

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

---

1907.      Första Kammaren.      N:o 51.

---

Lördagen den 25 maj, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

---

Herr *Pettersson, Fredrik Emil*, anmälde, att han återkommit till riksdagen.

---

Justerades protokollet för den 18 i denna månad.

---

Vid föredragning af statsutskottets nästlidne dag bordlagda memorial, n:o 165, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut angående telegrafverkets utgiftsstaten för år 1908 m. m., godkändes de i detta memorial föreslagna voteringspropositioner.

---

Föredrogos, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran statsutskottets under gårdagen bordlagda utlåtanden n:is 166—169 äfvensom lagutskottets samma dag bordlagda memorial n:is 71 och 72.

---

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 22 och 24 innevarande maj bordlagda utlåtanden:

n:o 145, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående af-sättande af medel till pensionering af statens järnvägars personal, och  
n:o 146, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ut-vidgning af spårssystem och frilastplatser vid Albano järnvägsstation,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

---

*Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* Föredrogs ånyo statsutskottets den 22 och 24 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m. jämte i ämnet väckta motoner.

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition (n:o 164) af den 23 april 1907 hade Kungl. Maj:t, under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden samma dag, föreslagit Riksdagen att

»dels godkänna det vid statsrådsprotokollet fogade förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar;

*dels* och medgifva,

att till en hvar af två järnvägsfullmäktige må af trafikmedel utgå arfvode efter 5,000 kronor för år;

att till en hvar af tre öfverrevisorer må af trafikmedel utgå ett årligt arfvode af 2,500 kronor; samt

att Kungl. Maj:t må *ej mindre* i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder utfärda nödiga bestämmelser såväl i fråga om öfvergång på ny stat för den personal, som antagits i ordinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft, som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907, *än äfven* meddela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu befintliga befattningar, hvilka föreslagits skola indragas eller väsentligt förändras.»

I sammanhang härmed hade utskottet förehaft till behandling i ärendet väckta motioner, inom Första Kammaren af grefve *Carl Taube* (n:o 75) och herr *E. Hägglund* (n:o 79), samt inom Andra Kammaren, af herrar *J. Widén* (n:o 270), *E. Räf* (n:o 271), *E. L. Camitz* (n:o 272), *O. G. Erikson* (n:o 274), *K. E. O. Kjellberg* (n:o 275), *K. G. Karlsson* (n:o 277), *J. J. Byström* (n:o 279), *E. L. Camitz* (n:o 270), *F. Berglund* m. fl. (n:o 281), *H. Lindqvist* m. fl. (n:o 282) och *C. H. P. af Burén* (n:o 283).

Utskottet hade på anförda skäl hemställt

A) att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition och de i ämnet väckta motioner måtte

I godkänna i utlåtandet intaget förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar (bil. A.);

II medgifva

a) att Kungl. Maj:t må, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder, utfärda nödiga bestämmelser såväl i fråga om öfvergång på ny stat för den personal, som antagits i ordinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft, som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907; dock med sådan ändring att vid beräkningen af den ersättning, som för minskad löneinkomst må vid öfvergång till den nya staten tilläggas befattnings-

hafvare, skall förutom öfvertidsersättning jämväl provision å fraktkredit och notispenningar undantagas

b) att Kungl. Maj:t må meddela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu befintliga befattningar, hvilka föreslagits skola indragas eller väsentligt förändras; samt

B) att vid bifall till hvad utskottet under punkt A föreslagit herrar grefve Taubes (n:o 75), Hägglunds (n:o 79), Widéns (n:o 270), Råfs (n:o 271), Camitz' (n:o 272), Eriksons (n:o 274), Kjellbergs (n:o 275), Karlssons (n:o 277), Byströms (n:o 279), Camitz' (n:o 280), Berglunds m. fl. (n:o 281), Lindqvists m. fl. (n:o 282) och af Buréns (n:o 283) motioner måtte anses vara besvarade.

Reservationer hade anförts

vid punkt A) I.

### Aflöningsreglementet:

i dess helhet:

af herrar *K. Starbäck*, *J. T. Larsson*, *A. Ekman* och *F. W. Thorsson*, som ansett, att de af utskottet använda benämningarne: »befattningshafvare af högre grad» och »befattningshafvare af lägre grad» måtte utbytas mot den gemensamma benämningen »tjänstemän».

vid § 1 mom. 1 och 2.

af herrar *E. Fränckel* och friherre *N. A. H. Palmstierna*, som yrkat, att något arfvode till öfverdirektör och souschef icke borde i aflöningsreglementet upptagas samt att de i mom. 2 förekommande orden: »Hvad sålunda är stadgadt om generaldirektör, gäller jämväl om öfverdirektör» måtte utgå.

vid § 2 mom. 1 (angående befattningshafvare i styrelsen):

af herrar *E. Fränckel* och friherre *N. A. H. Palmstierna*, som ansett, att utskottet bort föreslå antagandet af följande stat:

	Arfvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa aflöning.	
	lägst kr.	högst kr.	lägst kr.	högst kr.	lägst kr.	högst kr.
<i>Befattningshafvare af högre grad.</i>						
Afdelningschef.....	8,000		2,000		10,000	
Byrådirektör.....						

*Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.*  
(Forts.)

Lönereglering af herrar *Ivar Wijk*, greve *A. F. C:son Wachtmeister*, *E. Fränckel*, *E. Hammarlund*, *D. Persson*, *J. T. Larsson* och *A. Ekman*, som yrkat att utskottet skulle hemställa,

att till kvinnlig kontorsskrifvare måtte utgå i arfvode lägst 1,080 kronor, och högst 1,800 kronor, i ersättning för bostad och bränsle 400 kronor, eller sammanlagdt lägst 1,480 och högst 2,200 kronor.

vid § 2 mom. 2:

af friherre *Johan Beck-Friis*, som yttrat: »Då jag hufvudsakligen för att underlätta det utbyte af personal, som nödvändigtvis bör kunna äga rum mellan distrikten och styrelsen, velat biträda utskottets förslag om anvisande af 1,500 kronors arvodestillägg åt fem byrådirektörer, har jag yrkat, att förevarande moment skulle erhålla följande lydelse:

»Byrådirektör, som undfår Kungl. Maj:ts förordnande att inom sin afdelning af styrelsen utöfva en sammanhållande myndighet och handlägga sådana ärenden, som gemensamt afse flera byråar inom afdelningen, må af Kungl. Maj:t tilläggas ett särskildt arfvode af 1,500 kronor för år räknadt.»

af herrar *J. A. Sjö*, *K. Starbäck*, *J. T. Larsson*, *A. Ekman*, och *F. W. Thorsson*, som yttrat: »Då Kungl. Maj:t icke gjort framställning om ett särskildt arfvode af 1,500 kronor åt hvar och en af fem närmare angifna byrådirektörer eller tillsammans 7,500 kronor och då ej heller ådagalagts, att en sådan särställning som af utskottet angifves, bör inrymmas åt nämnda fem byrådirektörer, hvaraf det ökade arvodet skulle följa, föreligger icke något skäl för Riksdagen att bevilja ofvannämnda 7,500 kronor, hvadan vi yrka afslag å ifrågavarande mom. 2 § 2 i aflöningsreglementet.»

vid § 2 mom. 4. (angående befattningshafvare vid distrikten och centralverktaden):

af herrar greve *C. O. Taube*, *E. Hammarlund*, *K. Starbäck*, *J. T. Larsson* och *A. Ekman*, som ansett, att utskottet borde hemställa, att för byråassistent arvodet borde bestämmas till lägst 3,300 kronor och högst 4,200 kronor;

af herrar *Ivar Wijk*, greve *A. F. C:son Wachtmeister*, *E. Fränckel*, *E. Hammarlund*, *D. Persson*, *J. F. Larsson* och *A. Ekman*, som ansett, att utskottet bort föreslå, att för kvinnlig kontorsskrifvare arvodet borde sättas till lägst 1,080 och högst 1,800 kronor;

af herr *E. Hammarlund*, som ansett, att utskottet bort föreslå, att för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådvakt och stationskarl arvodet måtte bestämmas till lägst 840 och högst 1,080 kronor;

af herrar *D. Persson*, *K. Starbäck*, *J. T. Larsson*, *A. Ekman* och *F. W. Thorsson*, som ansett, att utskottet bort föreslå, att för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarlar, förråds-

vakt och stationskarl arfvodet måtte bestämmas till lägst 840 kronor och högst 1,140 kronor; *Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.*

vid § 3: af herrar *E. Fränckel* och friherre *N. A. Palmstierna*, som yrkat, att paragrafen bort erhålla följande lydelse: *(Forts.)*  
»Antalet af nedanstående befattningar utgör;

*i styrelsen:*

Afdelningschefer 5  
byrådirektörer 11, däraf en är föreståndare för kontrollkontoret,

vid § 4 mom. 1:o) af herrar *Ivar Wijk*, grefve *A. F. C:son Wachtmeister*, *E. Fränckel*, *E. Hammarlund*, *D. Persson*, *K. Starbäck*, *J. T. Larsson* och *A. Ekman*, som ansett, att bestämmelsen rörande arfvodesförhöjning för kvinnlig kontorsskrifvare bort erhålla följande lydelse:

»att kvinnlig kontorsskrifvare, för hvilken befattning lägsta arfvodet utgör 1,080 kronor, erhåller, efter att hafva innehaft arfvode af 1,200 kronor i tre år, 1,500 kronor och efter ytterligare tre år det för befattningen stadgade högsta arfvodet, 1,800 kronor;»

af herr *E. Hammarlund*, som ansett, att, då enligt hans reservation under § 2 mom. 4 angående högsta arfvodet för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare vid distrikten med flera komme att utgå efter 12 år med 1,080 kronor, någon särskild bestämmelse i fråga om deras arfvodesförhöjning icke varit erforderlig;

af herrar *D. Persson*, *K. Starbäck*, *J. T. Larsson*, *A. Ekman* och *F. V. Thorsson*, hvilka ansett, att bestämmelsen om arfvodesförhöjning för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare vid distrikten m. m. bort erhålla följande lydelse:  
att kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarl, förrådsvakt och stationskarl erhålla efter 3 års tjänstgöring 900 kronor, efter sex års tjänstgöring 960 kronor, efter nio års tjänstgöring 1,020 kronor och efter tolf års tjänstgöring 1,140 kronor.»

vid § 4 mom. 2

af herr *F. W. Thorsson*, som ansett, att mom. bort erhålla följande lydelse:

»2:o). Enligt förestående grunder utgående högre arfvode tillträdes vid början af kalenderkvartalet näst efter det, hvarunder den stadgade tjänsteåldern blifvit uppnådd. — — — — —»

vid punkt A) II a).  
angående *öfvergångsbestämmelserna:*

af friherre *Johan Beck-Friis*, som yrkat, att Kungl. Maj:ts förslag måtte oförändradt antagas.

Lönereglering af herr *K. Starbäck*, som yrkat, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen, med bifall till herr *C. H. P. af Burréns* motion, måtte till öfvergångsbestämmelserna göra följande tillägg:

»Manlig kontorsskrifvare såväl inom styrelsen som distrikten samt stationsskrifvare, hvilka redan nu äro ordinarie i dessa befattningar, skola erhålla lägsta arfvode 1,800 kronor och högsta arfvode 2,700 kronor, hvilket sista arfvode skall erhållas efter 9 års tjänst; dock att ingen befattningshafvare vid öfvergång till nya lönestaten må på grund af denna bestämmelse erhålla högre arfvode än 2,700 kronor».

(Forts.)

*angående aflöningsförhållanden under år 1907.*

af friherre *N. A. H. Palmstierna*, som, då andra af innevarande års Riksdag beslutade löneregleringar bestämts att träda i kraft vid början af år 1908, visserligen ansett, att äfven den nu ifrågavarande borde tillämpas först från och med nämpda års ingång, men funnit att, då för ifrågavarande befattningshafvare ställts i utsikt en tidigare förbättring i lönevillkoren, det personliga lönetillägg, som enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle för år 1907 tillkomma ifrågavarande personal, må beräknas utgå från och med den 1 juli innevarande år.

På framställning af herr talmannen beslöts, att föreliggande utlåtande skulle företagas till afgörande punktvis och det i bilagan A intagna förslag till aflöningsreglemente paragrafvis samt där så erfordrades momentvis; att föredragningen skulle börja med förslaget till aflöningsreglemente § 1 mom. 1, vid hvilket öfverläggningen skulle få omfatta förslaget i dess helhet, äfvensom att andra delar af reglementsförslaget ej skulle behöfva uppläsas än de, beträffande hvilka uppläsning begärdes.

*Punkten A) I.*

*Utskottets förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar.*

*§ 1.*

Denna paragraf lydde sålunda:

Mom. 1. Till generaldirektören och chefen för statens järnvägar utgår i årligt arfvode 20,000 kronor.

Till öfverdirektören och souschefen utgår arfvode med 12,000 kronor.

Mom. 2. Generaldirektör är berättigad att från och med månaden näst efter den, under hvilken han uppnått 65 lefnadsår, under sin återstående lifstid af trafikmedel uppbära en årlig pension af 6,000 kronor eller, därest han är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, af det belopp, hvarmed den honom från pensionsinrättningen tillkommande pensionen understiger 6,000 kronor. Generaldirektör, som, innan han uppnått 65 lefnadsår, antingen på grund af sjuk-

dom eller därigenom, att han efter utgången af den tid, för hvilken han förordnats, icke erhåller förnyadt förordnande, eller ock eljest utan egen begäran nödgas afgå från sin befattning utan att på grund af tjänstefel hafva förverkat densamma, är berättigad att i pension uppbära ett årligt belopp af 6,000 kronor för tiden, intill dess han uppnått 65 års ålder. Skulle generaldirektör före utgången af den tid, erhållet förordnande afser, befinnas vara af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, skall han vara underkastad skyldighet att afgå mot åtnjutande af pension enligt nu angifna bestämmelser. Såsom pensionsavgift skall å det för generaldirektör bestämda arfvodet eller den honom under tiden, intill dess han uppnått 65 år, tillkommande pension afdragas, därest generaldirektören icke är delägare i pensionsinrättningen, ett årligt belopp af 360 kronor, och, om han är delägare i pensionsinrättningen, den del af detta belopp, som han ej har att betala i årlig afgift till nämnda inrättning.

*Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)*

Hvad sålunda är stadgadt om generaldirektör, gäller jämväl om öfverdirektör.

Mom. 3. Till en hvar af två järnvägsfullmäktige må utgå arfvode efter 5,000 kronor för år.

