

Nr 278.

Av herr Hage och Winberg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 5 angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för statens järnvägar m. m.

I Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 5 har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att

dels besluta sådan ändring av gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar, som framgår av ett till propositionen bifogat förslag till nådig kungörelse i ärendet,

dels ock antaga i statsrådsprotokollet närmare omförmäld ändring av 1 och 2 §§ i lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.

Innebörden av den av Kungl. Maj:t föreslagna ändringen i bägge ovan nämnda hänseenden framgår av de i den kungl. propositionen (sidorna 114—125) framlagda förslagen till *dels* ändrat avlöningsreglemente, *dels* ändrat pensionsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar. Av dessa bägge förslag innebär det senare icke någon omläggning av pensionsbestämmelser eller dylikt, utan är endast ett konsekvensförslag till det framlagda förslaget om ändring av avlöningsreglementet. Förslaget till ändring av pensionsreglementet innehåller nämligen endast en omformulering av vissa paragrafer i pensionsreglementet, i den mån detta nödvändiggöres därav, att vissa nya befattningar tillskapas vid ett eventuellt bifall av de föreslagna ändringarna i avlöningsreglementet. Skulle Riksdagen alltså komma att fullständigt avslå den av Kungl. Maj:t föreslagna förändringen av avlöningsreglementet, förfalla alltså alla skäl att ändra pensionsreglementet. Vi komma alltså, då vi nu gå att granska den kungl. propositionen, att uteslutande uppehålla oss vid den del av densamma, som innehåller förslag till förändring av avlöningsreglementet.

Innehållet i Kungl. Maj:ts yrkande rörande ändring av avlöningsreglementet för statens järnvägar kan i korthet refereras sålunda:

Kungl. Maj:t föreslår:

1. Anställande av ytterligare en överdirektör och souschef med 12,000 kronors avlöning.

2. Omläggning av byrådirektörsinstitutionen på så sätt, att av de nu i staten upptagna 16 byrådirektörsbefattningarna, till vilka avlöning utgår av trafikmedel — en 17:de byrådirektör, nämligen för militärbyrån, avlönas av medel från 4:de huvudtiteln — 15 överförs till byråchefsbeftattningar med avlöning (lön, tjänstgöringspengar och ersättning för bostad och bränsle sammanräknade) av lägst 7,800, högst 8,700 kronor. (De nuvarande byrådirektörsbefattningarnes avlöningsförmåner, beräknade efter samma grunder, äro lägst 6,600, högst 7,500 kronor. Härvid är dock att märka, att de ifrågasatta byråcheferna skulle kunna erhålla bostad in natura, i statens eller förhyrd lägenhet, vilket ej är fallet med de nuvarande byrådirektörerna, vadan den ekonomiska innebörden av löneförbättringen ej fullt korrekt framkommer genom ovan gjorda framställning. Vid jämförelse mellan de ifrågasatta byråchefernas avlöningsförmåner och de nuvarande byrådirektörernas uppskattas nämligen värdet av bostad och vedbrand för byråcheferna — 6 rum och kök samt ved, i Stockholm — till samma belopp 1,800 kronor, varmed de nuvarande byrådirektörernas ersättning för bostad och bränsle utgår, oaktat kungl. järnvägsstyrelsen själv på ett ställe i den kungl. propositionen säger, att en sådan bostad jämte vedbrand i Stockholm minst måste uppskattas till 2,000 kronor).

Den 16:de byrådirektören, som är föreståndare för järnvägsstyrelsens kontrollkontor och alltså ej är medlem av järnvägsstyrelsen, ej heller föredragande inför styrelsens chef, utan sorterar under byrådirektörerna för inrikes- och utrikesgodstaxebyrån samt persontaxebyrån, har föreslagits överflyttad till överkontrollör (ny befattning), dock med bibehållande av samma avlöning som den, han nu som byrådirektör åtnjuter, d. v. s. lägst 6,600, högst 7,500 kronor.

3. Till sistnämnda avlöningsgrupp av befattningshavare skulle även uppflyttas ombudsmannen i järnvägsstyrelsen, vilken nu åtnjuter en avlöning av lägst 5,700, högst 6,600 kronor.

4. Av de 11 notarierna, som nu åtnjuta en årsavlöning av lägst 4,620, högst 5,700 kronor, skulle 6 uppflyttas till sekreterare med lägst 5,700, högst 6,600 kronors årsavlöning. Övriga 5 notarier skulle kvarstå i nuvarande befattning och avlöningsförmåner.

Den totala innebörden av regeringens förslag framkommer bäst och överskådligast av nedanstående tablösammanställning:

Nuvarande organisation:

	Arvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa avlöning.		Antal.
	Lägst kronor.	Högst kronor.	Lägst kronor.	Högst kronor.	Lägst kronor.	Högst kronor.	
Generaldirektör.....	20,000	20,000	—	—	20,000	20,000	1
Överdirektör.....	12,000	12,000	—	—	12,000	12,000	1
Byrådirektör.....							16 ¹⁾
Arkitekt.....	4,800	5,700	1,800		6,600	7,500	1
Matematiker.....							1
Kamrerare och föreståndare för kammarkontoret.....							1
Förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret.....							1
Milkontrollör och föreståndare för milkontoret.....	4,200	5,100	1,500		5,700	6,600	1
Ombudsman.....							1
Reviser och föreståndare för revisionskontoret.....							1
Förste kontrollör.....							3
Byråingenjör av 1:a klass.....							10
Kassör.....							1
Registrator.....							1
Notarie.....	3,300	4,200	1,320	1,500	4,620	5,700	11
Byråingenjör av 2:a klass.....							6
Förrådsförvaltare.....							1
Kontrollör.....							5
						Summa	63

¹⁾ Därav är 1 föreståndare för kontrollkontoret.

I Kungl. Maj:ts proposition föreslagen organisation:

	Arvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa avlöning.		Antal.
	Lägst kronor.	Högst kronor.	Lägst kronor.	Högst kronor.	Lägst kronor.	Högst kronor.	
Generaldirektör	20,000	20,000	—	—	20,000	20,000	1
Överdirektör	12,000	12,000	—	—	12,000	12,000	2
Byråchef	6,000	6,900	1,800		7,800	8,700	15 ¹⁾
Överkontrollör							1
Arkitekt.....							1
Matematiker	4,800	5,700	1,800		6,600	7,500	1
Ombudsman							1
Sekreterare							6
Kamrerare och föreståndare för kammarkontoret							1
Förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret							1
Milkontrollör och föreståndare för milkontoret	4,200	5,100	1,500		5,700	6,600	1
Revisor och föreståndare för revisionskontoret							1
Förste kontrollör							3
Byråingenjör av 1:a klass							10
Kassör							1
Registrator							1
Notarie							5
Byråingenjör av 2:a klass	3,300	4,200	1,320	1,500	4,620	5,700	6
Förådsförvaltare							1
Kontrollör							5
						Summa	64

¹⁾ Byråchef kan i stället för ersättning för bostad och bränsle erhålla bostad in natura om 6 rum och kök.

