

Nr 223.

Av herr **Hage**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 109,
angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjän-
stemän vid statens järnvägar m. m.

Kungl. Maj:t har i proposition nr 109 till innevarande riksdag föreslagit följande förändringar av avlöningsreglementet för Statens järnvägar (järnvägsstyrelsen) nämligen:

1) anställande av ytterligare en överdirektör och souschef med avlöning av 12,000 kronor,

2) minskning av byråernas antal från 17 till 12 (i detta senare antal skulle då även ingå *dels* byggnadsbyrån, som av styrelsen föreslagits att helt upptagas på ordinarie stat, men av Kungl. Maj:t fortfarande delvis upptagits på extra stat, detta av den anledning, att frågan om lämpligaste sättet att ordna ledningen av statens järnvägsbyggnader ej anses vara tillräckligt utredd — inom riksdagen har till och med motion väckts om järnvägsbyggnadsärendenas överförande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — *dels* ock militärbyrån med chefens avlöning upptagen under IV huvudtiteln).

3) förändrande av 10 byrådirektörsbefattningar till byråchefsbe-
fattningar och som en följd härav anställande av 10 ordinarie byrå-
chefer, med avlöning lägst 7,800 kronor, högst 8,700 kronor, som före-
ståndare för resp.:

Administrativa byrån,

*Kameral*byrån,

*Maskin*byrån (i vilken senare även skulle ingå den nuvarande
maskininspektionsbyrån),

*Förråds*byrån,

*Trafik*byrån,

Tidtabells- (och *vagn*)byrån,

*Ban*byrån (som även skulle upptaga till behandling den nu till

Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 4 saml. 91 häft. (Nr 223.) 1

indragning föreslagna bankkonstruktionsbyråns ärenden, varemot den även till indragning föreslagna bangårdsbyrån skulle ingå i byggnadsbyrån på så sätt, att en byrådirektör och en första klass byråingenjör, vilka skulle överföras från bangårdsbyrån till byggnadsbyrån, fortfarande skulle upptagas på ordinarie stat, men resten av byggnadsbyrån, nämligen 1 överingenjör, 1 byrådirektör, 1 byråingenjör av I klass samt en sekreterare (ny befattning se nedan!) upptagas å extra stat, varemot en nu å extra stat upptagen notariebefattning skulle utgå ur staten).

Elektrotekniska byrån (som även i sig skulle inrymma den nu till indragning föreslagna telegrafbyrån),

Inrikes taxebyrån samt

Utrikes taxebyrån (vilka bägge byråer skulle övertaga samtliga ärenden, som nu handläggas å tre byråer, nämligen inrikes godstaxebyrån, utrikes godstaxebyrån och persontaxebyrån).

4) Höjande av ombudsmannens avlöning, nu lägst 5,700 kronor, högst 6,600 kronor, till lägst 6,600 kronor, högst 7,500 kronor,

5) förändrande av 6 notariebefattningar och 1 byrådirektörsbefattning (å en av de nuvarande tre taxebyråerna) till sekreterarebefattningar och som en följd härav anställande av 7 sekreterare, nämligen 1 å administrativa byrån, 1 å trafikbyrån, 1 å tidtabellsbyrån, 2 å inrikes- och 2 å utrikes taxebyrån med avlöning lägst 5,700 kronor, högst 6,600 kronor samt dessutom upptagande av 1 sekreterare- och ombudsmannabefattning å extra stat å byggnadsbyrån.

6) Förändrande av 1 byrådirektörsbefattning (föreståndare för kontrollkontoret) till överkontrollör med bibehållande av samma avlöningsförmåner som byrådirektör.

7) Indragande av byrådirektörsbefattningen å den nuvarande bankkonstruktionsbyrån samt indragande av den å extra stat upptagna byrådirektörsbefattningen för kamerala ärenden å byggnadsbyrån, vilken befattningshavares göromål skulle i huvudsak övertagas av den å byggnadsbyrån å extra stat nyupptagne sekreteraren,

8) överförande av 2 byråingenjörer av I klass och 2 av II klass från bankkonstruktionsbyrån till banbyrån i samband med nämnda byråers sammanslagning.