Mom. 4. Till en hvar af tre öfverrevisorer må utgå ett årligt arfvode af 2,500 kronor.

Mom. 5. Öfriga vid statens järnvägar anställda befattningshafvare tillkommer arfvode enligt bestämmelserna i § 2 af detta aföningsreglemente.

Arfvode, med undantag af det till generaldirektören och till öfverdirektören utgående, som öfverstiger 3,900 kronor, fördelas till två tredjedelar i lön och en tredjedel i tjänstgöringspenningar. Af arfvode till belopp af 3,900 kronor och därunder intill 2,100 kronor utgöra tre fjärdedelar lön och en fjärdedel tjänstgöringspenningar samt af arfvode å 2,100 kronor och därunder fyra femtedelar lön och en femtedel tjänstgöringspenningar.

#### Mom. 1.

Herr statsrådet Juhlin: Vid en undersökning af lämpligaste sättet för järnvägsförvaltningens organisation gäller i främsta rummet valet mellan de båda hufvudprinciperna centralisation och decentralisation, såsom man kanske icke fullt riktigt har kallat dem. Den kommitté, som år 1893 tillsattes för att afgifva förslag till omorganisation af järnvägsförvaltningen uttalade sig med styrka för den senare principen, decentralisationsprincipen, och frångick därmed det förut rådande systemet, som hade sitt uttryck i bestämmelsen i 1878 års instruktion, att styrelsen skulle utöfva en ständig tillsyn öfver linjeförvaltningen med den personal, som Kungl. Maj:t för hvarje år bestämde. Det skäl, på hvilket nämnda kommitté i främsta rummet stödde sin åsikt om centralisationens olämplighet i vår svenska järnvägsförvaltning, var den storartade utveckling, som statsbanorna antagit, och svårigheten att med nätets stora utsträckning sköta förvaltningen från en central myndighet. Om dessa skäl vid den tiden hade giltighet, torde de nu tala med en styrka, som bör verka öfvertygande på litet hvar.

*Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* Statens järnvägar, som vid 1895 års slut hade en längd af 3,285 kilometer, räknade vid 1905 års slut en sammanlagd längd af 4,200 kilometer på 1 kilometer när. En omständighet af synnerlig vikt, som härvid är att taga i betraktande, är ju nätets stora geografiska utsträckning: från Riksgränsen till Malmö, ett afstånd, som ju är nära 2,000 kilometer. Jag vill endast tillägga ett par siffror för att belysa storheten och storleken af järnvägsförvaltningen. Vid slutet af år 1895 utgjorde det kapital, som är nedlagdt i statsbanorna, något öfver 305,000,000 kronor och vid slutet af år 1905 omkring 478,000,000 kronor, och inkomsterna utgjorde år 1895 omkring 27,000,000 kronor och år 1905 omkring 55,000,000 kronor.

(Forts.)

Utom att de förut påpekade så att säga geografiska svårigheterna resa hinder för att från hufvudstaden handhafva linjedistriktens skötsel, är det åtskilliga rent positiva fördelar med decentralisations-systemet. Dessa fördelar äro påpekade i den kungl. propositionen, hvarför jag endast i några hufvuddrag vill vidröra dem.

En bland de förnämsta fördelarna med systemet är, att det bereder möjlighet för allmänheten till personliga, omedelbara underhandlingar med vederbörande järnvägsförvaltning. Hvilken betydelse detta har, då det gäller att träffa aftal och öfverenskommelser, behöver jag ju icke påpeka. Vidare aflyftes från styrelsen en betydlig arbetsbörda, hvarigenom tid beredes densamma att ägna sin omsorg åt stora och viktiga ärenden, som beröra järnvägsförvaltningen i dess helhet. Arbetssättet förenklas därigenom, att åtskilliga ärenden, som förut handlagts i styrelsen, nu skulle afgöras i distriktsförvaltningarna, i hvilket fall också den tidsödande skriftväxlingen mellan styrelsen och linjemyndigheterna skulle undvikas. Men det är icke nog med decentralisation. Det viktigaste är sättet för dess genomförande. 1893 års kommitté påpekade, att, om den af kommittén förordade förvaltningsreformen skulle kunna medföra åsyftadt resultat, distriktsförvaltningarna måste gifvas en stark organisation. Detta ansåg kommittén kunna vinnas genom att anställa en verklig chef inom förvaltningen, en chef som kunde upprätthålla enhet och åstadkomma sammanhållning inom distrikten. Kommittén vågade emellertid icke draga ut konsekvenserna af sin åsikt, utan ställde i spetsen för distriktsförvaltningen en chef, som tillika skulle vara föreståndare för trafikafdelningen och för öfrigt var tämligen kringskuren i sin makt.

1893 års kommitté hade vidare förutsatt, att för ordnandet af förhållandet mellan järnvägsstyrelsen och de lokala förvaltningarna skulle utarbetas en fullständig arbetsordning, något som emellertid ännu icke kommit till stånd. Och häri torde man kunna se en af de viktigaste orsakerna till, att 1893 års kommittéföreläggande ej ledde till åsyftadt resultat, utan egentligen blef en halfmesyr.

Den kommitté, som Kungl. Maj:t tillsatte den 4 augusti 1906, har till fullo beaktat de brister i distriktsförvaltningarnas organisation, som nu vidlåda densamma, och har sökt råda bot härför genom att gifva distriktschefen en verkligt själfständig ställning med en vidsträckt beslutanderätt. Därjämte har kommittén i detalj yttrat sig om hvilka ärenden, som skulle anförtros åt distriktsförvaltningarnas afgörande. Detta organisationsförslag anser jag vara i hufvudsak



lyckligt utarbetadt. Vid fastställandet af en blifvande instruktion och *Lönereglering* arbetsordning torde dock böra tagas i öfvervägande, huruvida icke, *för personalen vid statens järnrägar m. m.* såsom jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet också uttalat, åtskilliga ärenden skulle kunna afgöras af befattningshafvare, som lyda under distriktsförvaltningarna, hvarigenom ytterligare lättnad skulle kunna beredas den trafikerande allmänheten. (Forts.)

Jag betonar här med skärpa, hvad jag för öfrigt med all tydlighet framhållit till statsrådsprotokollet, att distriktschefen ingalunda ensam skall afgöra hvarje ärende i sitt distrikt, utan att såväl genom arbetsordning och instruktion som genom klok skötsel skall så ordnas, att de under distriktschefen lydande tjänstemännen, de må nu heta bandirektörer, maskindirektörer, trafikdirektörer, trafikinspektörer eller stationsföreståndare, skola antingen enligt föreskrifter en gång för alla eller också efter af distriktschefen meddelade särskilda uppdrag afgöra en hel del löpande ärenden, som direkt beröra allmänheten. Och skulle en dylik befattningshafvare icke anse sig själf kunna afgöra en fråga, behöfver han icke med nödvändighet skriva, utan han kan per telefon eller telegraf höra sig för, huruvida han får afgöra ett ärende, detta för att så långt ske kan undvika mångskrifveri, framför allt i brådskande och löpande ärenden.

Häri genom anser jag mig hafva till fullo vederlagt det ena af de motiv, som en motionär i Andra Kammaren har anfört för uppskof med organisationsfrågan.

En af de största olägenheter med det nu gällande systemet har varit en alltför sträng skillnad mellan de tre hufvudafdelningarna inom järnvägsförvaltningen, mellan trafik-, ban- och maskinafdelningarna. Man kan, såsom jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet gjort, med skäl jämföra dessa afdelningar med tre parallela linjer, hvilka, som bekant, ju aldrig råkas. Denna tredelning, som börjar inom styrelsen, har sträckt sig ned genom förvaltningens alla grenar och tagit sig uttryck däri, att hvarje afdelning nästan betraktat sig som ett verk för sig själf och icke sällan handlat därefter. Detta system, som organisationskommittén kallat öfverdirektörssystemet, har verkat synnerligen otillfredsställande. Det har inverkat olyckligt på förvaltningen och på de underordnade. Också har organisationskommittén på ett synnerligen öfvertygande sätt påvisat de skadliga konsekvenserna däraf och grundligt nedgjort det.

Hvar och en, som läser kommitténs väl genomtänkta betänkande, måste komma till den bestämda uppfattningen, att organisationens hufvudpunkter äro: öfverdirektörsbefattningarna skola bort, och distriktsförvaltningarna skola förstärkas, och en verklig distriktschef skall anställas. Men så kommer längre fram i kommitténs betänkande den enligt min åsikt egentligen enda svaga punkten, och det är, att de förut afskaffade öfverdirektörsbefattningarna nu åter dyka upp. Visserligen ha innehafvarne af dessa platser fått namnet afdelningschefer, och delvis blifvit beröfvade en del af sin förut stora makt. Också har kommittén enligt min åsikt haft svårt att klarera maktfördelningen mellan afdelningscheferna å ena sidan och distriktscheferna och afdelningsföreståndarne å den andra. För min del är jag öfvertygad om, att denna namnförändring och maktminskning

Lönregleringen icke skulle medföra någon faktisk förändring af de nuvarande förhållandena. Jag har blifvit så mycket mer öfvertygad härom, när jag studerade järnvägsstyrelsens, d. v. s. i detta fall öfverdirektörernas, utlåtande öfver kommitténs betänkande. Detta utlåtande går i stort sedt ut på, att öfverdirektörerna skulle bibehållas, att till och med de nuvarande svaga distriktscheferna skulle afskaffas och att den äldste afdelningsföreståndaren skulle tjänstgöra såsom ordförande vid distriktsförvaltningens sammanträden. Härom säga de nämligen: i samlad distriktsförvaltning skulle den i tjänst äldste afdelningsföreståndaren i regel vara ordförande. Vidare säga de: enhvar föreståndare skulle föredraga de ärenden, som tillhörde hans afdelning; i händelse af skiljaktiga meningar skulle besluten affattas i enlighet med föredragandens, andra afdelningsföreståndare obetaget att låta till protokollet anteckna sina skiljaktiga meningar. Det vill säga: hvarje afdelningsföreståndare skulle göra, som han ville, och i så fall blefve ju distriktsförvaltningarna såsom sådana egentligen öfverflödiga.

Jag har, när jag läste deras betänkande, icke kunnat värja mig från att finna, att det genom hela betänkandet går såsom en röd tråd, en önskan att åt styrelsen bevara afgörandet i så många frågor som möjligt. Om man emellertid i likhet med mig och organisationskommittén är öfvertygad om det nuvarande systemets mindre lyckliga beskaffenhet, kan en sådan sträfvan icke annat än verka ytterst ogynnsamt på förvaltningens skötsel. Jag har därför ansett mig böra tillstyrka Kungl. Maj:t att indraga de nuvarande öfverdirektörsbefattningarna. Härigenom skulle också, såsom jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet utvecklat, vinnas den betydelsefulla fördelen, att skillnaden mellan de olika afdelningarna inom järnvägsförvaltningen i så stor grad som möjligt skulle utjämnas.

De nuvarande öfverdirektörerna, som ju äro chefer hvar och en för sin afdelning, hafva naturligtvis inriktat sitt intresse på utvecklingen och gynnandet af sina särskilda afdelningar, utan att taga någon större hänsyn till andra afdelningar. Och det ligger ju i sakens natur, att de skulle så göra. Häri ligger ju ej något som helst kländer mot dessa chefer. Men järnvägsförvaltningen måste ju dock ses som en enhet. Framför allt gäller det att hålla den synpunkten klar, att trafikafdelningen är den förnämsta, att målet bör vara att ordna trafiken och ordna denna till största möjliga bekvämlighet för den trafikerande allmänheten. Till detta måls vinnande böra de öfriga afdelningarna ställa sig såsom villiga redskap.

I en inom Riksdagen väckt motion har påyrkats, att den nu föreslagna organisationen måtte undanskjutas för att underkastas en mera grundlig, sakkunnig utredning. De skäl, motionären anført, synas mig emellertid föga öfvertygande. Skälen återfinnas i öfverdirektörernas utlåtande. De synas gå ut på en önskan från motionären att bibehålla de nuvarande öfverdirektörsbefattningarna.

En fråga, som motionären berört, nämligen den om distriktens omfattning, kan ju vara af beskaffenhet att böra tagas under öfvervägande. Men detta behöfver visst icke rubba den föreslagna organisationen. Skulle det nämligen en gång befinnas behöfligt att uppdelas något distrikt eller förändra hela distriktsförvaltningen, bör detta mycket

väl låta sig göra inom ramen af den föreslagna organisationen. Att för denna omständighets skull undanskjuta det hela synes mig vara mindre välbetäckt. Den frågan torde väl vara klar för enhver, att det näppeligen går för sig att låta järnvägsfolket längre vänta på en löneroglering, som vi väl litet hvar anse vara af behofvet påkallad. (Forts.)

Man har på sina håll föreslagit att uppskjuta organisationsfrågan och afgöra lönefrågan oberoende af denna. En sådan åtgärd vore enligt min åsikt synnerligen olycklig. Det blefve ej, som man sagt, ett uppskof på ett år, utan helt visst ett uppskof för en lång tid framåt. För öfrigt hänger organisationsfrågan så intimt tillsammans med lönerogleringsfrågan, att de böra afgöras på en gång. Den egentliga orsaken, hvarför man skulle undanskjuta organisationsfrågan, är, att man på vissa håll hyst tvekan, huruvida man ej bör bibehålla öfverdirektörerna eller, som kommittén kallar dem, afdelningscheferna. Men jag vågar säga, att afdelningschefernas stora maktställning — jag upprepar det ännu en gång — är en fara för enheten inom verket. Erfarenheten har ju visat, att hvarje afdelningschef vill under sin maktsfär indraga så många ärenden som möjligt, samtidigt som området för hvarje afdelningschefs verksamhet är så stort, att han icke kan i detalj behärska detsamma. Byrådirektören, som under afdelningschefen bereder ärendena för föredragning och som sitter inne med den speciella sakkunskapen, får icke inför den beslutande myndigheten framställa sina skäl och motskäl i hvarje sak, utan det står afdelningschefen fritt att äfven med en mindre ingående kännedom om ärendena å desamma trycka sin subjektiva prägel. Ansvars känslan för dem, som fullkomligt sitta inne med sakkunskapen och bereda ärendena, kan icke på sådant sätt väckas och underhållas, om de ej få göra sin mening hörd under själfva föredragningen. Att ärendena med tillämpning af detta föredragningssätt komma att beredas enbart ur det speciella fackintressets synvinkel med förbiseende af allmänna intressen, förebygges därigenom, att verkets chef för hvarje gång bestämmer, hvilka personer, som skola öfvervara hvarje särskildt ärendes föredragning och som äga att anteckna sin anslutning till eller sin afvikande mening från föredragandes uppfattning.