De med kursiv stil utmärkta befattningarna beröras av den ifrågasatta omläggningen. Den å militärbyråns tjänstgörande byrådirektören, vilken avlönas av medel under 4:e huvudtiteln, är icke medtagen i någon av dessa tabeller.

Av ovanstående sammanställning framgår, att det är en ej oväsentlig *avlöningsförhöjning*, som här ifrågasättes för en hel del befattningshavare inom kungl. järnvägsstyrelsen. Enligt i den kungl. propositionen lämnade sifferuppgifter skulle ett godkännande av propositionens yrkande innebära en ökning av den årliga utgiftsstaten för statsbanorna med 36,300 kronor. Den i propositionen ifrågasatta *omorganisationen* är däremot av en tämligen obetydlig innebörd. Inför detta förhållande och med hänsyn tagen därtill, att en mycket betydande utvidgning av järnvägsstyrelsens organisation kom till stånd år 1907 och trädde i kraft från och med 1908, vilken utvidgning åstadkom en väsentlig förbättring av de högre tjänstemännens inom järnvägsstyrelsens avlöningsvillkor och befordringsmöjligheter, samtidigt som den naturligtvis betydligt ökade utgiften för statsbaneadministrationen, kan det vara skäl, att Riksdagen, innan beslut fattas, mycket noga granskar bärkraftigheten i de motiv, som av Kungl. Maj:t framförts som skäl för den föreslagna, icke obetydliga utgiftsbelastningen av den i år särskilt ansträngda statsbudgeten, en utgiftsbelastning, som man givetvis i lika hög grad bör taga hänsyn till, även om medlen, som härvidlag är fallet, tagas av statsbanornas trafikinkomster. Vi föreställa oss alltså, att Riksdagen har goda skäl att avslå den här föreliggande framställningen, *om* det nämligen kan påvisas, att de skäl, som framförts för dessa ändringar av arvodesstaten, ej äro fullt bärande. Och än större anledning bör det förefinnas för Riksdagen att nu ställa sig avvisande mot denna framställning, *om* det dessutom kan visas på, att en hel del rena lämplighetsskäl även kunna anföras, som tala *mot* bifall just nu till förslaget i fråga.

De i den kungl. propositionen anförda skälen för framförande av regeringens förslag i denna fråga förefinnas å sidan 106 och följande sidor.

Sedan departementschefen förklarar, att omläggning av styrelsen och linjeförvaltningen ej behöver ha något samband med varandra, utan kan ske vid skilda tidpunkter, säger statsrådet följande:

»De mest framträdande olägenheterna med styrelsens nuvarande organisation hänföra sig, enligt min mening, dels till det förhållande, att styrelsens chef icke är tillräckligt befriad från detaljfrågors handläggning, dels ock till den alltför låga avlöningen till byrådirektörerna.

Såsom övriga svagheter i den nuvarande organisationen torde också kunna anses, att tillgången på fullt kvalificerad arbetskraft inom styrelsen är alltför knapp, och att i allo tillfredsställande enhetlighet i ärendenas behandling och samverkan inom styrelsen visat sig svåra att uppnå.»

Det är alltså dessa olägenheter, vilka enligt propositionens uttalande vidlåda järnvägsstyrelsen och som Kungl. Maj:t anser komma att bortelimineras genom ett eventuellt bifall till den kungl. propositionen. Det gäller alltså att här bilda sig en uppfattning, dels huruvida olägenheterna förefinnas eller förefinnas i *den grad*, att de *nu* påkalla ett ingripande, dels huruvida med de av Kungl. Maj:t föreslagna åtgärderna olägenheterna verkligen komma att bortfalla.

Vad nu först beträffar, att det skulle förefinnas bristande tillgång på fullt kvalificerad arbetskraft inom järnvägsstyrelsen, så har detta, enligt kungl. järnvägsstyrelsens uttalande i den kungl. propositionen, sin orsak i det förhållandet, att avlöningarne dels till byrådirektörer och dels till annan s. k. kvalificerad arbetskraft inom styrelsen är för låg och befordringsförhållandena för ogynnsamma, vadan tjänstebefattningarna i styrelsen ej locka nog kvalificerat och erfaret folk, utan söka sig sådana i stället ut på linjen från järnvägsstyrelsen eller undvika att söka befattningar inom järnvägsstyrelsen, om de äro stationerade å linjen. För att få till stånd en ändring av detta förhållande, föreslås alltså en höjning av byrådirektörernas löner, samtidigt som nämnda befattningshavares titel förändras till byråchef, bägge åtgärderna även till någon del föreslagna för att ställa nämnda ämbetsmän i en starkare befälsställning mot de avdelningsföreståndare å linjen, mot vilka de i egenskap av medlemmar av järnvägsstyrelsen intaga en överordnad ställning. Åtgärden att förändra visst antal av notarierna i styrelsen till sekreterare med därmed följande högre avlöningsförmåner är däremot endast föranledd av önskan att draga kvalificerat folk till styrelsetjänst.

Man kunde genom ovan nämnda framställning få den uppfattningen, att *befordringsutsikterna och avlöningvillkoren* varit och äro synnerligen ofördelaktiga för de högre tjänstemännen i kungl. järnvägsstyrelsen. Att så ej är förhållandet, framgår emellertid tydligt av nedanstående jämförande sammanställning (sid. 9) av innebörden av de lönerregleringar och omorganisationer, som undan för undan verkställts vid statsbanorna.

Den samtida *ökningen av hela statsbanepersonalens antal* framgår av nedanstående uppgifter uttagna ur Sveriges officiella statistik:

Antal använd personal:	År 1897.....	13,643.	År 1908.....	24,731.
” ” ”	År 1903.....	20,711.	År 1911.....	25,636.

Av förestående tablå, som endast upptager antalet s. k. kvalificerade tjänstemän, framkommer, att antalet befattningar av detta slag under den korta tidsperiod av 11 år, nämligen från 1897 till 1908 (efter 1907 års omorganisation har antalet ej utökats, vadan det år 1912 är det samma som i 1908 års avlöningsreglemente) vuxit från 29 till 63 st., en utökning alltså med betydligt mera än 100 procent, vilken omständighet redan *den* synes tyda därpå, att, om man skall reformera på detta område, reformerandet bör ske i indragningens tecken, men ej i riktning mot ökandet av befattningarna inom styrelsen.