9) Överförande av 1 byrådirektör och 1 byråingenjör av II klass från maskininspektionsbyrån till maskinbyrån i samband med nämnda bägge byråers sammanslagning samt förändrande av 1 byråingenjörsbefattning av II klass å maskinbyrån (vilken befattningshavare handlägger lokomotivkonstruktionsärenden) till I klass,

10) överförande av 1 byrådirektör och 1 byråingenjör av I klass från telegrafbyrån till elektrotekniska byrån i samband med nämnda byråers sammanslagning samt

11) uppförande i staten av 2 nya notariebefattningar 1 å Trafikbyrån och 1 å Inrikes taxebyrån.

Då man går till att bedöma, huruvida de nu af Kungl. Maj:t föreslagna förändringarna av Järnvägsstyrelsens organisation och avlöningsstat böra av riksdagen bifallas, framstår först det faktum, att det nu föreliggande förslaget icke granskats av organisationssakkunniga, oaktat riksdagen vid föregående tillfälle vid behandling av statsbanornas organisationsfråga givit till känna sin uppfattning, att en sådan förgranskning borde ske, innan några ändringar i statsbanornas organisation företoges. Ej heller har den nu föreslagna löneregleringen för styrelsens personal underställts någon löneregleringskommittés prövning, utan förslaget, som uppgjorts av just den institution och dess tjänstemän, som själva skola komma i åtnjutande av de föreslagna lönerna, har ej på väg till riksdagen passerat någon annan prövande institution än Kungl. Maj:t, oaktat praxis torde vara, att löneregleringar för statspersonal alltid anses böra genomgå en granskning av en löneregleringskommitté eller sakkunniga utom verket, innan de komma inför riksdagen. Det torde därför icke kunna bli möjligt för riksdagen att övertyga sig om, huruvida de nu föreslagna lönerna stå i lämpligt förhållande till löner, som givas inom ungefärligen motsvarande befattningar inom statsverken eller om givandet av de föreslagna lönerna kunna medföra på ett eller annat område konsekvenser, som ej nu kunna överblickas, ej heller om den uniformitet, som nu eftersträvas vid statsverkens samtliga löneregleringar, kan riskeras. Härtill kommer, att frågan om kommunikationsverkens inflyttande i ett gemensamt kommunikationsdepartement fortfarande är olöst och inom en kort framtid torde komma fram till avgörande. Ävenså torde det på många håll bland fackmän och andra råda den uppfattningen, att organisationsfrågan för statsbanornas *linjeförvaltning* snart även bör uppföras till granskning — i detta sammanhang kan omnämnas, att statens järnvägars överrevisorer i dagarna haft uppe denna fråga till prövning och från en vid statens järnvägar existerande tjänstemannaförening infortrat ett yttrande och förslag i ämnet — och har nämnda förening med anledning härav inlämnat ett förslag, gående ut på en grundlig omläggning av statsbaneförvaltningen efter vissa utländska mönster, en omläggning av så genomgripande art, att man har svårt att avgöra, om en sådan omläggning skulle kunna förenas med en organisation av järn-

vägsstyrelsen efter nu föreliggande riktlinjer. Ävenså har man svårt att bli fullt övertygad, om det är alldeles uteslutet, att ett blivande inflyttande av statsbanorna i ett kommunikationsdepartement ej kan komma att betyda någonting för styrelsens organisation, d. v. s. att en blivande departementalreform, sådan den slutligen kan komma att utforma sig, ej kan komma att göra en del befattningar, som nu tillskapas inom styrelsen, obehövligen eller förändra deras karaktär. Särskilt ligger det nära till hands att antaga, att de allra högsta tjänstemännens, exempelvis överdirektörers och byråchefers m. fl., befogenhet och tjänsteställning kunna röna inflytande av en sådan reforms genomförande.

Då nu samtliga yttranden med avseende på den föreslagna departementalreformen inkommit, och för innevarande riksdag dessutom framlagts förslag till sådan ändring av regeringsformen, att departementalreformen skall kunna inom den närmaste tiden bli en verklighet, synes man kunna antaga, att denna fråga, departementalreformfrågan, kommer att föreläggas redan nästa riksdag, och torde det under sådana förhållanden kunna ifrågasättas, om frågan om järnvägsstyrelsens partiella omorganisation och lönereglering för de högre tjänstemännen inom samma styrelse verkligen är så trängande (som jämförelse kan erinras om, att de lägre statsbanefunktionärerna, av vilka en del torde leva bra nära, om ej under, existensminimum, synas få vänta på en *definitiv* lönereglering till år 1916) att ej ett uppskjutande av denna fråga kan ske till den riksdag, då departementalreformen behandlas, så att man kan bli i tillfälle bedöma, i vilken mån det ifrågasatta nya kommunikationsdepartementets hela struktur och avlöningsbestämmelser, sådana de slutligen kunna utforma sig, komma att stämma överens med de, nu föreliggande förslagen till organisations- och lönebestämmelser.