Kommittén har till stöd för sin uppfattning om afdelningschefernas bibehållande anført föredragningen på fem afdelningar af järnvägsärendena i det preussiska ministeriet för allmänna arbeten. Men hvilka äro då dessa fem afdelningar? De motsvara ej våra afdelningar inom järnvägsförvaltningen. Första afdelningen har att behandla tekniska ärenden angående nybyggnad, och andra afdelningen har äfven att behandla nybyggnader, men förvaltningsärenden och finansärenden rörande dessa, tredje afdelningen behandlar trafikärenden, fjärde afdelningen behandlar allmänna förvaltningsärenden och statens tillsyn öfver enskilda järnvägar, och femte afdelningen finansärenden. Till sitt förfogande har ministern för de allmänna arbetena i Preussen en understatssekreterare och fem ministerialdirektorer. Hvar och en är föreståndare för sin afdelning. Å hvarje afdelning finnas flere högre tjänstemän med föredragningsskyldighet. Detta exempel gifver sålunda icke något stöd åt kommitténs uppfattning. Antalet föredragande inför ministern är i Preussen 33 ordinarie och 19 med dem

*Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* väsentligen likställda biträden, således ej mindre än 52. Hos oss skulle de blifva 16, af hvilka en del mera sällan torde komma att föredraga. Det är tydligt, att det är de föredragandes antal, som i denna fråga är utslagsgifvande. Fördelningen på olika afdelningar har i Tyskland måst företagas på grund af förvaltningens jättelika dimensioner. En sådan fördelning återfinnes icke i det nyupprättade statsministeriet för kommunikationsärenden i Bajern. Antalet ordinarie föredragande därstädes är 16, och till deras bistånd finnes ett antal högre tjänstemän, också med själfständig föredragning. Det skulle äfven hafva varit förvånande, om kommittén till stöd för sin uppfattning kunnat anföra exempel, hämtade från Tyskland. I den tyska järnvägsförvaltningen är nämligen den principen satt i system, att den, som bereder ett ärende, skall utan mellanhand också föredraga detsamma, på det att den fullständiga sakkunskapen måtte komma till sin rätt.

(Forts.)

Man har velat låta påskina, att Kungl. Maj:ts föreslagna och af utskottet tillstyrkta organisationsförslag ej skulle i sig innebära ett i detalj genomfördt system. Ja, om också af helt naturliga skäl alla detaljer icke äro utskrifna, är det dock ett system, som i klara, bestämda linjer framlägger hufvuddragen af en omorganisation, som — jag är viss på det — skulle lända staten och den trafikerande allmänheten till stor båtnad. Om nu statsmakterna antaga denna organisation, är det ju uppenbart, att Kungl. Maj:t kommer att se till att den också i sina detaljer kommer att genomföras genom utarbetande och fastställande af instruktion och arbetsfördelning och genom att så långt ske kan sätta rätt man på rätt plats. En annan ej oväsentlig fördel med det af Kungl. Maj:t framlagda organisationsförslaget är, att man, för den händelse statsmakterna en gång skulle komma att besluta inrättandet af ett kommunikationsdepartement äfven hos oss, detta framlagda system icke lägger några hinder i vägen härför, utan i stället möjliggör och underlättar en dylik åtgärd.

Jag vågar därför uttala den önskan, att denna kammare ville genom sina beslut godkänna det af Kungl. Maj:t framlagda organisationsförslaget.

Friherre Palmstierna: Då jag står antecknad såsom reservant vid den första punkten, torde det tillåtas mig att börja med att anföra skälen för min reservation. Den första punkten handlar bland annat om souschefen. Souschefens ställning, såsom jag tänkt mig honom, bör ju egentligen ses i samband med frågan om afdelningscheferna. Här hafva vi tillåtit oss att reservera oss mot det af kommittén föreslagna afskaffandet af afdelningscheferna. Vi ha tänkt, att dessa skulle bibehållas, och att denna souschef då skulle vara ännu mer onödig. Men äfven såsom utskottet har tänkt sig organisationen med mer eller mindre tillfälliga afdelningschefer med arvoden, synes mig denna souschef icke böra eller behöfva finnas. Det har varit mycket svårt för mig att klargöra för mig hans ställning. Här står på sidan 61, att han skall vara *fullt* själfständig, att han skall utöfva flitiga inspektioner samt upprätthålla enhet och likformighet inom styrelsen. Men då frågar man sig: hurudan blir ställningen till chefen? Souschefen

skall ej vara, om jag så får säga, en stabchef eller en expeditionsskiffchef, utan han skall hafva en själfständig ställning. Jag har mycket svårt att tänka mig dessa bägge själfständiga chefer, chefen och souschefen. Är souschefen en duktig karl, hvilket man får gå ut ifrån, att han skall vara, torde det blifva han, som tager hand om hela styrelsen, och chefen blir en s. k. administrativ och representativ förståelse. Äro bägge två duktiga karlar, kan jag ej förstå annat, än att de skola gå i vägen för hvarandra. Är souschefen ute och inspekterar och genast kan befalla, att det och det skall ske, kan chefen sedan komma och inspektera och tycka någonting annat? Jag har mycket svårt att tänka mig, huru detta skall gå ihop. I Österrike finnes det vid sidan af en och annan chef, synnerligast vid armén, en s. k. adlatus. Han går blott och väntar, att den andra chefen skall bli skjuten. Då tager han befälet. För resten har han intet att göra. Det är väl ej meningen här. Jag kan ej klargöra för mig souschefens ställning. Antingen blir han ingenting annat än ett språkrör för chefen, som ej behöfs, eller också, om han är en duktig, en själfständig karl, gå de i vägen för hvarandra. Också har järnvägsstyrelsen kraftigt afstyrkt inrättandet af denna souschefs befattning. Skulle nu souschefen strykas och fem afdelningschefer inrättas med den föreslagna lönen af 8,000 kronor och 2,000 kronor i hyresersättning, skulle det blifva en besparing af 9,000 kronor. Det är naturligtvis icke för besparingen jag framhåller detta. Jag vill endast nämna, att en förändring i detta afseende icke skulle kosta någonting.

Vidare, när jag kastar en blick på betänkan, förefaller det mig, att den, som ej förut haft något med saken att göra, ovillkorligen måste fråga sig: hvilken stat är det, hvad kostar förvaltningen? Ja, det står ingenstädes. Det står uppgifvet hvilken lön hvarje befattningshafvare skall hafva och antalet befattningshafvare i de högre graderna. Men hvad förvaltningen kostar summa summarum, står ej, och följaktligen står ej heller, hvad lönerogleringen kostar. Annars, så snart vi få stater för posten, telegrafan etc., hemställes, att Riksdagen ville vara med om att öka de och de miljonerna med så och så många miljoner till det och det. Men här tillåter jag mig fråga: huru många af herrarne veta, hvad vi skola besluta, huru stor är ökningen? Ja, den är  $3\frac{1}{2}$  miljoner på stat, har jag fått uppgifvet af en person, som varit med i kommittén; men man ser det ingenstädes. Det är en ökning af  $3\frac{1}{2}$  miljoner, och det ser man ej. Det är ju litet ovanligt. Om man skulle hafva tänkt på detta förut, så hade man inbillat sig, att det skulle vara med järnvägarne som med post och telegraf, att det skulle finnas bestämdt i en stat, huru många ordinarie det skulle vara, och att järnvägsstyrelsen skulle hafva rätt liksom generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen att i mån af behof antaga extra för att sedermera komma med t. ex. 100 i stöten och få dem öfverflyttade till ordinarie. När man nu frågar: hvarför är det ej på det sättet här, svaras det, att det varit som nu sedan baron Ericsons tid; men om det är något bestämdt skäl, är svårt att afgöra.

Nu skall jag be att, eftersom man får resonera om alla punkterna nu, på samma gång äfven få tala om något, som hänger ihop med detta, nämligen om afdelningscheferna. Här står, som civilmini-

Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)

Löneregleringstern nämnde, ganska mycket taladt om de två olika systemen, distrikts-  
 för person- chefssystemet och öfverdirektörssystemet. Här tyckas nu alla vara  
 len vid ense om att distriktsförvaltningarna skola vara starka och att de  
 statens järn- skola hafva bestämda, egna chefer. Det har både löneregleringskom-  
 vägar m. m. mittén, organisationskommittén, Kungl. Maj:t och utskottet varit öfver-  
 (Forts.) ens om, så att därom är ingenting vidare att säga. Men därför att  
 man gör distriktsförvaltningarna starka, kan jag ej förstå, att det är  
 skäl att göra styrelsen svag. Jag har visserligen på det politiska om-  
 rådet, hört sägas, att, om Andra Kammaren göres stark, Första Kam-  
 maren skall vara svag, emedan det annars skulle blifva slitningar  
 dem emellan. Men i en stor förvaltning lär ej styrelsen behöfva vara  
 svag, därför att distrikten äro starka. Statsrådet sade, att det var en  
 svag punkt i kommitténs betänkande, att den icke dragit ut konse-  
 kvenserna och gjort distriktsförvaltningen stark, att den ej tagit bort  
 öfverdirektörerna. Jag tror, att man kunde säga, att det just är en  
 svag punkt i Kungl. Maj:ts förslag, att styrelsen enligt min uppfatt-  
 ning är gjord så svag, genom borttagande af afdelningscheferna och  
 ditsättande i stället af 16 föredragande. Här nämndes visserligen  
 den mängd föredragande, som man har i Preussen, och där går allt  
 bra. Men efter det lilla jag sett skulle jag föreställa mig, att med  
 de 16 föredragande skulle kunna blifva hvad statsrådet sade om den  
 af kommittén föreslagna organisationen, »en skön tillställning». Ty  
 det synes mig vara mycket svårt att hålla ihop 16 föredragande; utan  
 följdén skulle blifva, att det blefve en, som vore den bestämmande,  
 en, som vore autokrat, och det blefve antingen chefen eller souschefen,  
 hvad jag skulle gissa — souschefen. Det vore väl ej meningen.

Det förefaller mig, som om här funnes en viss rädsla för, att dessa  
 afdelningschefer eller öfverdirektörer skulle få för mycket att säga,  
 och att man icke kunde genom instruktioner eller andra bestämmelser  
 sätta upp en gräns mellan distriktsförvaltningarna och styrelsen, utan  
 att afdelningschefernas inflytande skulle i stället, som det står på  
 sidan 60 i utlåtandet, *nedbrytas*. Att detta skulle vara någon fördel  
 för organisationen, har jag svårt att tänka mig.

Nu skulle vi i stället få 16 byråchefer, som skulle vara synner-  
 ligen skickliga i detaljer; det förefaller mig, som om man mest tänkt  
 på vanliga löpande ärenden. De komma att arbeta med det, som går  
 sin jämna gång, men de kunna icke så mycket tänka på nödvändig-  
 heten af framsteg. Hvem skall svara för, att allt går framåt och att  
 statens järnvägar följa med utvecklingen i Sverige och utlandet med  
 afseende å konstruktion af maskiner, såväl vanliga lokomotiv som  
 elektriska, samt konstruktion af vagnar, eller att banbyggnaden under-  
 går förbättringar i afseende på räls och slipers? Hvem skall svara  
 för att trafiken, vare sig af personer eller gods, ordnas med tillgodo-  
 görande af erfarenheter från England, Amerika eller andra länder?  
 Hvem kommer att bära ansvaret för, att taxorna få ett riktigt infly-  
 tande icke blott i järnvägsekonomiskt utan ock i nationalekonomiskt  
 afseende? Allt detta är af verkligt stor betydelse, och jag tror, att  
 det hittills väl beaktats af öfverdirektörerna, äfven om deras makt  
 sträckt sig för långt ned. De 16 byråcheferna komma att svara för  
 sina detaljer, men huru komma de att behärska dessa stora saker?

Man behöfver de mest framstående såsom afdelningschefer, hvilka *Lönreglering* hafva sin uppmärksamhet riktad på det stora, och öfverlämnar åt *för person-* byråcheferna att göra detaljarbetet. Möjligen kunde man tänka sig *len vid* en sådan bestämmelse i instruktionen, att byråchef finge föredraga *statens järn-* direkt inför generaldirektören, men naturligtvis i närvaro af afdel- *vägar m. m.* ningschef. *(Forts.)*

Vi komma sedan till Kungl. Maj:ts förslag rörande aflöningarna. Aflöningen för byråchef skulle betydligt understiga den för distriktschef, ja till och med vara lägre än aflöningen för underchef i distrikten, om man räknar in bostaden. Då kan man fråga: huru skall man få in de dugligaste och kraftigaste ledamöterna i styrelsen? Icke får man dem genom att minska aflöningen; det af Kungl. Maj:t framställda förslaget ger en mycket svag styrelse. Och dessa byråchefer, som säkert i aflöning och sannolikt i duglighet skola ligga under distriktschefen, skulle enligt förslaget förrätta inspektion! De få nog icke mycket respekt med sig.

Herr talman, när jag nu har ordet, torde det tillåtas mig att på samma gång yttra mig äfven om den sista punkten, hvari jag tagit mig friheten att reservera mig, så behöfver jag icke begära ordet en gång till för denna sak. Utskottet föreslår i punkten A, II a), att Riksdagen må medgifva, att Kungl. Maj:t må i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder, utfärda nödiga bestämmelser angående aflöningen för år 1907. Det är ganska ovanligt, att Riksdagen ger Kungl. Maj:t fullmakt att för ett visst år ordna aflöningsförhållandena. Vill man närmare undersöka hvad förslaget innebär, bör man läsa på sidan 19 i utlåtandet, där det står, att kommittén föreslagit, att personalen under år 1907 tillerkännes ett personligt lönetillägg, motsvarande skillnaden mellan de aflöningsförmåner de hafva och dem de skulle få. Hvad vill detta säga? Jo, att en aflöningsförhöjning, som enligt den nya staten skulle tillkomma först från den 1 januari 1908, skulle erhållas redan den 1 januari 1907. Detta betyder en utgift af 3 $\frac{1}{2}$  miljoner kronor. Detta är något ovanligt och, jag vågar påstå, icke rättvist. Riksdagen har detta år fastställt stater för statskontoret, arméförvaltningen, telegrafverket och vissa posttjänstemän, hvilka stater skola gälla från den 1 januari 1908. Men staten för järnvägarna skulle tillämpas redan den 1 januari 1907! Hvilket prejudikat blir väl icke detta för framtiden! Man har redan sett, huru en sammanslutning af civila tjänstemän beslutit hos Kungl. Maj:t begära, att de vid nästa riksdag måtte erhålla löner motsvarande tjänstemännens i statskontoret, men räknadt från den 1 januari 1908! Man slår härigenom in på en ny princip, och det synes mig ganska farligt.