Kastar man sedan en blick på den senare tablåen och jämför dess sifferuppgifter med den första tablåns uppgifter och utgår från den förutsättningen, att antalet vid statens järnvägar anställd personal i viss grad måste vara en mätare av trafikens omfattning och storlek, framkommer det märkliga förhållandet, att, under det att antalet anställd personal under statsbanornas utveckling vuxit från 13,643 år 1897 till 24,731 år 1908, d. v. s. med 81 procent, så har antalet »kvalificerad» personal inom styrelsen under samma tid vuxit från 29 till 63, d. v. s. med 117 procent, alltså med ett betydligt högre procenttal, oaktat man i allmänhet inom alla företag utgår från, att företag, drivna i större skala, draga, procentuellt taget, mindre arbetskraft och därmed följande mindre administrationskostnader och man alltså borde ha väntat sig, att med statsbanornas utveckling och driftens utvidgning använd administrationspersonal per trafikmängdsenhet borde ha väsentligt nedgått i stället för att gå i höjden på sätt, som här påvisas. Denna utökning av den »kvalificerade» personalen inom styrelsen synes emellertid vara fullt i överensstämmelse med utvecklingen i allmänhet inom statsbanorna, vilken utveckling i synnerhet under de senaste åren gått fram mot ett, enligt vår uppfattning, synnerligen överdrivet utökande av de »kvalificerade» och högre befattningarna i allmänhet såväl å linjen som i styrelsen. Man har upprepade gånger fäst uppmärksamheten dels i motioner, dels vid förhandlingar i kamrarna på detta förhållande, och senast vid 1912 års riksdag påpekades särskilt, hurusom speciellt de högre *tekniska* tjänstemännen vid statens järnvägar för närvarande uppgå till ett oproportionerligt högt antal, vilket särskilt framkommer vid en jämförelse med en större enskild järnvägstrafikförvaltning här i landet, nämligen trafikförvaltningen Stockholm—Göteborg—Gävle, vilken förvaltning synes kunna administreras, och administreras synnerligen väl, med ett proportionellt taget betydligt mindre antal befattningshavare av detta slag.

Enligt en talares i Andra kammaren (herr F. Berglund) uttalande år 1911 hade statsbanorna, om som jämförelsemått lägges banlängden

för bägge banorna, 3 gånger så många tekniskt utbildade tjänstemän som ovannämnda trafikförvaltning, och vid 1912 års riksdag påvisades i debatten med anledning av tvenne motioner av herrar Kronlund och Winberg ungefärligen samma faktum med något ändrade utgångs- och jämförelsepunkter. Det framhölls nämligen, att statsbanorna med 4,418 km. järnväg använde 270 tekniskt utbildade tjänstemän, under det att trafikförvaltningen Stockholm—Göteborg—Gävle med 1,284 km. järnväg använde endast 30 sådana, under det att, om sistnämnda järnväg skulle ha haft dylika tjänstemän i samma proportion, järnvägen skulle ha måst anställa 78 sådana.

Det här relaterade förhållandet berörande speciellt de *tekniska* tjänstemännen synes emellertid vara genomgående för såväl *linjen* som *styrelsen*.

Vad *styrelsen* särskilt beträffar, så framgår ju av här förut i tabläform förebragta uppgifter, att ökningen av den s. k. kvalificerade personalen i styrelsen fortskridit i synnerligen hastigt tempo och med stark progression i synnerhet på grund av 1907 års riksdagsbeslut. Följden av detta har också blivit, som naturligt är, den, att befordrings- och avlöningsförhållandena varit och fortfarande äro synnerligen fördelaktiga för nämnda slagets tjänstemän, vilket särskilt bör pointeras, då nu hela Kungl. Maj:ts förslag huvudsakligen går ut på att åstadkomma en enligt Kungl. Maj:ts och järnvägsstyrelsens uppfattning synnerligen behöflig löneförhöjning. Nu anställda tjänsteinnehavare ha också uppnått sina befattningar vid genomsnittligt taget — om hänsyn toges till befattningshavarnas tjänsteställning och löneförmåner — tämligen låg levnads- och tjänsteålder, vilket framgår av följande tablå:

	Genomsnittslevnads- ålder vid befordran till nuvarande befattning.	Genomsnittstjänste- ålder som ordinarie vid befordran till nuvarande befattning.
Byrådirektörer	41	11
Notarier	33	8

Det bör kanske vara lämpligt att för ett rätt bedömande av denna fråga även lämna en översikt av de *teoretiska kompetensmått*, som innehas av ovannämnda tjänstemän.

Enligt en 1912 utgiven järnvägsmatrikel innehade av de 15 föredragande byrådirektörerna:

- 6 högre teknisk examen,
- 3 examen till rättegångsverken,

2 studentexamen och
angående 1 finnes ingen uppgift om avlagd examen.

3 platser voro vakanta.

Av *notarierna* innehade:

1 jur. kand. examen,

2 examen till rättegångsverken,

1 fil. kand. examen.

4 studentexamen och för 2 finnes ingen examen upptagen.

Det förtjänar i detta sammanhang även omnämnas, att de befattningar, vilka nu av Kungl. Maj:t föreslås till betydligt ökade löneförhöjningar, genom den av 1907 års Riksdag beslutade löneordningen erhöles en löneförbättring, som, procentuellt taget, var mera avsevärd än löneförbättringen för större delen av de befattningar, som vid nämnda avlösningsförändring fingo sina löner reglerade.

Detta framkommer tydligt av nedanstående tablå:

Jämförelse mellan löner före och efter 1907 års omorganisation.

Befattning.	Gamla avlöningen, högst.	Nya avlöningen, högst.	Procent i förhöjning.
Styrelsen:			
Byrådirektör	5,500	7,500	36
Arkitekt	5,500	7,500	36
Kamrerare	5,000	6,600	32
Förste aktuarie	5,000	6,600	32
Milkontrollör	5,000	6,600	32
Revisor	4,000	6,600	65
Förste kontrollör	5,000	6,600	32
Byråingenjör av I klass	5,000	6,600	32
Kassör	5,000	5,700	14
Registrator	4,000	5,700	42
Notarie	4,000	5,700	42
Byråingenjör av II klass	5,000	5,700	14
Förrådsförvaltare	4,000	5,700	42
Kontrollör	4,000	5,700	42

Följden av denna omorganisation och denna löneförbättring för dels den s. k. kvalificerade personalen, dels en del annan personal inom styrelsen har också blivit den, att *styrelsens arvodesstat ökats* med synnerligen betydliga belopp, vilket framgår av nedanstående tablå.

År.	Styrelsens arvodes statsbelopp.	Antal befattningar.
1907.....	879,940	429
1908.....	1,130,520	488
1909.....	1,154,880	477
1910.....	1,575,752	492
1911.....	1,619,874	500
1912.....	1,679,258	524
1913.....	1,763,644	554

Alltså en ökning av staten i fråga från 1907 till 1913 med över 100 procent. Härvid är dock att märka, att år 1907 utgick förutom ovan nämnda summa även dyrtidstillägg m. m. till personalen.