I detta sammanhang kan även erinras om, att frågan om en central upphandling för samtliga statens verk är under behandling genom en kommitté, vilket förhållande också kan förtjäna omnämnas, eftersom en eventuellt blivande omläggning av statens upphandling kan komma att inverka på omfattningen av järnvägsstyrelsens arbeten, speciellt de som falla inom förrådsbyråns och kanske även i någon mån maskinbyråns område.

Ån ett skäl kan i detta sammanhang framdragas, vilket gör, att man kan ställa sig tvekande inför förslaget att vid årets riksdag — riksdagen, då alla frågor, som ej voro brådskande skulle uppskjutas — upptaga denna fråga till definitiv lösning. Jag syftar här på det för-

hållande, att frågan om, vart man bör förlägga ledningen av byggandet av nya järnvägar, dubbelspår och större omändringsarbeten, fortfarande är under debatt, och har ju vid innevarande riksdag, som förut nämnts, motion väckts gående ut på att förlägga ledningen av större delen av dessa byggnadsarbeten från Järnvägsstyrelsen till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen (berördes även i en motion 1912) — ett projekt, som *kan* blifva verklighet, antingen i ovannämnd form eller också på så sätt, att riksdagen skulle kunna tänkas vid beslut i departementalreformfrågan komma att bestämma upprättandet av ett departement för alla allmänna arbeten och föreskriva, att alla statens byggnadsarbeten m. m. skulle förläggas under detsamma. Också har Kungl. Maj:t sett sig tvungen — med hänsyntagande till att en sådan omläggning kan komma att ske — att uppföra den i organisationsplanen ingående byggnadsbyrån, delvis på extra stat, varigenom det från stat-teknisk synpunkt mindre tilltalande arrangementet måst vidtagas i Kungl. Maj:t organisationsförslag, att byggnadsbyrån upptagits till viss del på extra stat och viss del på ordinarie stat — avdelningens för bangårdbyggnadsärenden tjänstemän på ordinarie stat samt alla övriga tjänstemän, däribland även byråns chef, å extra stat.

Slutligen har vid upprepade tillfällen ifrågasatts, om ej i den nuvarande organisationen den förändringen kunde vidtagas, att ytterligare en del ärendens behandling och avgörande kunde överflyttas från styrelsen till linjen, vilket förslag givetvis, om det skulle komma att realiseras, i någon mån komma att förändra omfattningen och arten av de ärenden, som av styrelsen komma att handläggas.

Det torde alltså vara förklarligt, om riksdagen ställer sig tveksam inför det föreliggande löne- och organisationsförslaget, då det nu för andra gången framföres inför riksdagen. Erkänns måste visserligen, att det nu föreliggande förslaget synes i någon mån närma sig de riktlinjer för en ändring av järnvägsstyrelsen, som av 1913 års riksdag utformades samt även av 1912 års II kammare sanktionerades. Emellertid synes Kungl. Maj:t ha stannat på ungefärligen halva vägen vid avancerandet fram mot den organisationstyp, som säkerligen försvädade majoriteten vid 1912 och 1913 års riksdagar, då kravet formulerades på indragning av en del byråer för att på detta sätt erhålla enhetlighet vid ärendenas behandling samt undvika onödigt långt gående specialisering. Anser sig alltså riksdagen böra, trots de synpunkter, som här ovan framförts, *nu* vid innevarande riksdag lösa frågan, så synes det mig, att en sådan lösning bör ske i koncentrationens tecken och så, att de vid 1912 och 1913 års riksdagar givna direktiven om