Dessutom frågar jag: huru kommer detta att verka finansiellt? 3 $\frac{1}{2}$  miljoner kronors löneförhöjning år 1908 och en lika stor år 1907 göra tillsammans 7 miljoner kronor. Nu säger man visserligen, att 1907 års löneförhöjning betalas af 1907 års trafikmedel. Naturligtvis beror det på, huru stort öfverskottet i år blir. Men är väl 1907 års budget ordentligt uppgjord, kommer löneförhöjningen på 1908 års budget, och för det året har Kungl. Maj:t beräknat, att järnvägarna skola lämna ett öfverskott af 12 $\frac{1}{2}$  miljoner kronor. Då löneförhöj-

*Löneregleringen för personalen vid statens järnvägar m. m.* ningen enligt Kungl. Maj:ts förslag beräknats kosta 2,700,000 kronor, måste således i budgeten för år 1908 öfverskottet beräknas 4 miljoner kronor lägre, eller i stället för 12 $\frac{1}{2}$  miljoner kronor till 8 $\frac{1}{2}$  miljoner kronor.

(Forts.)

Efter hvad som säges är det möjligt att några oförsiktiga halfva löften gifvits, att järnvägspersonalen skulle få tillgodonjuta dessa aflöningar redan under år 1907. Dessa löften äro dyra, men jag föreställer mig, att de borde vara fullt infriade, i fall personalen får beräkna löneförhöjning från den 1 juli 1907, då enligt min mening Kungl. Maj:ts bref bör hafva utfärdats. Jag anhåller att senare få framställa mitt yrkande i frågan.

Herr Fränckel: Det torde för kammaren vara klart, att bland de administrationer, som Riksdagen har att fastställa, icke finnes någon, som för hela landet, dess industri och dess rörelse har en så ingripande betydelse som administrationen af statens järnvägar. Det är också gifvet, att, sedan statens järnvägar fått sin nuvarande utsträckning, beröra de naturligtvis trafiken i första rummet, men på grund af de stora behof de hafva såväl i afseende å materiell som materialier, såväl af arbetskraft som kommunikation med andra länder, beröra de dessutom i stort sedt handel och industri på det mest intima sätt. Hvad är väl då naturligare än att man vid behandlingen af frågan om dessa viktiga egendomars skötsel, måste vara högst betänksam i afseende å de åtgärder, som företagas för deras utveckling, och hittills hafva alla regeringar och riksdagar så förfarit, då denna viktiga fråga förelegat till behandling, att man endast gradvis och i mån af att järnvägarna uvecklats velat göra rubbningar i deras skötsel, och detta, tror jag, har varit godt. Man kan icke säga annat än att i stort sedt statens järnvägar fyllt sitt mål såsom statsjärnvägar på ett för landet tillfredsställande sätt; och följderna har blifvit, att man på senare tiden icke tvekat att, såvidt man kunnat, utvidga statsbanesystemet i jämbredd med privatbanesystemet, så att privatbanorna kunnat draga nytta af de goda erfarenheter, som gjorts vid statsbanorna. Däraf har i sin ordning blifvit följderna, att järnvägsnätet inom riket, vägar jag påstå, kan täfla med det inom andra stater.

Det torde tillåtas mig att, utan att ingå på någon historisk utveckling i detta fall, påminna om de skeden, som föregått denna organisation. När statens järnvägar nått den utvecklingen, att västra och södra stambanorna blifvit färdiga, ansåg man, att en centralstyrelse i Stockholm endast behöfde delvis ingripa med direkta åtgärder, och inelade banorna i vissa distrikt, som skulle skötas af vederbörande intendentur. Det dröjde icke länge förrän denna organisation måste öfvergifvas, ty man fann, att så många gemensamma ärenden funnos, hvilka måste behandlas i centralstyrelsen i Stockholm, t. ex. de olika landsdelarnas pretentioner i fråga om taxor och annat. Denna centralstyrelse blef inelad på vissa afdelningar, och de olika afdelningarna i distrikten underordnades afdelningscheferna i styrelsen. Men arbetsbördan växte, och man fann snart, att det var nödvändigt att gå vidare i utvecklingen. Då tillsattes 1893 års kommitté. Med anledning däraf, att jag tillhörde denna kommitté, har jag



tagit mig friheten att yttra mig i denna fråga, och det så mycket hellre som jag af kommittén fick i uppdrag att jämte en framstående järnvägsman göra en resa till de viktigaste järnvägsförvaltningarna i Europa för att söka draga slutsatser, huru vi här borde ställa oss i fråga om den organisation, som var af behofvet påkallad. Kommittén beslöt nästan enhälligt tillstyrka Kungl. Maj:t att för Riksdagen framlägga det organisationsförslag, som 1897 års Riksdag sedan antog, och stödde sig kommittén därvid på den princip, som här betonats, den nämligen, att då arbetet inom styrelsen i mån af järnvägarnas tilltagande utsträckning växte, man icke kunde centralisera förvaltningen i sin helhet på ett ställe utan måste inrätta särskilda förvaltningar på viktigaste punkterna för att genom dem lämna allmänheten de svar och besked, som den behöfde, och hvilka man icke kunde begära, att den skulle förskaffa sig hos centralstyrelsen i Stockholm.

Kommittén föreslog därför *distriktsförvaltningar* och dessutom *en stark centralstyrelse*, där de olika afdelningarna voro representerade.

Det är glädjande, att den af Kungl. Maj:t förra året tillsatta organisationskommittén i sitt betänkande i allo ställt sig på 1893 års kommittés ståndpunkt. De förändringar den sista kommittén ansett böra göras gå endast ut på en utveckling af den princip, som 1893 års kommitté hyllade. Jag ber herrarna fasthålla denna princip: starka distriktsförvaltningar utan att därigenom styrelsen försvagas. Visserligen har herr civilministern förklarar, att 1906 års kommitté grundligt nedgjort det system, som 1893 års kommitté framlagt. Men om jag får besvara herr statsrådet med att läsa organisationskommitténs betänkande, hvilket han icke tyckes hafva gjort, skall han tvärtom i detta finna, att kommittén i anslutning till 1893 års kommitté endast föreslagit de förändringar, som behövas.

Civilministern sade vidare, att det system, som 1897 infördes, verkat illa. Jag tror, att han får lof att närmare definiera detta, och att han då skall blifva svaret skyldig, ty, såvidt jag har mig bekant, hafva visserligen åtskilliga klagomål inom landet förekommit öfver att järnvägarna icke fyllt sin uppgift, men i stort sedt, måste man säga, hafva såväl styrelsen som distriktsförvaltningarna, med den stora arbetsbördan, som ålegat dem, fyllt sitt värf på ett berömvärdt sätt. Och detta kan sägas icke blott om styrelsen utan om alla tjänstgörande funktionärer, så att stora skäl förefinnas för Kungl. Maj:t och Riksdagen att antaga de förändringar i deras aflöning, som nu blifvit föreslagna.

Nu säger man, att ändringar i detta system måste ske, och hvilket stöd herr civilministern har för sin uppfattning därom, är för mig obekant. Det lär vara vanligt, att när Kungl. Maj:t anser att inom regeringen icke finnes tillräcklig sakkunskap för en viktig fråga, tillsättes en kommitté af sakkunniga personer, och att regeringen sedermera stöder sig på denna kommitté.

Kommittén har afgifvit sitt förslag och järnvägsstyrelsen har yttrat sig däröfver. Men alla de åsikter, som här föreligga, har Kungl. Maj:t på civilministerns auktoritet öfvergifvit utan att han, såvidt jag kunnat se, anfört några verkliga sakskäl.

Jag har redan för de af herrarna, som kanske icke så noga in-

*Lönereglering* trängt i denna fråga, sökt framhålla en järnvägsförvaltnings betydelse. För att rätt bedöma en järnvägsförvaltnings uppgifter, måste man först, såsom herr statsrådet yttrade, tänka på att järnvägen är en industriell affär. På hvad sätt utöfvas denna affär? Jo genom att transportera personer och gods, och för denna uppgifts vinnande — trafik på ett för allmänheten och statens ekonomi gagneligt sätt —

(Forts.)

måste således organisationen skapas. Men bredvid de anordningar, som järnvägsstyrelsen för detta viktiga ändamål kräfver, finnas dessutom två uppgifter, med hvilka allmänheten icke har något att skaffa, nämligen underhållet af materielen och banan. Dessa två uppgifter äro af den beskaffenhet, att de måste skötas på ett för den stora trafikens utveckling och säkerhet utmärkt sätt, ty sker icke så, verkar det skadligt för den allmänhet, som drager nytta af trafiken, och för staten därigenom, att dess ekonomi blir dålig.

Jag tror således, att man måste noga fasthålla vid denna viktiga syn på det industriella, innan man går öfver till en anordning, som, såvidt jag kunnat finna af Kungl. Maj:ts proposition, icke afser något annat än att byråkratisera järnvägsstyrelsen. Man kan icke eliminera bort dessa afdelningar, som hvarje järnväg måste äga för att på fördelaktigt sätt skötas; man kan icke reducera den sakkunskap, som erfordras för att målet skall kunna vinnas.

På hvilken erfarenhet stöder nu herr civilministern sin afsikt att förvandla järnvägsstyrelsen till ett hus fullt af skrifvare. Enligt min mening finnes ingen erfarenhet omnämnd i Kungl. Maj:ts proposition, men jag har i dag fått något närmare veta de skäl, som civilministern haft för att frånga alla de sakkunnigas i denna fråga åsikt. Han stöder sig på ett par mindre erfarna reservanter inom den sista kommittén. Han sade vidare, »att i grunden vore järnvägsstyrelsens yttrande snarare att anse såsom ett yttrande af öfverdirektörerna», och dessa öfverdirektörer måste därför straffas och därför måste de bort. Jag vill visst icke tvista om huruvida det är lämpligt att straffa på det viset, men om straffet går ut öfver statens järnvägars anordning, allmänhetens trafik och järnvägarnas ekonomi, anser jag, att straffet blir väl dyrt och att Riksdagen icke kan sanktionera detta sätt att straffa.

Dessutom sade civilministern, att byrådirektörerna skulle få föredraga sina ärenden inför generaldirektören och att därpå skulle ärendenas behandling vinna. Den förra ärade talaren har redan svarat härpå, att man kan icke låta 16 byrådirektörer föredraga ärendena inför generaldirektören, utan att man naturligtvis måste tänka sig ett färre antal personer, som ordna och samla allt det stora material, som kräfves för att föredragningen skall blifva objektiv och sakkunnig.

Men det viktigaste af allt är dock: hvad syftar man på med dessa öfverdirektörsbefattningar? Jo, att hos järnvägsstyrelsen samla den största tekniska sakkunskap, som kan finnas i landet, för att dels bereda dessa stora ärenden i styrelsen och dels därigenom skaffa erfarenheter åt de enskilda banorna. Om man bara går till maskinafdelningen, som jag känner bäst till, finner man, att materielens konstruktion i allra högsta grad beror på den sakkunskap, som inom styrelsen finnes, såväl i afseende å utförandet af konstruktionen som

dess senare utveckling. Är det väl möjligt att med en distriktsförvaltning åstadkomma något nytt i afseende å konstruktionen af denna stora materiel?

Jag ber att få fästa uppmärksamheten på att högst få saker finnas, som så inverka på kostnaden för underhållet af järnvägarna som systemet i fråga om materielen. Man har försökt att bibehålla detta system, så länge statens järnvägar funnits, och jag tror, att den låga siffra, hvartill underhållet af materielen uppgått genom denna afdelnings åtgärder under årens lopp, varit beroende därpå, att man, utan att inkräkta på säkerheten hos statens järnvägar, har haft folk, som skött materielen, och att denna metod icke fått rubbas genom några distriktsförvaltningars nycker utan varit beroende på den sakkunskap, som funnits hos denna afdelning inom styrelsen.

Går jag så öfver till banafdelningen, frågar jag: huru har det varit fallet med konstruktion af broar, och huru har man fullföljt de erfarenheter med afseende å skenor, som vunnits? Jag tror, att man måste vara stolt öfver de få olycksfall i afseende å materiel och bana, som förekommit under den långa tid statens järnvägar funnits. Huru skulle det hafva varit möjligt att inom distriktsförvaltningarna, de må hafva inom sig haft hvilken sakkunskap som helst, öfver hela riket utverka allt hvad i detta fall behöfves? En sådan särskild centralisation kräfver frågan.

För hvarje människa, som icke blott tänker på den byråkratiska delen af frågan, bör det vara gifvet, att dessa tekniska detaljer dock måste afgöras i styrelsen och att från den skola i första rummet utgå order i afseende å konstruktion och tillämpning. Vilja herrarna på en affär, hvilken, såsom herr statsrådet här framhållit, numera slutar på nära 500 miljoner kronor, för att göra besparingar draga in lönen åt framstående karlar och därigenom riskera säkerheten å och framgången för statens järnvägar? Ja, må det ske, men enligt mitt förmenande tar man ett steg bakåt, om man vidtager denna nu föreslagna åtgärd, och därför anser jag, att ett förslag, hvarigenom dessa afdelningschefsbefattningar inom styrelsen indragas, innebär ett försvagande af styrelsen och en stor tillbakagång för statens järnvägar.

Man har gjort jämförelser med Preussen. Jag vet icke, huru mycket den preussiska administrationen förändrat sig, sedan den tid jag på uppdrag af kommittén tog kännedom om de preussiska statsbanorna. Men herr civilministern har sagt, att man kan icke jämföra anordningarna i Preussen i detta hänseende med våra. Jag tror, att vi icke böra draga jämförelsen alltför långt, ty hvar och en som känner till de preussiska järnvägarnas kolossala utsträckning och den särskilda anordning, som förefinnes mellan de olika distrikten och ministeriet, måste komma till den uppfattning, att någon jämförelse i detta fall icke är möjlig. Ministeriet i Preussen har, som statsrådet redan påvisat, en helt annan uppgift än vår järnvägsstyrelse, och våra distriktsförvaltningar äro icke ställda under en sådan myndighet. Järnvägsstyrelsen är snarast att likna vid den särskilda distriktsförvaltning, som finnes för en enda järnväg i Preussen. Så stora äro icke våra förhållanden.