Vad som här ovan anförts, giver vid handen, att man knappt kan göra gällande — som i den kungl. propositionen antytts — att löne- och befodringsförhållande för styrelsens »kvalificerade» tjänstemän äro så dåliga, att det möter svårigheter att få lämplig arbetskraft till styrelsen. Styrelsen omnämner på tal om dessa svårigheter, att under de senaste åren byrådirektörer lämnat styrelsen och sökt sig ut på linjen, och antyder styrelsen i det sammanhanget, att man kan tänka sig en sådan utveckling, att till sist styrelsen till övervägande del kommer att bestå av ungt oerfaret folk. Öavsett nu, att styrelsen är i sin fulla rätt att vid avgörande av befodrings- och transportfrågor taga hänsyn till att något sådant ej riskeras, så synes knappast föreliggande fakta giva anledning till sådana farhågor, som av styrelsen uttalats. Genomsnittsåldern för byrådirektörer, byråingenjörer och notarier har nämligen ej, sedan den nya organisationen trädde i kraft, nedgått.

Genomsnittsåldern för *byrådirektör* utgjorde nämligen

1908.....	45 år.
1913.....	48 år.

Genomsnittsåldern för *byråingenjör*

1908..... 38 år.

1913..... 38 år.

» » *notarier*

1908..... 36 år.

1913..... 40 år.

* * *

Jänställer man nu den här ovan tillsyneskomna utökningen av *styrelsens* personal, spiciellt den s. k. kvalificerade, med det förhållandet, att enligt vad som av den kungl. propositionen framkommer vid 1907 års omreglering ungefärligen 15 % av de ärenden, som förut handlades inom styrelsen, utflyttades till distriktsförvaltningarna, en begynnande utveckling, som vi för vår del finna mycket väl skulle kunna ytterligare fullföljas, så finner man det än mera anmärkningsvärt, att styrelsens personal utökats i denna proportion, samtidigt som en minskning av ärendenas antal genom överflyttning av en del ärenden skett till distriktsförvaltningarna från styrelsen.

Nu gör visserligen järnvägsstyrelsen gällande, att ärendenas antal inom järnvägsstyrelsen trots nämnda överflyttning varit synnerligen stort under åren efter 1907 års omorganisation, men torde väl detta till någon del bero därpå, att nämnda tid varit för statsbanorna en omorganisations- och nydaningsperiod på de flesta områden, vilket antagligen åstadkommit större arbetsbörda för utredningars och nya orders m. m. utarbetande än under tider, då inga större omlägningsarbeten försiggå. Det är just sådant omorganisations- och därvid följande initiativ- och utredningsarbete, som kräver s. k. kvalificerad arbetskraft, men torde det behov av sådan arbetskraft, som möjligen förelegat under nämnda omorganisationsperiod, knappast böra få anses vara normerande för normala förhållande och för framtiden, då man givetvis måste förutsätta, att efter en sådan period av mera intensiv organisationsverksamhet måste inträda en period, som icke i så hög grad utmärkes av utrednings- och nydaningsarbete.

Det är sådana synpunkter, som borde ha fått komma fram vid bedömning av hela frågan om järnvägsstyrelsens och linjeförvaltningens omorganisation, vilka tvenne frågor enligt vårt förmenande borde ha

upptagits till granskning i ett sammanhang och borde därvid även ha tagits under övervägande, huruvida ej antalet högre tjänstemän borde ha kunnat i någon mån inskränkas. Mot denna mening står emellertid, som bekant, kungl. järnvägsstyrelsens uppfattning, mynnande ut i ett yrkande på utökning av styrelsens personal. Mellan dessa bägge uppfattningar synes Kungl. Maj:t nu vilja gå genom att endast yrka på utökning av järnvägsstyrelsen med en överdirektör samt i övrigt föreslå några löneförhöjningar för vissa befattningar inom järnvägsstyrelsen. Kungl. Maj:t synes nämligen luta åt den uppfattningen, att det synes föreligga behov av att åstadkomma ett förhindrande av övergång av viss personal från styrelsetjänst till linjetjänst. För vår del skulle vi vilja säga, att en sådan strävan hos statsmakten och dess underlydande organ i viss grad går mot den uppfattningen, som under senare tider kommit till synes, nämligen att man bör ställa det så, att personal under tjänstgöringstiden cirkulerar mellan styrelsen och linjen, och finna vi denna strävan av många skäl ha mera fog för sig än den förstnämnda.

Nu kan med avseende på en del av styrelsens *byrådirektörs-* och *notariebefattningar* sägas, att de ej alls beröras av detta spörsmål alldenstund för vissa befattningar i styrelsen några motsvarande befattningar å linjen ej finnas, och bli alltså, när det gäller dessa befattningar, Kungl. Maj:ts åtgärder i ovan nämnt avseende fullständigt onödiga. Så kan man t. ex. med avseende på den ifrågasatta avlöningsförhöjningen för *ombudsmannen* säga, att denna avlöningsförhöjning icke i någon mån föranledes av någon farhåga, för att denna tjänsteman skall söka befattning å linjen, alldenstund någon högre befattning å linjen av detta slag ej finnes. Vad ombudsmannens lönefråga i övrigt beträffar, torde det vara skäl att upptaga detta spörsmål i samband med frågan om borttagande av distriktssekreterarebefattningarna å de mindre trafikdistrikten, enär det visat sig, att distriktssekreterarnes arbetsbörda å dessa distrikt är så obetydlig, att man ifrågasatt, huruvida ej dessa befattningar kunde indragas och deras arbete antingen helt eller delvis förläggas till styrelsen eller ordnas på så sätt, att vid behov enskild jurist mot visst arvode anlitas.

De två *huvudpunkterna* i Kungl. Maj:ts förslag äro: dels inrättandet av *en ny överdirektörsbefattning* och dels *avlöningsförhöjning åt vissa befattningshavare* inom styrelsen.

Vad då beträffar *det förstnämnda förslaget*, så är att märka, att denna tanke knappast kommit till synes, förrän reservanterna framkastade densamma. Järnvägsstyrelsen som sådan har icke ansett behov föreligga, och man kan väl gott förutsätta, att, om verkligt behov härav förelegat,

styrelsen nog icke underlåtit att framhålla detta. Man måste ovillkorligen ställa sig ytterst betänklig mot förslaget om att på sådant sätt tillskapa en ny överdirektörsbefattning under nuvarande förhållanden, då frågan om en genomgripande omorganisation av statsbaneförvaltningen med all säkerhet måste på allvar upptagas under den närmaste tiden. Genom att på förhand tillskapa en dylik befattning kan man befara samma oegentlighet vid en blivande omorganisation som den, som blev en följd av 1907 års, då en överdirektör, som några år förut ansetts nära nog den ende som kunde uppehålla befattningen som överdirektör för trafikavdelningen, måste överföras på indragningsstat och har sedan dess som övertalig tjänsteman åtnjutit en lön av 8,500 kronor per år, utan att han sedan ingången av år 1908 utfört något som helst arbete för statens järnvägar.