sammanslagning av byråer inom styrelsen vinna tillämpning i större utsträckning, än som skett i Kungl. Maj:ts proposition. Ett fullföljande av denna tankegång leder till ett yrkande från min sida, att de byråer, som upptagas å ordinarie stat och vilkas avlöning utgå helt ur trafikmedel, må minskas till 7 st. Jag utgår härvidlag från den grundläggande uppdelning av järnvägsstyrelsens verksamhetsorgan i större huvudgrupper, som återfinnes i järnvägsstyrelsens organisationsförslag år 1912, för vilket också redogöres å sidan 3 i den kungl. propositionen till årets riksdag. Enligt detta förslag skulle styrelsen uppdelas i 6 stycken sektioner: Administrativa sektionen, Bansektionen, Maskinsektionen, Driftsektionen, Taxesektionen och Förrädssektionen, en uppdelning, som i huvudsak synes lycklig och i övrigt i viss grad har den historiska utvecklingens hävd för sig. Emellertid torde utvecklingen på den elektriska driftens område även kunna motivera en särskild elektroteknisk byrå, varförutom här nedan även komma att föreslås 1 militärbyrå (utgifterna i huvudsak på IV huvudtitelns stat), ehuru nödvändigheten av en särskild militärbyrå kan starkt ifrågasättas, samt en byggnadsbyrå på extra stat.

En jämförelse mellan denna uppdelning och den av Kungl. Maj:t nu föreslagna uppdelningen i byråer giver först till resultat det yrkandet, att *administrativa byrån och kameralbyrån måtte sammanslås*. Man torde kunna påstå, att en sådan sammanslagning mycket väl går för sig, i synnerhet då man kan peka på, att Kungl. Maj:t ansett sig kunna samman slå t. ex. elektrotekniska byrån med dess växande arbetsbörda med telegrafbyrån samt banbyrån med bankonstruktionsbyrån. Skäl för ett sammanslående av administrativa och kameralbyrån torde även finnas i det förhållandet, att göromålen å bägge byråerna äro i viss utsträckning av juridisk och administrativ art, samt att redan nu bägge byråerna tillsammans ha en tjänsteman, notarien å administrativa byrån, som även lär tjänstgöra å kameralbyrån. Att av hänsyn till *endast* befordringssynpunkter skilja dessa bägge byråer och sätta en byråchef som chef för vardera torde ej vara befogat, i synnerhet som med avseende på dessa tjänstemän ej gälla de skäl, som i den kungl. propositionen framföras, nämligen att man bör söka att genom höga löner binda vissa tjänstemän vid styrelsen och därigenom föranleda dem att ej söka ut till linjen — för nämnda tjänstemän i administrativa- och kameralbyrån finnas nämligen inga högre avlönade befattningar ute på linjen, som de kunna tänkas ha utsikt erhålla befordran till, såvida de ej bredvid sin vanliga kompetens förskaffat sig speciella insikter även på andra områden av järnvägsväsendet.

Om nu administrativa och kameralbyrån sammanslås, torde riksdagen kunna vara med om att något höja lönen för den chef, byråchef (motsvarande ungefärligen sektionsschef i styrelsens förslag av 1912), som skulle övertaga ledningen av det utökade befogenhets- och verksamhetsområde, som skulle falla på befattningen i fråga — uttalanden om ett sådant löne- och organisationsarrangemang gjordes vid 1913 års riksdag vid behandlingen av denna fråga — och på detta sätt skulle man även kunna, om man som chefer för de större byråer, som här nedan komma att föreslås, sätter byråchefer med avlöning lägst 7,800, högst 8,700 kronor, ernå det målet, att större utsikter till befordran skapades inom styrelsen, på samma gång som därmed även möjligheter skulle åstadkommas att förminska »flykten till linjen» på de förvaltningsområden, där denna nu kan förekomma. Dessa mål nås emellertid, enligt här föreliggande förslag, med betydligt lägre kostnader än de, som i Kungl. Maj:ts proposition föreslagits.

Den organisation, som här påyrkas, förutsätter emellertid, med något undantag, bortfallande av byrådirektörsbefattningen (vilken befattning knappast har någon raison d'être efter byråchefsbefattningarnes tillkomst) och dess ersättande med sekreterarebefattning å ej tekniska byråer samt byråingenjörsbefattning av I klass å tekniska byråer, vilka befattningshavare skulle antingen förbereda vissa slags ärenden inom resp. byråer före föredragning inför byråchef eller också förestå viss underavdelning av byrån eller i vissa fall, som å den sammanslagna administrativa- och kameralbyrån, handlägga företrädesvis vissa ärenden (kamerala ärenden å sistnämnda byrå), under det att byråchefen skulle ha att, jämte uppdraget att i sista hand ansvara för allt arbete å byrån, handlägga de övriga å byrån förekommande ärendena (den nuvarande administrativa byråns ärenden å den sammanslagna administrativa och kameralbyrån). I vissa fall borde sekreterare och byråingenjörer av I klass kunna direkt föredraga mindre betydande ärenden inför generaldirektör eller överdirektör, där dessa ärenden ej kunna överflyttas för avgörande till linjemyndighet — ett överflyttande, som kanske borde kunna ske i ännu något större utsträckning, än vad hittills ägt rum.