Jag vill nu öfvergå till ett yttrande af en af de sakkunniga, som

*Lönereglering  
för personalen  
vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)*

*Lönereglerings* uttitt i 1906 års kommitté. I hufvudsak ställa de sig gillande på den för *person-* närvarande organisationens basis. När det är så lyckligt, att organi-  
*len vid* sationskommittén efter pröfning af förhållandena funnit, att de för-  
*statens järn-* bättringar, som behöfva göras, skola göras på grundvalen af 1893 års  
*vägar m. m.* förslag, som Riksdagen nästan utan ändring år 1897 antog, föreställer  
 (Forts.) jag mig, att Riksdagen kommer säkrare till målet, om den ställer sig  
 på denna organisationskommitténs ståndpunkt, än om den på grund  
 af de få skäl, som förefinnas i Kungl. Maj:ts proposition, antager  
 denna. Jag tror för min del, att den uppfattning, som den senare  
 kommittén äfven har haft om nödvändigheten af en stark styrelse  
 bredvid starka distriktsförvaltningar, är mycket bättre försvarbar, och  
 då riskerar icke Riksdagen att göra ett experiment, om hvilket herr  
 civilministern visserligen lofvat, att det i sinom tid skall aflöpa lyck-  
 ligt, men som jag för min del anser synnerligen vanskligt att till-  
 erkänna någon betydelse.

Kommer jag så till statsutskottets behandling af denna fråga, så  
 ber jag herrarne komma ihåg, att utskottet i stort sedt har ställt sig  
 fullkomligt på organisationskommitténs ståndpunkt, men att utskottet  
 i afseende å den viktiga organisationsfrågan, huruvida afdelningschefer  
 skola finnas i styrelsen eller icke, har ansett sig böra gå en medelväg  
 och förklarar, att utskottet vill tilldela fem af byrådirektörerna sär-  
 skilda arfvoden, för att de skola blifva föredragande hvar för sin af-  
 delning. Visserligen vinner man målet genom ett sådant arrangemang,  
 men, mina herrar, om vi skola organisera, så skola vi väl icke från  
 början gifva personliga lönstillägg. Organisationen bör vara komplett,  
 och eftersom statsutskottet har erkänt behovet af att så beskaffade  
 afdelningschefer finnas, hvilka skola vara föredragande hvar för sin  
 afdelning, så är det väl riktigare att upptaga dem såsom afdelningschefer  
 än såsom byrådirektörer med arfvodestillägg å 1,500 kronor. Vi re-  
 servanter hafva ansett oss redan nu böra, på sätt äfven statsutskottet  
 har gjort, fästa Riksdagens uppmärksamhet därpå, att denna delning  
 af styrelsen *icke kan undvikas* och att alla de försök i sådant afseende,  
 som på grund af bristande erfarenhet om järnvägsförvaltningen hafva  
 föreslagits, äro sådana, att åtminstone vi anse dem alldeles för riskabla  
 att pröfva, och därför hafva vi i olikhet med statsutskottet tillåtit  
 oss föreslå, att i den nya aflöningsstaten må i enlighet med organisa-  
 tionskommitténs förslag redan nu uppföras fem afdelningschefer. När  
 denna punkt förekommer till behandling, skall jag tillåta mig att  
 härom framställa yrkande.

Jag har med detta endast velat förklara de skäl, som föranledt  
 reservanterna att på det lifligaste varna för att antaga Kungl. Maj:ts  
 omogna förslag.

Friherre Gripenstedt: Då detta ärende under pingstdagarna före-  
 kom till behandling i statsutskottet, hade jag icke tillfälle att närvara,  
 men då jag varit medlem af den s. k. organisationskommittén, anser  
 jag det vara både min rättighet och min skyldighet att här något  
 klargöra min ståndpunkt i frågan. Någon speciell sakkunskap besitter  
 jag naturligtvis icke, utan den åsikt, som jag hyser, har jag förvärf-  
 vat under öfverläggningarna i kommittén. I detta hänseende är det

ju ett gemensamt öde för många kommittéledamöter, att de ofta från början icke äro fullt inne i sakerna.

Ett intryck, som jag fått, är att icke allt beror på organisationsformen, utan att mycket beror på huru organisationen tillämpas, det vill säga på instruktioner och arbetsordning. Den bästa organisation kan verka så, att man icke är fullt belåten med densamma, och en något sämre organisation kan, när viljan är god på alla håll, fungera på ett relativt gynnsamt sätt. Nu klagas mycket af allmänheten och i tidningarna öfver våra järnvägars administration. Jag tror, i stort sedt, att dessa klagomål äro obefogade eller åtminstone mycket öfverdrifna. Men att icke allt är bra som det är, det kan jag gärna gå in på, och att någon ändring i den nuvarande organisationen är erforderlig, därom är jag öfvertygad.

Den kommitté, som tillsattes år 1893, utarbetade ett förslag, som afsåg att skapa starka distriktsförvaltningar, åsyftande en decentralisation, hvarigenom styrelsens arbete skulle lättas. Att detta kommittéförslag icke hade afsedd verkan, det veta vi, men jag tror, att detta till stor del berodde därpå, att den instruktion, som år 1897 af Kungl. Maj:t utfärdades, icke gick i samma anda som organisationsförslaget eller åtminstone icke öfverensstämde med hvad kommittén genom detta förslag velat åstadkomma. Dessutom utkom aldrig någon arbetsordning i denna riktning. Jag tror, att detta är hufvudsakliga anledningen till att icke allt fungerar så bra, som önskligt vore.

Den organisationskommitté, som jag tillhört, har nu föreslagit, att distriktsförvaltningarna skulle stärkas och att distriktscheferna skulle blifva, icke så osjälfständiga såsom förut, utan verkliga chefer för sina distrikt med en högst betydligt utsträckt beslutanderätt mot hvad de förut haft. Ty den beslutanderätt, som distriktscheferna hittills haft, har varit mycket inskränkt, och distriktsförvaltningarna hafva blott varit ett slags expeditioner mellan järnvägsstyrelsen och lokalmyndigheterna, hvilket ingalunda åsyftades af 1893 års kommitté. Det organisationsförslag, som den senaste kommittén framlagt, har af Kungl. Maj:t accepterats beträffande distriktsförvaltningarna, men däremot har Kungl. Maj:t föreslagit vissa förändringar beträffande styrelsen, och jag får säga, att jag icke tror, att dessa förändringar äro lyckliga. En ändring vill jag gärna gå in på; det är när Kungl. Maj:t sätter de båda järnvägsfullmäktige i en något annan ställning än kommittén föreslagit. Jag har själf i kommittén hyst starka betänkligheter mot att inrymma rösträtt i styrelsen åt dessa järnvägsfullmäktige, och jag har således för min del intet emot att deras makt i detta afseende blir något begränsad och att generaldirektören liksom hittills kommer att blifva ensam beslutande.

Hvad däremot Kungl. Maj:t föreslagit i afseende å indragning af afdelningscheferna kan jag för min del icke biträda. Här har af herr statsrådet och chefen för civildepartementet sagts, att om dessa afdelningschefer bibehållas, så skulle förhållandena blifva ungefär sådana som de hittills varit; man skulle sålunda fortfarande få en tredelning ända uppifrån och ned utåt linjen. Jag tror icke att detta skulle blifva fallet. Åtminstone var det icke kommitténs mening, och om instruktioner och arbetsordning erhålla en riktig affattning, blir heller

*Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.*  
(Forts.)

*Löneroglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* icke så förhållandet. Afdelningscheferna skola vara afdelningschefer i styrelsen, men icke utåt linjen; detta är den stora skillnaden. Nu har ju Kungl. Maj:t föreslagit, att afdelningscheferna skola helt och hållet borttagas och att all föredragning skall öfverlämnas åt byrådirektörerna. Jag tror dock, att det skall blifva en mycket svår sak för generaldirektören att hålla byråerna tillsammans, äfven om han, såsom jag hoppas, får en sous-chef till hjälp.

Jag vill nu yttra några ord med anledning af hvad friherre Palmstierna nämnde om denne souschef. Friherre Palmstierna fann honom obehöflig, därest afdelningscheferna bibehölles. Jag kan icke dela hans mening i detta afseende. I ett så stort verk som statens järnvägar, med en personal af bortåt 20,000 personer och med inkomster varierande mellan 60 och 70 milljoner kronor om året, synes mig verkligen chefen behöfva ett biträde, en assistent eller en souschef, hvad man nu vill kalla honom, och den lilla besparing, som skulle vinnas genom att draga in denna aföning, är ju icke värd att tala om, då det gäller en sådan budget som järnvägarnes.

Hvad nu åter beträffar dessa byrådirektörer och den föredragning, som skulle åligga dem, så undrar jag, om generaldirektören, därest han skulle hålla allt detta samman, verkligen skulle få tid öfver att tänka på järnvägarnes hufvudsakliga uppgifter och de stora målen, hvilka främst borde tillhöra honom att handlägga. Han skulle blifva alltför mycket sysselsatt med en hel del löpande ärenden och smådetaljer, det vill säga sådant som man just velat befria honom från. Sant är, att på distrikten komma att utflyttas en hel del ärenden, men det blir i alla fall tillräckligt många kvar i styrelsen, och om det icke blir någon naturlig gruppering af dessa mål och ärenden under afdelningschefer i styrelsen, får generaldirektören alldeles för mycket att göra.

Dessutom är det en annan sak, som särskildt framhålles i den motion, som grefve Taube aflämnat och i hvilken jag instämt, en sak som äfven ganska starkt betonas i kommitténs utlåtande, nämligen önskvärdheten af att kunna, när så befunnes lämpligt, göra flyttning eller utbyte mellan dessa afdelningschefer och distriktscheferna på linjen. Distriktscheferna skulle ju mera vara personer med administrativ förmåga och med befälsegenskaper. Hvad åter angår afdelningscheferna i styrelsen, hvilka icke hafva att utöfva något befäl ute på linjen, borde dessa egentligen besitta speciella fackkunskaper och kunna göra fackinspektioner. Huru dessa inspektioner skulle kunna utföras af byrådirektörer, som stå under afdelningsföreståndarne ute på linjen, har jag svårt att fatta. Jag anser, att möjlighet att göra byte mellan personal i styrelsen och på linjen, specielt nu mellan distriktschefer och afdelningschefer, innebär en så stor fördel, att man ensamt för den sakens skull borde bibehålla de senare. Att tala om den besparing, som skulle uppkomma genom indragning af dessa löner, är verkligen icke på sin plats. Jag ber att i detta hänseende få erinra om hvad jag anförde mot friherre Palmstierna angående aföningen till den ifrågasatta souschefen.

I öfrigt kommer jag att anhålla om bifall till Kungl. Maj:ts och utskottets förslag, men beträffande 2 § ansluter jag mig till den af

grefve Taube väckta motionen, hvilken reservationsvis upptagits af friherre Palmstierna och herr Fränckel.

*Lönereglering  
för personalen  
vid  
statens järnvägar m. m.*  
(Forts.)

Friherre Beck-Friis, Johan: Herr grefve och talman, mina herrar! Det är icke mer än tio år sedan Riksdagen uttalade sig angående organisationen och förvaltningen vid statens järnvägar; det var i samband med ett då framlagdt löneregleringsförslag. Det uttalande, som Riksdagen beträffande denna fråga då gjorde, innebar emellertid, att organisationsfrågan icke gjordes till föremål för Riksdagens pröfning »i vidare mån, än densamma berördes af aflöningsreglementets bestämmelser.» Sålunda meddelas i utskottets utlåtanden, att »Riksdagen biföll i hufvudsak Kungl. Maj:ts proposition och godkände därigenom indirekt den föreslagna organisationsförändringen, hvilken dock af Riksdagen betecknades endast såsom ett försök.»

Hvad som Kungl. Maj:t då grundade sin proposition på, var det förslag, som framlagts af 1893 års järnvägskommitté. De åsikter, som uttalades af denna kommitté, äro mycket noga framförda af herr Fränckel, hvars anförande synes mig hufvudsakligen hafva varit ett försvar för *den* kommitténs åsikter. Att nu försöka grundligare utreda dessa ur annan synpunkt skulle föra alltför långt, men jag skall dock be att med några ord få gifva en föreställning om kommitténs grundtanke.

Den nämnda kommittén ansåg, att de brister, som då gjorde sig märkbara, berodde på den starka centralisation, som styrelsen erhållit och som tillfört densamma en alltför tung arbetsbörd. Detta hade en menlig och hämmande inverkan på verkets förvaltning. Vidare saknades en verkligt sammanhållande kraft inom distrikten. Särskildt hade bestämmelsen, att enhvar afdelningsföreståndare skulle direkt inför afdelningschefen inom styrelsen ansvara för den inre ordningen och hushållningen, haft till följd, att vederbörande öfverdirektörer i större eller mindre utsträckning kommit att ingripa i linjeförvaltningens skötsel.

Vi se här alltså, att 1893 års kommittéförlag grundade sig på en sammanblandning af öfverdirektörs- och distriktschefssystemen. Huru försöket utfallit, torde bäst belysas däraf, att allaredan en ny kommitté varit tillsatt för att uppgöra och inkomma med förslag till förbättrad organisation och att Kungl. Maj:t ansett sig sig böra åter framlägga denna fråga för Riksdagen. Hvar och en, som haft tillfälle att med någon uppmärksamhet följa den nuvarande organisationen och huru den fungerar, får det intrycket — hvilket också kraftigt framhölls af herr statsrådet — att den fungerar tungt; där finnes icke den samverkan, som man vill se inom ett och samma ämbetsverk, och detta beror på den starka åtskillnad, som är rådande mellan de olika afdelningarna. Jag skulle vilja gå så långt, att jag säger, att det endast är generaldirektören, som tillhör alla afdelningarna. I öfrigt är hela personalen, alltifrån öfverdirektörerna och ända ned till de lägsta grupperna af befattningshafvare, stationskarlar och banvakter, indelade på de särskilda afdelningarna; enhvar tillhör en bestämd afdelning och anser sig icke hafva något med de andra afdelningarna att skaffa. Redan 1893 års kommitté förordade en decentralisation och denna

*Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* skulle ske genom att införa *starka* distriktsförvaltningar. I spetsen för distriktsförvaltningen ställdes en distriktschef och under honom direktörer. Men hvilka är det nu, som i styrelsen blifva öfverdirektörer? Det är de mest framstående specialisterna inom de olika områdena; det är de kraftigaste, de mest energiska, de mest dugliga männen hvar inom sitt fack. Det är då aldeles naturligt, att dessa öfverdirektörer skola så hålla hvar på sin afdelning, att det ovillkorligen ofta måste uppstå slitningar mellan dessa afdelningar i stället för den samverkan, som man där vill hafva.