Denne person kan sålunda vid utgången av innevarande år beräknas ha uppburit ej mindre än omkring 50,000 kronor utan att härför ha lämnat någon som helst valuta i arbetsprestation, bara därför att man icke ansett sig kunna tvinga honom att tjänstgöra i annan befattning än den han en gång erhållit konstitutorial på.

Med sådana exempel för ögonen måste man ovillkorligen ställa sig ytterst betänksam mot tanken på att så utan vidare tillskapa ännu flere högre befattningar vid statsbanorna

Men om nu ytterligare en överdirektör behöves och har behöfts, så måste det förefalla egendomligt, att man inte allaredan gått i befattning om att inkalla den nu övertaliga överdirektören i tjänstgöring. Detta så mycket mera som denne person just varit överdirektör för det område inom järnvägstrafiken, som den nu föreslagna överdirektören skulle representera. Då så emellertid icke skett, synes ju detta tala för, att något behov av ytterligare en överdirektör under denna tid icke gjort sig gällande.

Men även om man skulle utgå ifrån, att fullt bärande skäl möjligen kunde förebringas till stöd för den uppfattningen, att redan nu och i avvaktan på en mera djupgående omläggning av statsbaneförvaltningen, ytterligare en överdirektör skulle vara av behovet påkallad, så kunde ju frågan på så sätt lösas, att Riksdagen på extra stat anvisade ett visst belopp att som extra lönetillägg tilldelas den person, som järnvägsstyrelsen kan komma att uppdraga åt att tjänstgöra som överdirektör för byråerna, som omfatta trafik- och taxeärenden. Därigenom vunnas ju i realiteten vad man åsyftar, utan att man behövde i frågans nuvarande läge på något sätt binda sig genom inrättandet av någon fast avlönad överdirektör.

Vad sedan beträffar *ökningen av byrådirektörernas löner*, och förändring av befattningarna ifråga till byråchefsbefattningar, så har som skäl härför anförts, att man under nuvarande förhållanden har svårt att i dessa befattningar bibehålla fullt kvalificerade personer, då de i avlöningshänseende äro lägre ställda än avdelningscheferna på linjen. Ehuru man från det högre järnvägsbefälets sida förut bestritt förefintligheten av denna olägenhet, kan man mycket väl medgiva, att en viss oegentlighet uppstått därigenom, att dessa föredragande byrådirektörer tilldelats lägre avlöning än avdelningscheferna på linjen, men detta missförhållande — om det nu är ett sådant — varken bör eller kan rättas på det sätt Kungl. Maj:t här föreslagit, genom att öka samtliga dessa byrådirektörers löner, utan borde enligt vår uppfattning kunna lämpligare ordnas på det sätt som överrevisorerna, Andra kammaren och, i princip, även järnvägsstyrelsen uttalat sig för, nämligen att ett visst antal byråer, sammanslås under ledning av en byråchef, vilken sedan tilldelas tillräcklig arbetskraft för arbetets utförande. Endast på *det sättet* är det enligt vår mening möjligt, dels att få mera koncentration och enhetlighet i arbetet, dels ock att motarbeta en allt för långt driven ärendesuppdelning inom styrelsen*). Genom en sådan anordning kan man också säkerligen åstadkomma att för sådana chefsbefattningar kan påräknas fullt kvalificerade personer, då deras lön kan sättas något högre än den som utgår till avdelningscheferna på linjen. Ävenså kan man möjligen tänka sig, att vid en sådan omorganisation ett visst behov kommer att föreligga för att i stället för byrådirektörerna, som då givetvis borde bortfalla, framskapa de nu ifrågasatta sekräterarebefattningarne, som emellertid *nu* däremot ej böra bifallas.

Mot förslaget om 15 byråchefer talar även den omständigheten, att intet annat statens verk har ett så stort antal sådana befattningshavare. Man kan ock nästan våga påstå, att ett sådant utökande av den högre förvaltningsapparaten inom järnvägsstyrelsen jämnställt med det förhållandet, att den årliga kostnadsstaten för statsbanorna aldrig underställes Riksdagens prövning, är ägnat att i än högre grad än förut pointera statsbaneförvaltningen som stående utom och över folkmaktens kontroll.

Inga skäl tala heller för, att man med de åtgärder Kungl. Maj:t föreslagit erhåller någon garanti för, att icke byrådirektörerna fortfarande komma att söka sig ut på linjen. Avlöningen blir densamma, och mången

*) Departementschefen synes också luta åt den uppfattningen, att »man 1907 gick väl så långt i avseende å ärendesuppdelning» inom järnvägsstyrelsen, d. v. s. åstadkom ett allt för stort antal specialbyråer (se sid. 107 i den kungl. propositionen).

kan anse att tjänsten ute på linjen är mera omväxlande och mindre krävande och därför önskar man ombyte. Av alldeles samma skäl kan det vara ovisst om avdelningsföreståndarna på linjen söka sig till styrelsen.

Vad som därjämte talar mot, att nu utan vidare höja samtliga byrådirektörers löner är den omständigheten, att järnvägarnas överrevisorer i sin berättelse över 1909 års förvaltning framhålla såsom sin mening, att åtminstone två av byråerna hade att uppvisa ett arbete av så ringa omfattning (vilket även framgår av antalet anställd personal å nämnda byråer), att de utan olägenhet borde kunna indragas och göromålen överföras till andra byråer med närliggande verksamhetsområde. Under sådana förhållanden får det anses mindre välbetänkt, att i stället för att göra de indragningar och förenklingar, som av allt att döma äro befogade och fullt motiverade, utan vidare höja samtliga byrådirektörers avlöning. En sådan åtgärd var knappast vad vare sig de mera initierade ej heller allmänheten väntade såsom det första steget till statsbaneförvaltningens reformering.

Även med avseende på *notarierna* synes man vilja göra gällande, att det är nödvändigt att genom förbättrade anställnings- och aflöningsvillkor binda dem vid styrelsen. För vår del finna vi detta behov knappast så trängande, att åtgärder av här föreslagen art äro påkallade. Tvärtom synes det oss mycket väl kunna vara förenligt med en förnuftig utbildningsplan för en sådan person och väl ägnat att bibringa honom en allsidigare utbildning, om han efter några års byråtjänst avbryter denna genom några års tjänstgöring ute å linjen.

Vad slutligen beträffar det ifrågasatta förslaget att förändra kontrollkontorschefens befattning från byrådirektörsbefattning till *överkontrollörsbefattning*, så torde ingenting vara att häremot invända, men då detta endast är en titelfråga ej lönefråga, så torde med en sådan reform kunna anstå, till dess organisationsfrågan för styrelsen i sin helhet kommer upp till behandling.