Med tillämpande av här ovan framförda allmänna principer även å kungl. järnvägsstyrelsens övriga byråer, torde organisationen böra ordnas på sätt, här nedan föreslås:

- 1) *Administrativa byrån* (handlägger administrativa och kameralärenden).

| | Avlöning | |
|--|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 1 ombudsman | » 6,600 | » 7,500 |
| 1 sekreterare (handlägger företrädesvis kame- rala ärenden) | » 5,700 | » 6,600 |
| 1 notarie | » 4,620 | » 5,700 |
| 1 registrator | » 4,620 | » 5,700 |
| 1 kassör | » 4,620 | » 5,700 |

Anm. Ombudsmannens mera självständiga arbete torde möjligen kunna motivera den löneförhöjning, som av Kungl. Maj:t ifrågasatts.

2) *Banbyrån* (utgöres av den sammanslagna banbyrån och bankonstruktionsbyrån).

| | Avlöning | |
|--|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 1 arkitekt | » 6,600 | » 7,500 |
| 3 byråingenjörer av I klass | » 5,700 | » 6,600 |
| 2 » » II » | » 4,620 | » 5,700 |
| 1 notarie | » 4,620 | » 5,700 |

3) *Byggnadsbyrån*.

| | Avlöning | |
|-----------------------------------|------------|------------|
| | lägst | högst |
| 1 överingenjör | kr. 12,000 | kr. 12,000 |
| 2 byrådirektörer | » 6,600 | » 7,500 |
| 2 byråingenjörer av I klass | » 5,700 | » 6,600 |
| 1 sekreterare | » 5,700 | » 6,600 |

Anm. Hela den nya byggnadsbyrån, som skulle tillkomma genom en sammanslagning av den nuvarande byggnadsbyrån och bangårdsbyrån, bör upptagas på extra stat, till dess man hunnit avgöra frågan, varthän ledningen av byggandet av nya järnvägslinjer, dubbelspår och större bangårds- och linjearbeten bör läggas. Som emellertid de bägge från bangårdsbyrån överflyttade: 1 byrådirektör och 1 byråingenjör av I klass äro ordinarie, måste dessa befattningshavare, så länge de innehåva nuvarande befattningar, upptagas som ordinarie (med förordnande att uppehålla de bägge befattningarna å byggnadsbyrån).

4) Maskinbyrån.

| | Avlöning | |
|---|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 2 byråingenjörer av I klass (därav en för maskininspektionsärenden) | » 5,700 | » 6,600 |
| 3 byråingenjörer av II klass | » 4,620 | » 5,700 |
| 1 notarie | » 4,620 | » 5,700 |

Anm. Det av järnvägsstyrelsen föreslagna höjandet av 1 byråingenjör från II- till I klass har ej här skett.

5) Förrådsbyrån.

| | Avlöning | |
|-----------------------------------|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 3 byråingenjörer av I klass | » 5,700 | » 6,600 |
| 1 » » II » | » 4,620 | » 5,700 |
| 1 notarie | » 4,620 | » 5,700 |

Anm. Önskligt vore, om inom förrådsbyrån kunde förvärvas arbetskrafter i större utsträckning, vilka även besatte insikter på det kommersiella området. Emellertid kan en blivande omläggning av statens upphandlingsverksamhet åstadkomma förändrade förhållanden inom denna byrå. Ifrågasätts kan därför, om ej några befattningshafvare å byrån borde uppföras å extra stat, men har intet förslag i den formen här gjorts.

6) Elektrotekniska byrån.

| | Avlöning | |
|---|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 2 byråingenjörer av I klass (därav en för handläggande av telegrafbyrå-ärenden) | » 5,700 | » 6,600 |
| 1 byråingenjör av II klass | » 4,620 | » 5,700 |

Anm. I klass byråingenjör har förändrats till II klass.