Den kommitté, som förra året tillsattes för att inkomma med ett nytt förslag i ämnet, säger om den nuvarande organisationen: — »Hvad den styrelsens ledamöter påhvilande arbetsböda beträffar, hade det decentralisationsförsök, som på grund af 1893 års kommittés förslag verkställdes, endast medfört ringa påföljd och ehuru det visserligen för närvarande i distriktsförvaltningarna finnes linjemyndigheter med en organisation, som tydligen angifver, att de icke äro afsedda att allenast vara styrelsens utförande organ i distrikten, hafva linjemyndigheterna dock i verkligheten endast i ringa grad kommit att äga själfständig beslutanderätt.» — »Den svaga ställning, som distriktschefen alltså intager i förhållande till afdelningsföreståndarne, har bland annat till följd, att det svårligen kan lyckas honom att åstadkomma sådan sammanhållning och verkligt samarbete mellan de olika afdelningarna, som erfordras för ett kraftigt främjande af statsjärnvägarnas ekonomiska ändamål», o. s. v. Vidare ingår denna kommitté på en mycket utförlig granskning af de två system, som man hufvudsakligen torde kunna tillämpa i fråga om en järnvägsorganisation, nämligen öfverdirektörssystemet och distriktschefssystemet. Öfverdirektörssystemet anser kommittén på grund af vårt lands långa utsträckning icke vara här användbart och förordar därför ett fullständigt genomfördt distriktschefssystem. Detta uttrycker kommittén på följande sätt: — »Det synes kommittén, som om den sålunda anställda jämförelsen mellan de båda system, hvilka kunna läggas till grund för ett förslag till förändring af den svenska statsbaneförvaltningens organisation, otvifvelaktigt gifvit vid handen, att förslaget bör vara byggdt på distriktschefssystemets grundsatser, och att det alltså uti nu förevarande hänseende bör afse en utvidgning af linjemyndigheternas verksamhets- och befogenhetsområden samt ett bibehållande och — om den närmare utredningen gifver sådant vid handen — också en vidare utveckling af distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna.»

Efter ett sådant uttalande i kommitténs betänkande skulle man kunna tro, att kommittén också skulle komma till det resultatet, att vi borde få ett verkligt distriktschefssystem, men så är icke fallet. Sedan kommittén väl har förordat dessa starka och ytterligare utvecklade distriktsförvaltningar, dyker det så småningom upp i kommitténs betänkande — såsom herr statsrådet nyss framhöll — att kommittén ämnat, att öfverdirektörerna skulle finnas kvar i styrelsen, och huru de skulle hafva det, framgår af en lång redogörelse i kommittébetänkandet. Det första och viktigaste steget kommittén här tager är att döpa om dem; det andra steget är att ändra några moment i olika paragrafer af instruktionen, och så anser man, att det hela skall blifva



bra. Att emellertid kommittén icke själf tror därpå, synes mig dock framgå af vissa kommitténs uttalanden. »Efter kommitténs förmenande», heter det, »behöfver icke befaras någon verklig befälskonkurrens mellan distriktscheferna och afdelningscheferna i styrelsen. Distriktsförvaltningarnas befogenhetssfär skulle nämligen enligt kommitténs förslag blifva betydligt utvidgad och afdelningscheferna handla, äfven då de undantagsvis gifva bestämmelser till linjeförvaltningen, redan såsom det nu är ordnad å styrelsens vägnar.» Dessa skulle alltså, precis som nu vid vissa tillfällen sker, få gå direkt ned och gifva order till linjeförvaltningen. Det mest betecknande uttalandet af kommittén synes mig dock vara detta: »Kommittén anser sig på dessa skäl böra föreslå, att styrelsen, hvad dess yttre organisation beträffar, fortfarande såsom hittills skall vara uppdelad i sådana afdelningar, i hvilka järnvägsförvaltningen på grund af ärendenas olika natur kan anses, sonderfalla, och att en befattningshafvare, afdelningschefen, erhåller de äligganden i förhållande till afdelningen, som i § 10 af nu gällande instruktion tillkomma öfverdirektör, nämligen att bereda samt föredraga eller afgöra de ärenden, som tillhöra afdelningen, att hafva tillsyn öfver göromålen inom afdelningen och ansvara för, att styrelsens beslut i de af honom handlagda ärendena varda skyndsamt expedierade.» Således skall samma instruktion gälla för de blifvande afdelningscheferna som för de nuvarande öfverdirektörerna. Till sist heter det: »Kommittén får alltså hemställa, att de befattningshafvare, som hittills benämnts öfverdirektörer och chefer, hvar och en för en afdelning inom styrelsen, hädanefter måtte i instruktionen och eljest benämnas afdelningschefer, hvar och en för en afdelning inom styrelsen; samt att förklaring måtte meddelas därom, att hvad som i hittills utgifna reglementen, ordersamling, särskilda instruktioner och andra vid statens järnvägar gällande bestämmelser stadgas om öfverdirektör, skall gälla om afdelningschef i styrelsen.» De nya afdelningscheferna äro således, enligt min åsikt, i stort taget, ingenting annat än de nuvarande öfverdirektörerna.

*Lönerögloring  
för personalen  
vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)*

Jag har läst både organisationskommitténs betänkande och de däröfver afgifna utlåtandena, och jag kan icke finna annat, än att den kungl. propositionen är rätt kläm till kommitténs motivering.

Här hafva åtskilliga talare kritiserat denna Kungl. Maj:ts framställning beträffande den blifvande organisationen och man har framställt många svårigheter, som därvid skulle uppstå. Men det är alldeles gifvet, att då en organisation framlägges i stora drag, så kunna icke samtidigt alla detaljbestämmelser vara utarbetade. Mycket kommer här att bero på generaldirektörens organisationsförmåga och de blifvande instruktionerna, och jag kan därför icke förstå, hvarför herr Fränckel och friherre Palmstierna redan nu kunna framställa en del saker såsom omöjliga med den nya organisationen. Helt säkert skulle man hafva kunnat göra liknande invändningar, när 1893 års organisation skulle införas och innan man fått instruktionerna klara, invändningar som sedan visat sig obefogade. Jag är fullt öfvertygad därom, att hvad som af Kungl. Maj:t föreslagits angående organisationen lugnt skulle kunna af Riksdagen bifallas.

Lönereglering  
för persona-  
lön vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)

Herr Fränkel sade, att man skall vara ytterst betänksam vid en ändring. Det är naturligt, att man skall vara betänksam och försiktig, men så betänksam och försiktig skall man dock icke vara, att man icke vågar lämna en organisation, som man funnit icke fungera bra. Det är väl bättre att bryta med denna organisation och försöka få en organisation, som är mera tillfredsställande.

Vidare frågade herr Fränkel, hvad Kungl. Maj:t stöder sig på. Kungl. Maj:t stöder sig naturligtvis på det betänkande, som afgifvits af den tillsatta organisationskommittén, med därtill hörande reservationer äfvensom på de yttranden, som blifvit däröfver afgifna af olika myndigheter.

Jag har dock icke kunnat i allo ansluta mig till det förslag, som Kungl. Maj:t framlagt, utan måste i viss mån taga afstånd därifrån, dock icke hvad angår själfva organisationen, utan i fråga om den af organisationen härflytande ändringen i lönesatserna. Det har nämligen såväl inom organisationskommittén som inom löneregleringskommittén flera gånger framhållit och lagts stor vikt på att man ordnar lönerna inom styrelsen och distriktsförvaltningarna så, att utbyte af personal kunde ske från distrikten och till styrelsen eller tvärtom. Det är väl numera erkänd sak, att man skall försöka att få det rätta folket på den rätta platsen. Då nu Kungl. Maj:t icke har ändrat byrådirektörernas löner, utan dessa skulle komma att ligga väsentligt under direktörernas, ja till och med under ingenjörernas af 1:sta klass ute vid distrikten, så har jag på grund af greffe Taubes motion velat förorda, att till Kungl. Maj:ts disposition må ställas ett anslag af 7,500 kronor att tilldelas vissa byrådirektörer inom styrelsen, på det att några löner må finnas, å hvilka sådana flyttningar skulle kunna ske, som jag nyss omtalat, ty naturligtvis skola vi hädanefter som hittills försöka att få dugligt och bra folk in i styrelsen.

Friherre Palmstierna hade sina betänkligheter beträffande sous-chefens ställning, men då friherre Gripenstedt redan svarat härpå, vill jag ej upptaga tiden ytterligare med svaromål, utan vill endast säga, att då öfverdirektörerna försvinna ur styrelsen, så måste generaldirektören i stället få en souschef såsom sin närmaste man.

Friherre Palmstierna vände sig äfven mot en punkt i öfvergångsbestämmelserna, som jag skall be att få närmare beröra; jag anser det nämligen vara af stor vikt, att den blir tydligt klargjord, därför att i detta hänseende har friherre Palmstierna ovillkorligen teoretiskt rätt. Friherre Palmstierna yttrade, att det är en besynnerlig öfvergångsbestämmelse i detta reglemente, »att statens järnvägars personal skulle komma att för hela året 1907 få tillgodoräkna sig den lönestat, som nu är framlagd;» och som jag hoppas kommer att af Riksdagen antagas. Friherre Palmstierna har också i en reservation föreslagit, att denna lönestat skulle tillämpas först från den 1 juli 1907. Det vore ju också det naturligaste, men det finnes tvenne orsaker, hvarför löneregleringskommittén föreslagit och Kungl. Maj:t assepterat, att befattningshafvare vid järnvägen skola få åtnjuta den nya lönen för hela år 1907. Den ena orsaken är den, att Riksdagen sedan flera år tillbaka för det löpande året tillerkänt järnvägspersonalen extra lönetillägg. Förslag därom har icke blifvit framlagdt i år, och således har denna

personal *icke* åtnjutit något sådant tillägg för innevarande år. Det andra skälet är, att vid järnvägarne finnes en stor mängd extra personal. Denna extra personal fick en ny aflöningsuppgörelse sistlidna höst och detta förhållande står ovillkorligen i ett visst samband med det nu framlagda löneregeringsförslaget. Den extra personalens aflöning öfverstiger nämligen för närvarande i en del fall den ordinarie personalens löner, hvilket naturligtvis är ett mycket olyckligt förhållande. Det är för att icke detta må fortfara, som kommittén föreslagit och Kungl. Maj:t nu hemställt om att den nya lönestaten må få åtnjutas för hela år 1907.

*Lönerogering  
för personal  
lön vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forta.)*

Grefve Taube: Herr talman, mina herrar! Den siste ärade tälaren yttrade, att han för sin del förordade, att det kungliga förslaget skulle antagas, samt omnämde, att han i en reservation yrkat, att det skulle ställas till Kungl. Maj:ts disposition 1,500 kronor till hvar och en af 5 personer eller 7,500 kronor tillsammans. Jag förstår icke riktigt, hvad han menade med den saken, ty i hans reservation står: »Byrådirektör, som undfår Kungl. Maj:ts förordnande att inom sin afdelning af styrelsen utöfva en sammanhållande myndighet och handlägga sådana ärenden, som gemensamt afse flera byråer inom afdelningen, må af Kungl. Maj:t tilläggas ett särskildt arfvode af 1,500 kronor för år räknadt».

Jag tycker, det är ganska tydligt detta, att det är för dem, som hafva den sammanhållande myndigheten, och detta är ock i öfverensstämmelse med aflöningsreglementets § 2, endast med den skillnad att här är utsatt ett förtydligande, hvilka dessa 5 afdelningar äro. Det är således, enligt min uppfattning, precis detsamma. Det var dock icke detta jag skulle nämna utan jag skall gå direkt på § 2 mom. 2, vid hvilket jag vill, då det kommer att föredragas, göra mitt yrkande.

Ledningen af statens järnvägar bör utöfvas af styrelsen, skötseln af distriktsförvaltningarna. Distriktsförvaltningarna hafva gjorts starka, därom äro nu de flesta ense, men enligt min uppfattning får icke heller därigenom styrelsen försvagas, ty skall den uttöra den kontroll och den inspektion, som äro nödvändiga för en stark förvaltning, måste den vara stark själf. Detta synes icke vara iakttaget i det kungliga förslaget.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde nyss, att här voro förut tre parallella linjer, som gingo ut hvar och en för sig och icke möttes. Jag vill fråga herr statsrådet, hur det skall bli, när, såsom han föreslagit, det skall bli 16 linjer. Jag tror, att hela saken därvidlag såväl i ena som i andra fallet beror på den, som har ledningen och skötseln af det hela och skall hålla det hela ihop. Men hvad särskildt byrådirektörerna beträffar, kan jag icke undgå att framhålla några ganska märkliga förhållanden. I det kungliga förslaget är föreslaget för administrativa afdelningens byrådirektör en aflöning af 7,500 kronor. Samtidigt låg här inne en kunglig proposition med förslag till en aflöning för motsvarande klass vid telegrafverket af 9,800 kronor. Jag vill fråga herrarna, om det kan vara rimligt att göra en sådan jämförelse? Det anser icke jag. Riksdagen har visserligen nedsatt lönen till 9,000 kronor, men det är i alla fall 1,500

*Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.*

(Forts.)

kronor mera, och ingen lär väl kunna förneka, att chefen för järnvägens administrativa afdelning har fullt lika viktig post, jag vill icke säga mera, som den motsvarande vid telegrafverket.