Vi ha i det föregående i övervägande grad hållit oss till de ifrågasatta speciella detaljfrågorna, frågorna om tillskapande av vissa befattningar och höjande av avlöningen för andra. Vi skola här nedan övergå till att granska *organisationsfrågan i stort* och från denna synpunkt skärskåda de skäl, som framförts och kunna framföras för eller mot Kungl. Maj:ts förslag i frågan.

Vid behandling av frågan om ändringar i statsbaneförvaltningens organisation, är det särskilt två olika huvudriktningar som gjort sig gällande. Den ena går därpå ut, att den nuvarande organisationen har i sin praktiska tillämpning visat avsevärda brister i fråga om planmässighet och enhet rörande ärendenas handläggning; den lämnar icke de möjligheter till praktisk överblick över det hela, som skulle fordras för ett företag som detta; den arbetar med ett ord allt för tungt och under onödigt invecklade former, och dessa brister vidlåda icke allenast själva järnvägsstyrelsen utan i nästan lika hög grad linjeförvaltningen.

Under sådana förhållanden mena anhängarna av denna uppfattning, att vad som behöves icke endast är partiella reformer inom järnvägsstyrelsen, utan i stället en ingående undersökning rörande statsbaneförvaltningen i sin helhet, för att få utrönt, vilka reformer i den nuvarande organisationen, som äro nödvändiga för att åstadkomma såväl ett gott ekonomiskt resultat som ock större möjligheter för arbetets bedrivande på ett praktiskt och mindre tidsödande sätt än vad nu är fallet.

Från denna utgångspunkt anser man helt naturligt, att ett undanskjutande av denna fråga i sin helhet måste betraktas som synnerligen olyckligt, och varje omläggning och påbyggande på den nuvarande grunden, innan man varit i tillfälle att närmare undersöka denna, även om sådana åtgärder avse endast själva järnvägsstyrelsen, är ägnat, icke allenast att fördröja en dylik mera genomgripande undersökning, utan jämväl att lägga hinder i vägen för full handlingsfrihet, när man förr eller senare måste taga tag i denna fråga i sin helhet.

Denna ståndpunkt har förfäktats bland annat i tvenne motioner vid 1912 års riksdag (nr 226 och 240), samt av Föreningen för tjänstemän av högre grad vid statens järnvägar i en framställning till Kungl. Maj:t av den ²¹/₁₂ 1912, vilken framställning finnes intagen i den kungl. prop. I detta sammanhang kan jämväl förtjäna påpekas, att när järnvägsstyrelsens förslag av den ²³/_s 1912, vilket som bekant avsåg endast en del partiella reformer inom själva järnvägsstyrelsen, blev offentliggjort, uttalade den övervägande delen av huvudstadspressen sina betänkligheter mot, att nu inskränka sig till sådana åtgärder, och man ansåg i stället riktigast, att omedelbart taga organisationsfrågan i hela dess vidd under omprövning. Så fanns t. ex. i »Stockholms Dagblad» för den ²⁹/₁₀ 1912 under rubriken »Statsbaneförvaltningens organisation» följande uttalande:

»Kungl. järnvägsstyrelsens den 23 augusti d. å. dagtecknade underdåniga skrivelse angående viss ändring i styrelsens organisation m. m. har ånyo givit frågan om statsbaneförvaltningens omorganisation full aktualitet, ty även om nämnda underdåniga skrivelse endast inne-

håller förslag om vissa reformer, berörande själva järnvägsstyrelsens egen organisation, så torde dock en hel del med frågan förknippade omständigheter göra det nödvändigt för statsmakterna att icke inlåta sig på en dylik partiell reform utan att samtidigt taga i övervägande, huruvida man på sådant sätt kan nå fram till fullt ändamålsenliga former för statsbaneförvaltningen i dess helhet. För den, som ännu erinrar sig de vittgående meningsskiljaktigheter, som kommo till uttryck, då det gällde att fastställa huvudgrunderna för den nuvarande organisationen av statsbaneförvaltningen och hurusom den nuvarande statsbanechefen därvid stod i skarp opposition mot den meningsriktning, som då fälde utslaget, och för den, som heller icke förgätit den misstro, som från sakkunnigt håll tämligen allmänt hystes mot den år 1908 genomförda organisationen av statsbaneförvaltningen samt icke heller lätit senare framkommen kritik gå obemärkt förbi, är det naturligtvis fullt berättigat att hysa tvivel om lämpligheten av att nu beträda de partiella reformernas väg, i stället för att omedelbart taga organisationsproblemet i hela dess vidd under förnyad omprövning. Det enda, som skulle kunna rycka undan grunden för kraven på en mera grundlig revision av statsbaneförvaltningens organisation, hade naturligtvis varit om järnvägsstyrelsen efter fyra års provotid nu kunnat ena sig om ett bestämt lämplighetsuttalande för åtminstone huvudgrunderna av den 1908 genomförda omorganisationen. Men så har icke skett. Järnvägsstyrelsen har visserligen uttalat, att den erfarenhet, som kan hämtas av förvaltningsresultaten för de gångna åren, icke har uppenbart ådagalagt nödvändigheten av mera genomgripande förändringar av den nu gällande organisationen, och att man därför i betraktande av den korta tid, som förflutit sedan statsbaneförvaltningen var föremål för en grundlig omorganisation, *för tilljället* bör undvika en sådan. Ett dylikt uttalande från järnvägsstyrelsens sida kan dock icke bliva avgörande, när man i varje fall samtidigt kan avläsa, att flere av järnvägsstyrelsens ledamöter redan nu förefalla övertygade om *önskvärdheten* av en grundligare omorganisation — längre fram.

Mot bakgrunden av vad som nu anförts kunna vi för vår del icke undgå att hysa den åsikten, att det vore lyckligast, om man redan nu grepe sig an med förberedelserna till en ny och grundligare omorganisation av statsbaneförvaltningen i ändamål att för denna snarast möjligt utfinna sådana verkligt ändamålsenliga former, som sedermera för en längre tid framåt kunde gynna såväl kraft som arbetsro inom statsbaneförvaltningens alla grenar».

Och i »Stockholms-Tidningen» för den ¹⁰ 10 1912 gör man — sedan huvudinnehållet i järnvägsstyrelsens förslag refererats — följande anmärkningar:

»Den reservation i förslaget, varom sex av de nuvarande byrådirektörerna enat sig, torde knappast påkalla någon ingående granskning. I denna reservation har den naturliga känslan för de egna intressena icke kunnat helt övervinnas, och den torde mera tjäna till belysning av det nuvarande samarbetet och enigheten inom järnvägsstyrelsen än till ledning för en omorganisation. Typiskt för själva huvudförslaget är att, trots tillsättandet av sex sektionschefer, man icke ansett sig kunna undvara souschefen, medan man i reservationen föreslagit två souschefer och elva byråchefer.

Man blir verkligen rätt betänksam inför dessa mer eller mindre tilltalande förslag om chefsbefattningar, och det är inte utan, att man tycker sig finna, att avlöningsfrågan spelar en vida viktigare roll än själva organisationsfrågan. I detta intryck stärkes man ytterligare genom uttalandet om nödvändigheten av att upphöja de nuvarande notarierna å byråerna till sekreterare samt samtidigt öka deras löner i avsevärd grad. Man frågar sig verkligen förvånad, varför då inte kontorsföreståndarna inom styrelsen, vilkas arbete och ansvar ökats betydligt mer än notariernas, även blivit ihågkomna i denna partiella löne-reglering. Och ännu mer förundrad frågar man sig, varför de föreslagna sekreterarna skola huggas med en sänkning av pensionsåldern av två år. Det låter nära nog som ett skämt i allt det tunga allvaret.

Ett är emellertid visst, järnvägsstyrelsen har icke haft någon lycklig stund, då den avgav sin underdåniga skrivelse angående viss ändring i styrelsens organisation. Ökningen i de årliga utgifterna, vilka beräknas till 58,000 kr. genom förslagets genomförande, är visserligen icke så stor i förhållande till statsbanornas överskott, men en blygsammare fordran på chefsbefattningar med därav följande löneökningar, kunde säkert nedbringa kostnadsökningen för en omorganisation inom styrelsen till halva beloppet, vilket ju icke är att förakta i dessa bistra tider.

En sparsamhet uppåt lika väl som nedåt är mest sympatisk, och nöjde man sig med att styra våra statsbanor med en generaldirektör, fyra sektionschefer och sju byrådirektörer, vore såväl enhetlighetens som sparsamhetsandans principer vida bättre tillvaratagna än i järnvägsstyrelsens förslag av 1912.»

Det torde sålunda få anses som om denna uppfattning, att man snarast möjligt borde gripa sig an med en utredning av denna fråga i sin helhet, blivit mer och mer allmänt omfattad. När föredragande departementschefen erinrar om, att det rådde ganska stor enighet vid genomförande av 1907 års organisationsförslag, så var väl denna enighet icke så fullständig. Förutom vad som redan påpekats, beträffande nu-

varande generaldirektörens ställning till detta förslag, må även erinras därom, att meningarna inom riksdagskretsar visst inte i verkligheten voro så fullt samstämmiga angående det föreliggande förslaget, men då detta, i likhet med vad fallet var 1897, var sammankopplat med en genomgripande och välbehörlig lönerogiering för verkets personal, ville man icke riskera ett uppskjutande av lönefrågans avgörande genom att motsätta sig den föreslagna omorganisationen.

Då den nuvarande organisationen, vad linjeförvaltningen beträffar, är en fortsatt utvidgning av den 1897 genomförda, torde det vara skäl att hänvisa till den motion (nr 148), som i samma fråga avgas i Andra kammaren av herr F. W. H. Pegelow — nuvarande generaldirektör för statens järnvägar.

I Kungl. Maj:ts proposition angives såsom skäl mot att redan nu upptaga frågan om statsbaneförvaltningens organisation i sin helhet, dels den förestående departementalreformen, dels ock att man velat avvakta resultatet av såväl sakkunniges för utredning av frågan om den överkvalificerade arbetskraften som ock den s. k. Malmslättskommissionens arbete. Vad det förstnämnda skälet beträffar, så kan det i någon mån vara giltigt beträffande ändringar i högsta ledningen inom järnvägsstyrelsen, men inverkar däremot knappast på det övriga, i varje fall icke på linjeförvaltningens organisation. Dessutom läser departementalkommitténs arbete väl nu fortskridit så långt, att huvudlinjerna redan äro uppdragna, och under sådana förhållanden skulle det väl vara synnerligen lämpligt, om de närmare detaljerna finge utarbetas i samråd med en kommitté, som speciellt hade till uppgift att granska statsbaneförvaltningens organisationsformer. Vad beträffar utredningen om den överkvalificerade arbetskraften, så läser denna fråga knappast i någon nämnvärd grad inverka på statsbanornas organisationsförhållanden. Om inte möjligen så till vida, att de förändringar, som från de sakkunniges sida kan komma att föreslås, bliva svåra att i praktiken inpassa i det nuvarande systemet. Och att den s. k. Malmslättskommissionen skulle få anledning att närmare inlåta sig på frågan om statsbaneförvaltningens organisationsformer, ha vi svårt att tänka oss. Ingendera av dessa skäl kan sålunda enligt vår mening tillmätas någon avgörande betydelse.

Den andra riktningen, som vid denna frågas behandling kommit till synes, är den, som anser att den nuvarande organisationen icke verkat tillräckligt länge, för att man med ledning av de vunna erfarenheterna kan anse tiden inne för en mera genomgripande undersökning med därav eventuellt följande omläggning, varför man i stället nu bör tills-

vidare inskränka sig till partiella reformers genomförande, och har man då närmast riktat sin uppmärksamhet på själva järnvägsstyrelsen.

Uttalanden i denna riktning har gjorts först av järnvägarnas överrevisorer 1910 och 1911, vilka ansett att vissa av järnvägsstyrelsens byråer kunde indragas samt de övriga sammanföras i grupper med en föreståndare för varje sådan. Denna åtgärd skulle medföra mera enhetlighet i arbetet och förebygga den nu rådande splittringen. På grund av ovannämnda motioner vid 1912 års riksdag uttalade Andra kammaren, i enlighet med utlåtande från dess tredje tillfälliga utskott, sin avslutning till detta överrevisorernas förslag; varvid uttryckligen i motiveringen till utskottets utlåtande pointerades, att som konsekvens av en sådan åtgärd borde följa, att byrådirektörsinstitutionen i dess nuvarande form skulle avskaffas.

Samtidigt uttalade också utskottet och Andra kammaren den principiella anmärkningen — med anledning av uppgiften att järnvägsstyrelsen påbörjat arbete för en omorganisation i viss utsträckning — att genomgripande förändringar i ett verks organisation svårligen kunde ske genom reformer inifrån av dem, som av de ifrågasatta förändringarna äro direkt beroende, varföre utskottet uttalade den förhoppningen, att den utredning, som järnvägsstyrelsen kan komma att framlägga i detta ärende, måtte bli föremål för granskning av utom verket stående sakkunniga.

I det beslut som då fattades av Andra kammaren — vilket som bekant aldrig blev föremål för någon reel behandling av Första kammaren, på grund av den långt framskridna tiden — ingick även yrkanden om vidtagande av en del övriga åtgärder, däribland en viss ändring av överrevisorernas ställning och arbetssätt.

I visst avseende gick det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget i samma riktning som Andra kammarens beslut och överrevisorernas uttalande, så till vida nämligen, som även styrelsen anslutit sig till tanken om sammanförande av vissa byråer under ledning av en sektionschef. Däremot ansåg styrelsen i olikhet med Andra kammaren, att, utan avseende därå att sådana sektionschefer skulle tillsättas, byrådirektörerna borde, icke allenast bibehållas i sin nuvarande ställning, utan därtill erhålla en löneförhöjning av 1,200 kronor pr år.