Hvad organisationen af dessa byråer beträffar, kan jag för min del icke förstå, huru dessa skola kunna fungera på ett lämpligt och förståndigt sätt. Alla skola där vara chefer, alla skola vara herrar, ingen skall lyda hvarken den ena eller den andra. Om efter en utredning af vederbörande distriktsförvaltning ett ärende kommer upp till styrelsen och skall behandlas där, hvilket ju är naturligt, då styrelsen i sista hand är ansvarig inför Kungl. Maj:t och Riksdagen för ärendets behandling i dess helhet, däraf följande kostnader etc., så är det alldeles gifvet, att det måste underkastas en kontroll. Denna kontroll kan man icke begära, att chefen skall ha fackkunskap att utföra och icke heller att han skall hafva tid därtill. Då skickar han ned det till en af sina byråer t. ex. banbyrån, om det är en fråga af den arten. Där behandlas en del af frågan, men man ser där att det är en annan byrå, som också har att göra med frågan. Man går då till byrådirektören för den afdelningen, men han säger: nej, jag har icke med denna sak att göra, jag har icke fått något uppdrag af chefen. Man får då gå tillbaka till chefen och säga hur det är. Då kommer ärendet till slut till en annan byrådirektör. Sedan ärendet är färdigt, kan det hända, att det behöfver behandlas i ett annat afseende, elektrotekniskt, några ledningar behöfva t. ex. utbytas, man får samma svar och det blir samma kretsgång. Kan detta anses befordra arbetets förenkling och en hastig expediering af göromålen? Nej, det måste finnas någon på hvarje afdelning, som har att befalla. Det fordras därför sammanhållning. Dessutom är det i förslaget till organisation vidtagen en ganska vidtomfattande förändring i afseende å registrering af inkomna handlingar. Meningen var naturligtvis, att dessa handlingar skulle registreras på hvar och en af järnvägens fem huvudafdelningar. Men, skall det blifva 16 afdelningar, då beklagar jag den, som skall söka få reda på ett ärende. Samarbetet mellan afdelningarna anser jag omöjligt utan någon som förenar dem. Exempelvis i fråga om semestrar, tjänstledighet och rekrytering af personal etc. Allt detta kan icke ske på 16 olika håll. Det måste vara någon, som styr och ställer med det hela. Dessutom finns det något i kommitténs betänkande, som icke är föreslaget i den kungliga propositionen, nämligen att det skulle blifva en saklig revision, utförd af vederbörande afdelningschefer, sedan distrikten utfört sina arbeten. Jag tror, att detta är ytterst önskvärdt och nyttigt, men det kan omöjligen göras, om det icke finnes någon, som härvidlag har särskildt befäl öfver de andra, ty icke kan man skicka ut dessa revisorer till alla de olika byråerna. De veta icke, hvad de skola taga af alla dessa papper eller hvad de skola revidera.

Herr statsrådet säger i den kungliga propositionen, att den svagaste punkten i kommittébetänkandet skulle vara bibehållandet af afdelningscheferna men under den nya benämningen. Det beror på, hur man läser det och hur man vill tyda det. För min del, jag säger det uppriktigt, tyder jag det icke så. Jag är den förste, som vill hafva starka distriktsförvaltningar, men jag vill äfven hafva en stark styrelse, såsom jag nyss nämnde, och jag tror det är alldeles omöjligt, om man

skrapar bort den helt och hållet. På sidan 178 i den kungliga propositionen äro med fetstil angifna de fem hufvudafdelningar, som förefinnas vid statens järnvägar och som jag anser fortfarande vid en större järnväg och allra mest vid statsbanorna måste finnas. Dessa äro med fetstil angifna, för att man särskildt skall fästa sig vid dem, men man kan icke undgå att tänka, att här är motiveringen skriven för något helt annat än i klämman utsägs, ty annars anser jag, att allt detta måste blifva på något sätt i Kungl. Maj:ts proposition ändradt. Där stå dessa fem med fetstil, men sedan kastar man sig helt in på förslaget med 16 byrådirektörer. Jag vet icke, hur allt detta kan administreras och styras, men det skulle vara mycket intressant, om herr statsrådet och chefen för civildepartementet ville med afseende å sammanhållningen mellan afdelningarna lämna kammaren någon upplysning. Jag kan det icke.

*Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)*

Med anledning af den kungliga propositionen aflät jag en motion, men insåg ju genast, att då regeringen ville taga på sig ansvaret af en dylik organisation, som här ifrågasatts, den icke kunde hafva någon sannolikhet för sig och icke kunde vinna någon anklang. Det förstår jag väl, ty det är icke godt att taga på sig ett sådant ansvar, om regeringen säger, att det går med mycket mindre eller att det går på annat sätt. För att i någon mån afhjälpa dessa olägenheter, som jag nu påpekat, kommo vi på den särskilda afdelningen till det beslut, som i § 2 här är intaget, hvarigenom vi i någon mån sökt afhjälpa de brister, som enligt vår uppfattning förefinns i det kungliga förslaget. Jag vill icke förneka, att icke förr eller senare det kommer att blifva afdelningschefer. Det vill jag visst icke säga och det är på denna grund jag funnit mig i att gå med på denna kompromiss om att något nedsätta deras makt och myndighet.

Innan jag slutar för denna gång, ty jag kommer nog att besvära herrarna flera gånger i dag, skall jag för min del anhålla, att herrarna icke måtte tänka på något uppskof i denna sak. Hvad som kan göras, det bör göras nu. Är det någonting, som är bristfälligt, kan det med det af statsutskottet inlämnade förslaget bättras på och ändras, men ett uppskof tror jag skulle verka ytterst oangenämt och svårt och verkligen icke vara för statens järnvägar fördelaktigt. Att utlofva löner till personer utan att veta, om dessa sedermera skola få behålla dem, och att tillsätta platser, som man icke vet, om man vill hafva, icke kan det vara lämpligt; och dessutom denna eviga vikariatshistoria, som man redan nu sorgligt nog är tvungen att tillämpa, länder icke järnvägen och allra minst den underlydande personalen till nytta. Tvärtom, det är verkligen till skada för densamma. Det är en för viktig sak för att sätta på sådana lösa linor.

Innan jag slutar vill jag säga, att jag kan icke annat än uttala ett beklagande öfver att, då nu så många och höga löner blifvit i telegrafan, posten och nu enligt all sannolikhet äfven vid järnvägen tilldelade den lägre personalen, icke något förslag har af regeringen kunnat inlämnas angående civilianställning för uttjänt underbefäl af manskapsklass. Detta ärende anser jag vara synnerligen viktigt och tillfället hade nu varit så lämpligt, då så många aflöningar och så många fördelaktiga platser inrättas, att något i den vägen blifvit gjordt.

*Lönereglering* Jag hoppas dock, att en kommande Riksdag må få motse ett förslag för personalen vid statens järnvägar m. m. yrkande.

(Forts.)

Herr Håkanson: Det kan möjligen anses förmätet af mig att taga till orda i denna fråga, då jag hvarken deltagit i någon af kommittéernas arbeten, som förberedt föreliggande kungliga förslag, och icke heller är ledamot af statsutskottet. Jag har emellertid sökt att af de handlingar, som blifvit utdelade, sätta mig in i frågan efter bästa förmåga. Tiden har emellertid varit mycket kort därtill. Organisationskommittén slutade, som bekant, sitt arbete så sent, att dess betänkande blef färdigt först den 8 mars. Ämbetsverken yttrade sig öfver såväl detta som öfver lönekommittéförslaget med berömvärd skyndsamhet, men det dröjde helt naturligt ännu någon tid, innan den kungliga propositionen hann framläggas, och först för några få dagar sedan fingo vi i våra händer det betänkande, med hvilket vi nu sysselsätta oss.

Om man läser dessa handlingar, så har man verkligen synnerligen svårt att göra klart för sig, hvilkens mening som är den rätta. Meningarna, som där framkommit, äro så många. Inom kommittén finnas icke mindre än 3 olika riktningar, nämligen majoritetens och de två reservanternas, hvilka ju i hufvudsak äro hvarandra lika, men vissa skiljaktigheter finnas ändå. När sedan järnvägsstyrelsens utlåtande kom, gick det i en annan riktning, och det förslag, som blef framlagdt i Kungl. Maj:ts proposition, kan icke heller sägas alldeles sammanfalla med de meningar, som förut blifvit uttalade. Slutligen hafva vi nu utskottets och utskottsreservanternas förslag. Detta gör, att naturligtvis den, som står utanför de förberedande förhandlingarna och endast genom handlingarna gjort bekantskap med förslagen, har ofantligt svårt att i dag intaga en viss ståndpunkt, särskildt med afseende på den ena af de två till afgörande föreliggande frågorna. Det är nämligen enligt min uppfattning två alldeles särskilda frågor, vi här hafva att behandla. Den ena är lönefrågan och den andra organisationsfrågan. Nu varnade den siste ärade talaren särskildt för uppskof. Om jag förstod honom rätt, syftade han därvid närmast på lönefrågan, och äfven jag anser den vara af sådan beskaffenhet, att något uppskof därvidlag icke bör komma i fråga.

Vi hörde visserligen af herr statsrådet, ätt organisationsfrågan icke kan uppskjutas, om man vill gå med på lönefrågan, men jag kan icke förstå, att han egentligen anförde några bindande skäl därför. Visserligen hafva sedan långa tider tillbaka anmärkningar förekommit emot järnvägsstyrelsens nuvarande organisation och de hafva varit både af allvarlig beskaffenhet och talrika, men jag tror icke, att någon olycka skulle inträffa, om man väntade med den delen af föreliggande förslag, som afser organisationsfrågan, till nästa år. Jag vill endast fästa mig vid en enda detalj i fråga om organisationsförslaget. Man kan nämligen förstå, att det är meningen, att statens järnvägsbyggnader fortfarande skola ledas af järnvägsstyrelsen. Vi hafva i dag på föredragningslistan rätt stora förslag i den vägen. Samman-

lagda kostnaden för dessa järnvägslinier uppgår till omkring 30 miljoner kronor och vi veta, att om särskildt ett af dessa förslag kommer att blifva bifallet, kommer konsekvensen antagligen att blifva, att vi få bygga järnvägar för kanske ett par hundra miljoner kronor. Jag tror nu icke, att det är så synnerligen lyckligt, att ledningen af järnvägsbyggandet förblifver hos järnvägsstyrelsen. Detta är en särskild anledning utom allt det, som jag förut antydt, hvarför jag anser, att organisationsfrågan bör uppskjutas. Då jag går att framställa yrkande i detta afseende, så är det under förhoppning, att Kungl. Maj:t skall i god tid till nästa Riksdag framlägga förslag i organisationsfrågan, så att det icke dröjer till Riksdagens elfte timme, innan afgörandet kan träffas.

*Lönereglering  
för persona-  
len vid...  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)*

Jag tillåter mig nu yrka afslag å första momentet och jag föreslår i stället, att momentet måtte erhålla följande lydelse:

»Till generaldirektören och chefen för statens järnvägar utgår ett årligt arfvode af 12,000 kronor».

Om detta mitt förslag vinner kammarens bifall, kommer jag sedan, då de olika punkterna föredragas, att framställa därpå följande yrkanden i de andra punkterna.

Herr Tamm, Hugo: Då de personer, hvilka förut yttrat sig i denna fråga, onekligen besitta mycket mera specialkänedom än jag och då de flesta suttit i kommittéerna, under det jag endast haft tillfälle att behandla 97 års förslag och detta förslag, hade jag nästan tänkt slippa yttra mig i organisationsfrågan, men då nu i detta fall yrkande blifvit framställt på uppskof, kan jag icke annat än afråda kammaren att lyssna till ett sådant yrkande. Man får dock besinna, att denna fråga nu har gått igenom den mest grundliga behandling, och de förslag, som framkommit, kunna väl anses innefatta de i det bäst utredande och mest välskrifna betänkande, som gärna kan tänkas. Det är således grundligt och noga behandlad och hvad mera är i kommittéerna hafva suttit äfven representanter för de klasser, hvilka denna fråga särskildt gäller. Att nu på lös hand säga, att man gör en organisation bredvid eller gör en ändring i några punkter, tror jag är svårt, och jag vill nästan påstå, att det är omöjligt att afslå förslaget. Man kan ju ändra på några ställen men att afslå förslaget helt och hållet i form af uppskof är omöjligt, ty dessa två förslag äro, såsom jag förut framhållit, så ihopväfda, att man omöjligt kan rycka det ena från det andra. Det är icke bara fråga om organisation i toppen af styrelsen, utan organisationen omfattar alla ända längst ned. Om man nu afslår organisationsförslaget, kommer detta att vålla den allra största oreda och göra det omöjligt, kan jag säga, att fastslå lönestaten. Det är emedan dessa två frågor hafva så nära sammanhang med hvarandra, som enligt min tanke ett uppskofsyrkande är omöjligt att bifalla. Vi få dock besinna, att under en lång tid har denna stat, sedan det olyckliga året 1897, då Riksdagen tog en stat efter ett kommittébetänkande, hvilket afsåg att göra indragningar, och denna kommitté hade satt indragningsformen i form af såvidt som möjligt låga löner, haft till följd att oupphörligt ändringar måst ske, dels genom Kungl. Maj:ts administrativa makt och dels genom vissa Riksdagens beslut.

*Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* Man har ändrat med afseende å löneformen och i afseende å flyttning och dylikt, så att det blifvit en komplett oreda inom järnvägsstyrelsen. Jag skall bara nämna ett enda exempel. Man har måst hjälpa sig fram med s. k. tilläggsarfvoden. Om jag tager t. ex. stationskarlsförmännens klass, så finns det 435 sådana med olika aflöning, 60, 120 och 180 kronor. För att förebygga orättvisor har man måst reglera för 333 af dessa. Samma är förhållandet med stationskarlarna. Af de 2,014, som finnas, har man fått vidtaga sådana extra åtgärder med 1,909. Det är detta liksom mycket annat, som säkerligen väckt ett berättigadt missnöje inom denna kår. Att nu börja med nya tilläggsarfvoden eller antaga staten sådan den nu föreligger, innan man har fastställt organisationen, tror jag är ett experiment, som man bör akta sig för.

Eftersom jag har ordet, skall jag äfven helt kort beröra den så kallade organisationsfrågan, hvilken dock enligt talarnes uttalanden egentligen tycks röra sig om toppen i styrelsen. Det är ju tydligt, att här två diametralt motsatta principer göra sig gällande. Den ena principen är styrelseformen, om jag så må kalla den, där afdelningscheferna skulle vara kvar och bibehålla samma inflytande och makt som förut, om icke rent af få ännu större. Det är många, som äro anhängare af denna princip, och särskildt har järnvägsstyrelsen själf med undantag af generaldirektören uttalat sig för detta system. Dess olägenheter hafva emellertid redan blifvit framhållna och det som nu gör, att man på sina håll är så rädd för denna form, är att samma tanke låg till grund för 1897 års belut; men det är att märka, att den *aldrig blef utförd*. Den centralisationen kom aldrig till stånd, utan den makt som låg hos öfverdirektörerna bibehölls, och de andra blefvo satta ur spelet. Det är detta, som synes mig vara egentliga anledningen till den stora farhåga, ja rädsla, som man synes hysa för bibehållande af några chefsplatser inom styrelsen. Samma åsikt säger: vi måste hafva starka distriktsförvaltningar. Ja, det är alla människor ense om; både för allmänheten och för hela rörelsen är detta nödvändigt. Därom råder ingen dispyt alls, utan det är en fastslagen sak, så därom torde icke heller vi behöfva tvista. Tvisten nu ligger på ett vida inskränkta område. Det är meningen här — och det har tydligt framhållits, särskildt af herr statsrådet och chefen för civildepartementet — att det är hela den så att säga administrerande, arbetande kraften, som skall läggas på distrikten. De blifva själfständiga i afseende å alla göranden och låtanden inom distrikten i förhållande till allmänheten.

Men *styrelsen* har en annan uppgift. Det måste naturligtvis i en så stor förvaltning som den här ifrågavarande förekomma saker, som icke kunna uppdelas på distrikten, t. ex. alla anordningar med afseende å konstruktion af lokomotiv, vagnar, byggnadsfrågor. Allt detta måste naturligtvis afgöras af en och samma myndighet, och icke kan bestämmanderätten därom delas upp på flera. Detta är således en verksamhet, som måste tilldelas styrelsen. Det finns emellertid äfven en annan sak som måste bibehållas hos styrelsen, och den är lagd på chefen: det är så att säga den tänkande anden. Han skall vara den, som icke blott ser till att de andra arbeta och sköta sig, utan som



följer med hela utvecklingen, uppgör planer, styr det hela, när det gäller stora frågor såsom t. ex. taxefrågan, hvilken ju är af så ofantligt stor betydelse för allmänheten. Hela hans tid får icke vara upptagen däraf att han sitter och tittar efter att hvar och en fullgör sitt arbete. Om man enligt denna princip lägger makten i en hand, bör man också enligt min tanke tillse, att denna makt har organ för att utföra sin vilja, så att chefen icke blir förvandlad till blott en expeditionsskarl. Såvidt jag kunnat fatta saken, är detta också anledningen till anordningen med en souschefsbeftattning. Chefen själf måste ju vara ute vid kongresser, han måste utöfva en inspekterande verksamhet öfver linjen, han kan till och med bli sjuk, fastän han är förordnad blott på 6 år! Skall då hela verket stå; skall man icke hafva någon ställföreträdare, ifall chefen t. ex. får mässling och ligger sjuk i sex veckor? Någon måste väl finnas, som då inträder och sköter verket.

*Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.*  
(Forts.)

Man kan ju se saker så olika här i världen. Friherre Palmstierna frågade, hur skola de komma sams? Jag frågar i stället, hvarför skola de icke komma sams? Vid allt samarbete såsom vid bolagsarbete och dylikt, måste man väl utgå ifrån att människorna icke rida spårr emot hvarandra, utan att den ena försöker att stödja den andra. Jag tror, att det är nödvändigt med denna organisation, som icke är en styrelseorganisation, utan en enväldsorganisation, att chefen har en man som kan vara hans ställföreträdare.

Vidare tror jag, att det kan vara till stor nytta, att han har någon att tillspörja i afseende å de stora ekonomiska frågor, t. x. upphandlingar och dylikt, som han kan få att afgöra. Han behöfver därvid vid sin sida någon verklig affärsman, äfvensom någon som kan råda honom i de större taxefrågorna och öfriga frågor, som närmare röra allmänheten. Jag tror, att dessa två personer, »s. k. fullmäktige» sannerligen icke blifva onyttiga, utan att de kunna vara chefen en styrka.

Så komma vi till en punkt, där vi skilt oss från Kungl. Maj:t. Där förstår jag icke Kungl. Maj:t, det erkänner jag, och det får jag säga rent ut. Det är dock något underligt, att man gör distriktsförvaltningarna så starka, som meningen tycks vara, om man ser på lönerna. Det föreslås ju, att distriktsförvaltningarnas närmaste underbefäl skall hafva mer betaldt än någon befattningshafvare i styrelsen. Detta betyder ju med andra ord uttryckt, att styrelsen icke skall kunna taga någon dugande karl, någon maskininspektör eller maskiningenjör t. ex. från linjen. Styrelsen, som borde hafva makt att draga till sig det bästa folket, kommer i stället att sitta där med sina 16 byrådirektörer, hvilka stå under alla dem, som hafva andra grad på distrikten. Detta kan icke vara riktigt. Utskottet har också sökt lösa denna fråga på ett sätt; jag skulle ha velat lösa den på ett annat sätt, men man får så sällan här i riksdagen hvad man vill! Jag skulle helst ha velat gifva åt alla dessa byrådirektörer samma lön som åt underdirektörerna på distrikten. När jag icke fick detta, måste jag nöja mig med att chefen åtminstone skulle få möjlighet att plocka ut en på hvar och en af de stora afdelningarna och kunna plocka ut honom genom att lönen sattes visserligen icke så högt som distriktschefens, men i alla

*Löne reglering för personalen vid statens järnvägar m. m.* fall högre än dennes närmaste man hade, 9,000 kronor. Därmed har man då betecknat, att dessa icke skola kunna kommendera distriktschefen, som har högre lön än dessa, men på samma gång ordnat så, att styrelsen åtminstone har några personer, som ej af lägre aflöningsförhållanden äro hindrade att ägna chefen sitt arbete i styrelsen.

(Forts.)

Så kommer den andra punkten härvidlag, och den är ömtåligare: hvad skola dessa hafva för makt och myndighet? Därvidlag säger jag såsom, enligt hvad jag tyckte, grefve Taube klart och tydligt uttryckte saken: är det icke nödvändigt, att i hvarje hufvudafdelning det finnes någon, som kan fördela och som har makt att fördela ärendena till behandling inom styrelsen? Jag kan icke finna annat än att det är hvad hvar och en vill göra i sin affär. Om jag har en 4, 5 eller 6 stycken ungefärligen likställda medhjälpare på mitt kontor, så är det väl alltid någon, som skall fördela arbetet dem emellan. Något mer begär jag icke.

Såsom herrarne se, har jag kommit med på detta förslag, emedan jag icke är nöjd med Kungl. Maj:ts. Jag anser nu emellertid att med den förbättring, som blifvit gjord inom utskottet, förslaget är af den beskaffenhet, att man bör söka genomföra detsamma och pröfva, huruvida utvecklingen skall gå åt det ena hållet eller åt det andra. Visar det sig, att det går med själfständiga byrådirektörer, nåväl då är det blott att taga bort dessa tilläggsarivoden; visar det sig åter nödvändigt att gå åt det andra hållet att sammanföra flera byråer i en hand, kan man göra detta arfvode fast. Jag tror, att den utväg utskottet angifvit verkligen är en utväg att lösa frågan, såvidt den nu kan lösas till båda parternas åtminstone något så när belåtenhet. För min del tror jag därför, att det är skäl i att acceptera det förslag, som utskottet framställt i denna punkt.

Jag har redan talat om souschefen. Det har nu emellertid yrkats afslag å denna hemställan; men å andra sidan har inrättandet af denna befattning försvarats af flera af oss.

Här har framställts yrkande om uppskof med organisationsfrågan; jag ber herrarne väl tänka sig för, innan herrarne gå med på ett dylikt yrkande. Den föreliggande frågan är verkligen så beredd, så genomarbetad och från kommittéernas sida så väl öfvertänt. Hvad det här gäller att afgöra är icke svårare än att man kan fatta beslut därom, äfven om man icke haft tillfälle att läsa igenom betänkandet.

För min del tror jag således, att kammaren gör rättast i att bifalla utskottets förslag, i hvad det afser fastställandet af denna grundtanke för organisationen. För närvarande har jag endast att yrka bifall till mom. 1.

Friherre Palmstierna: Då jag förra gången yttrade mig, var det egentligen endast om principen, hvarför jag icke gjorde något yrkande. Jag får nu vid förevarande mom. 1 anhålla om bifall till den reservation, i hvilken yrkats, att något arfvode till öfverdirektör och souschef icke bör i aflöningsreglementet upptagas, eller med andra ord att följande ord måtte strykas ur momentet: »Till öfverdirektören och souschefen utgår arfvode med 12,000 kronor».

Grefve Hamilton, Raoul: Jag skall icke blifva mångordig: jag vet, att herrarne om ett ögonblick skola hedra en stor svensk mans minne. Men jag kan icke underlåta att inlägga en gensaga mot den skörd af blommor, som åtskilliga talare, särskildt herr Fränckel, strött inför kungl. järnvägsstyrelsens fötter. Har man den uppfattningen, att statsbanornas uppgift icke allenast är att förskaffa staten en skäligen inkomst på de medel, som äro nedlagda i företaget, utan att deras hufvuduppgift är att understödja handel, industri och näringar genom kloka anordningar, genom godt samarbete med de enskilda järnvägarna och att åstadkomma en lämplig trafik, såväl genomgångs- som också lokaltrafik, mellan och i landets olika delar, så kan man väl vara enig om att kungl. järnvägsstyrelsen icke alltid lyckats fylla sin uppgift.

Lönereglering  
för persona-  
len vid  
statens järn-  
vägar m. m.  
(Forts.)

De många uttalandena i kammaren — i båda kamrarna för öfrigt — hafva också lämnat ett bevis härpå. Jag vågar också påstå, att då det gäller järnvägsbyggnader vi hafva många exempel på att järnvägsstyrelsen varit lika litet lycklig vid fullgörande af sitt uppdrag. Jag vill emellertid icke se felet härtill hos generaldirektören eller chefen. Han må hafva varit aldrig så energisk, aldrig så duglig — så vågar jag påstå, att han icke kunnat fylla sin uppgift; och hvarför har han icke kunnat det? Jo, därför att äfven hans bästa afsikter i så fall alltid strandat inför dessa öfverdirektörer; det är de, som skola föredraga ärendena, det är de som varit de små härskarne inom järnvägsstyrelsen.

Grefve Taube har nyligen framhållit, att han ville hafva en stark järnvägsstyrelse. Mina herrar, jag vill hafva något annat, jag vill hafva en stark chef. Det är han, som skall vara den ledande anden, det är han, som skall vara den duglige mannen, det är han, som skall se till, i hvilken riktning järnvägarna skola utvecklas, han skall sätta sig i beröring med personer i de olika orterna och taga reda på huru järnvägarna bäst skola gagna landet.

Jag finner därför, att det rätta är att yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet har visserligen funnit en medelväg, men kan det icke vara lika bra för generaldirektören eller chefen att få höra föredragningen från 16 byråchefer som från ett fåtal? Får han icke bättre reda på ärendena, om han får dem föredragna direkt från den byråchef som handlagt dem.

Man har också klandrat regeringen, såvidt jag fattade herr Fränckel rätt för att den icke nog skulle hafva fäst sig vid de sakkunnigas utlåtande. Jag vill då fråga herr Fränckel, huruvida det icke hade varit — jag vågar säga måhända rent af en olycka för statens järnvägar, om man följt de förslag, som jag vill minnas 1893 års kommitté framställde, då den uppgjorde utkast till en förändrad organisation för järnvägarna?

En talare har frågat, huru sammanhållningen skall kunna ske emellan de olika byråerna. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har just dragit fram exempel från Tyskland, där det finns flera än 16 byrådirektörer, som föredraga ärendena direkt, vill jag minnas, inför ministeriet. Hur är det för resten i många af våra verk, föredraga icke där de olika byråcheferna eller kanslisekreterarna ärendena inför statsråden! Kan det då icke ske på samma sätt i järnvägsstyrelsen?

*Lönereglering för personälön vid statens järnvägar m. m.* Herr talman, jag skall icke vidare upptaga kammarens tid. Jag vill icke i onödan upprepa de skäl, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet nyss på ett så lysande sätt framhållit här i kammaren. Vid behandlingen af 2 § kommer jag att yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.  
(Forts.)

Herr Anderson, Albert: Det förslag till aflöning af de vid statens järnvägar anställda befattningshafvarna, som här föreligger, afser en ganska betydlig höjning i de hittills varande aflöningsbeloppen. För min del anser jag denna höjning vara berättigad, hvarför jag icke på något vis ämnar motsätta mig densamma, utan önskar all framgång däråt. Det är emellertid en fråga, som, såvidt jag kunnat se, icke blifvit omnämnd af statsutskottet, och det är pensionsfrågan. Den står dock i ett visst sammanhang med själfva aflöningen.

Enligt nu gällande reglemente för statens järnvägars pensionsinrättning af år 1882 får en befattningshafvare i pension 80 procent af aflöningen, om han tjänstgjort i 30 år och uppnått sammanlagdt 95 lefnads- och tjänstår. Han får visserligen betala årsavgifter; men dessa äro alldeles otillräckliga, och nyss har kammaren beslutat att, liksom förhållandet var förra året, äfven för i år anvisa ett belopp af 350,000 kronor till denna pensionsinrättning. Bristen i pensionskassan uppgår nämligen enligt utlåtande af den kommitté, som aflämnat sitt betänkande år 1905, till omkring 37 miljoner kronor. Det är detta, som föranledt beviljandet af det särskilda anslag som staten har gifvit för år 1906 och nu gifver äfven för år 1907. Om nu tjänstemännen få dessa högre aflöningsförmåner, som innefattas i det nya förslaget, stiger ju deras pensionsrätt och följaktligen ökas bristen i pensionskassan. Det kan väl icke vara lämpligt att gå så till väga.

Det betänkande, som år 1905 aflämnades af nämnda kommitté, hvilken hade att behandla pensionsfrågan, har ju sedermera varit föremål för handläggning, och jag hoppas, att frågan kommer fram till nästa Riksdag. Detta är emellertid icke säkert. Jag hemställer därför till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, huruvida han icke skulle vilja tillstyrka Kungl. Maj:ts att, liksom förhållandet var med de statens tjänstemän, som hade rätt till pension från allmänna indragningsstaten, föreskrifva, i enlighet med kungl. kungörelsen af den 31 mars 1900, att den, som hädanefter utnämnes till befattning vid statens järnvägar och tillträder den förbättrade aflöning, som därmed skall vara förenad, från och med nästa år, skall vara underkastad de förändrade bestämmelser i fråga om pension, som kunna varda stadgade.

Det är för att säga detta, som jag begärt ordet, och jag hemställer till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, huruvida icke en sådan bestämmelse är af behovvet påkallad.

På framställning af herr talmannen beslöt kammaren att uppskjuta den vidare behandlingen af föreliggande utlåtande till det fort-

Lördagen den 25 Maj, f. m.

37 N:o 51

satta sammanträde, som enligt utfärdade anslag komme att hållas  
kl. 8 på aftonen.

---

Kammaren åtskildes kl. 1 e. m.

In fidem  
A. v. *Krusenstjerna*.

---