Ser man nu närmare på, i vilken utsträckning Kungl. Maj:ts förslaget tar hänsyn till de uttalanden som i denna fråga gjorts, skall man finna, att själva huvudanmärkningen mot den nuvarande splittringen av arbetet inom styrelsen på 16 byråer med var sin byrådirektör som självständig

chef, icke alls beaktats i Kungl. Maj:ts förslag, oaktat meningarna om en ändring därvidlag varit tämligen eniga.

Kungl. Maj:t har däremot byggt sin framställning på den reservation som avgivits av sex byrådirektörer inom järnvägsstyrelsen, vilka ansett, att man för närvarande borde inskränka sig att tillsätta en ny överdirektör samt höja lönerna för vissa befattningshavare inom styrelsen, såsom byrådirektör, notarie och ombudsman. Denna ståndpunkt har av föredragande departementchefen i huvudsak biträtts.

Det måste ovillkorligen väcka en icke så liten förvåning, att Kungl. Maj:t ansett sig böra förorda en sådan lösning av frågan, med totalt bortseende från vad såväl järnvägarnas överrevisorer, Riksdagens Andra kammare som ock delvis järnvägsstyrelsen i frågan framhållit. Därtill kommer, att Kungl. Maj:t icke heller funnit anledning beakta Andra kammarens 1912 gjorda uttalande, att det förslag, som kunde komma att av järnvägsstyrelsen avgivas, borde underkastas granskning av utom verket stående. Nödvändigheten härav minskades väl knappast därav, att förslaget i fråga nu åtföljdes av en reservation.

Att bland tjänstemännen vid statens järnvägar ej synes förefinnas någon entusiasm, vare sig för järnvägsstyrelsens omorganisationsutkast eller för Kungl. Maj:ts förslag i frågan, framkommer klart och tydligt dels av fackpressens uttalanden, dels ock av att, som förut omnämnts, en organisation av statsbanetjänstemän inför Kungl. Maj:t framlagt ett utkast till organisationsförändring, ett utkast, som icke på något sätt sammanfaller med något av de ovannämnda organisationsförslagen.

Vilka åsikter man än kan hysa angående, huru den bästa organisationen bör vara beskaffad, kan man dock icke underlåta att anse en framställning från en dylik förening vara värd en närmare granskning och vara starkt vägande skäl till förut anförda uppfattning att nu ej binda linjeorganisationen genom antagandet av Kungl. Maj:ts förslag.

Av departementchefens yttrande å sid. 107, att det må vara en kanske nära framtid förbehållet att ytterligare granska och överväga dessa grunder, när järnvägsorganisationen i sin helhet kan underkastas en ingående överarbetning, framgår, att departementchefen ej är fullt övertygad om lämpligheten av den nuvarande järnvägsorganisationen. Då man kan konstatera något sådant, måste man förvåna sig över att departementchefen förordar en partiell omorganisation av styrelsen, ty man har svårt att förstå att ej organisationen av styrelsen är beroende på hur den blivande organisationen av linjen kommer att gestalta sig. Att linjeförvaltningens organisation verkligen bör vara grundläggande

för styrelsens, antydes av såväl 1893—95 års järnvägskommitté som organisationskommittén av 1906. Därtill kan anföras, att den norska järnvägskommittén av 1906 i inledningen till sitt utlåtande framhåller att bestämmelserna angående distriktsadministrationen är den grundläggande och måste där bliva bestämmande för organisationen av den högre instansen. Säkerligen torde det vara svårt att påvisa exempel på en motsvarande arbetsordning vid utarbetandet av en organisation. Det kan visserligen invändas, att det kungl. förslaget med undantag av tillsättandet av en ny överdirektör ej innehåller några nya former för järnvägsstyrelsen, varför en eventuell omorganisation ej skulle hava något men av att det nu föreliggande förslaget antages. Förhållandet är dock ett annat. Antoges detta, komme ej mindre än 15 byråchefsbefattningar med vida högre lön än de nuvarande byrådirektörsbefattningar att tillskapas, varigenom givetvis stora hinder möta för en förändring av styrelsen. Det torde, i stället för att tillsätta ännu högre tjänstemän än som nu finnes, vara tillrådligt, att allt eftersom vakanser inom den högre järnvägsadministrationen uppkomma befattningarne endast tillsättas på förordnande intill dess den blivande omorganisationen kan bliva genomförd.

För närvarande finnas trenne byrådirektörsbefattningar inom kungl. järnvägsstyrelsen vakanta. Och torde således för Kungl. Maj:t och kungl. järnvägsstyrelsen ej den tankegången vara främmande, att en ny genomgripande organisation kunde komma att framtvinga sig.

Då sålunda de av Kungl. Maj:t föreslagna åtgärderna med avseende å järnvägsstyrelsens organisation och sammansättning enligt vårt förmenande icke alls äro ägnade att avhjälpa de brister, som mera allmänt blivit framhållna, men i stället äro ägnade att på ett betänkligt sätt framskapa ännu större svårigheter vid en eventuell genomgripande omläggning av statsbaneförvaltningen, som enligt vår åsikt bör och måste komma till stånd snarast möjligt; och då därjämte nämnda förslag icke hunnit prövas på sätt Riksdagens Andra kammare ansett nödigt och lämpligt, anse vi det skulle endast vara ägnat att ytterligare öka svårigheterna för denna frågas verkliga lösning, om detta Kungl. Maj:ts förslag bleve av Riksdagen antaget.

På grund härav hemställes,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition nr 5 icke må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 11 mars 1913.

Ernst Hage.

C. Winberg.

Nr 279.

Av herrar **Molin** i Södertälje och **Pettersson** i Södertälje
*i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 99 angående
ändring av §§ 9 och 12 i avlöningsreglementet för tjän-
stemän vid statens järnvägar den 15 november 1907.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 99 angående ändring av §§ 9 och 12 i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 föreslås bland annat, att dyrortstillägg skall med visst belopp utgå till vissa tjänstemän av lägre grad, som äro placerade i städer med minst 15,000 invånare samt, vad Stockholmstrakten angår, å stationer och bansträckor utom Stockholm till och med Älvsjö, Järva och Värtan.

Den begränsning, Stockholmsområdet sålunda i nämnda avseende erhållit, synes oss vara allt för snäv. I de närmast söder och norr om berörda område belägna orterna äro levnadsomkostnaderna så höga, att de motivera ett dyrortstillägg.

Vi tillåta oss därför föreslå,

att Riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition i vad den avser ändring av § 12 i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar under förutsättning att samma § erhåller följande lydelse:

Dyrortstillägg utgår med 60 kronor om året till tjänstemän av lägre grad, vilkas arvode icke överstiger 1,500 kronor och som äro placerade i städer med