7) Trafikbyrån (utgör en sammanslagning av de nuvarande trafik- och tidtabellsbyråerna).

| | Avlöning | |
|---------------------|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 3 sekreterare | » 5,700 | » 6,600 |
| 1 notarie | » 4,620 | » 5,700 |

Anm. De tre sekreterarne skulle handlägga resp. trafik-, tidtabells- och vagnfrågor. Den nya notariebefattningen, som av Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen föreslås för trafikbyrån, är ej upptagen.

8) *Militärbyrån.*

| | Avlöning | |
|--|----------|---------|
| | lägst | högst |
| 1 chef (upptages under IV huvudtiteln) | kr. — — | kr. — — |
| 1 notarie | » 4,620 | » 5,700 |

9) *Taxebyrån* (utgör en sammanslagning av de nuvarande tre taxebyråerna).

| | Avlöning | |
|---------------------|-----------|-----------|
| | lägst | högst |
| 1 byråchef | kr. 7,800 | kr. 8,700 |
| 1 matematiker | » 6,600 | » 7,500 |
| 3 sekreterare | » 5,700 | » 6,600 |
| 2 notarier | » 4,620 | » 5,700 |

Anm. I kungl. järnvägsstyrelsens utlåtande (sid. 25 i kungl. prop.) i fråga om taxebyråernas sammanslagning heter det, att de bägge föreslagna taxebyråerna (inrikes- och utrikes-) »böra samarbeta för att de i den *inländska* trafiken gällande principerna i möjligaste mån skola bliva tillgodosedda jämväl i den *utländska* trafiken». Ett sådant samarbete mellan de olika taxeadelningarna torde, enligt mitt förmenande, bäst kunna ske därigenom, att taxebyråerna sammanslås till en gemensam byrå med en byråchef, som kan övervaka, att arbetet sker efter enhetliga linjer, evad det gäller taxearbeten för utländsk eller inländsk person- eller godstrafik. Med en sådan organisation vinnes också, att kontrollkontoret och dess chef ställes under *en* chef och ej som nu är fallet lyder under tre chefer eller under två chefer, som skulle bli fallet, om Kungl. Maj:ts förslag vinner bifall. Den av mig här föreslagna anordningen torde också lättast låta arrangera sig, om hänsyn tages till den *nuvarande* organisationsformen. Det här påyrkade arrangemanget skulle nämligen endast innebära ett inrangerande av de nu befintliga tre taxebyråerna som underavdelningar i den nya taxebyrån, och skulle dessa underavdelningars arbeten ledas av vardera en sekreterare,

samt skulle dessutom två notarier placeras som biträden, en å vardera av de bägge avdelningar, där kvalificerat biträde bäst behövdes. Den av Kungl. Maj:t föreslagna nya notarien å taxebyrån är ej upptagen.

Vad beträffar *uppförande av ytterligare en överdirektör och souschef* å järnvägsstyrelsens stat, så är denna sak nu redan på sätt och vis ett faktum, trots riksdagens avslag å framställningen vid 1913 års riksdag. En byrådirektör är nämligen förordnad som överdirektör, dock utan att härför erhålla några ytterligare löneförmåner utöver de, som ordinarie byrådirektör åtnjuter. Nu föreslår Kungl. Maj:t *uppförande av denna överdirektör och souschef* å järnvägsstyrelsens stat som ordinarie, men bör denna befattning i så fall, enligt mitt förmenande, ej ställas på ordinarie stat, utan bör i så fall å extra stat uppföras ett arvode å 12,000 kronor liksom för överingenjören å byggnadsbyrån, och bör förordnandet till denna befattning ske för viss kort tid och så, att då en byråchef förordnas, skall han, mot avstående av egna löneförmåner som byråchef, i stället erhålla nämnda arvode å 12,000 kronor, eller, med bibehållande av eget arvode, på extra stat erhålla skillnad mellan överdirektörens lön och sin egen. På detta sätt vinnes den fördelen, att vid en eventuell omläggning av de högre tjänstemannabefattningarna (om exempelvis departementalreformen vid dess slutliga utformning i riksdagen skulle föranleda en dylik omläggning) finnes det för vederbörande tillförordnade överdirektör en ordinarie befattning inom styrelsen att gå tillbaka till, och man riskerar ej, att, som hittintills åtminstone i ett fall skett, man kan se sig tvungen sätta befattningshavare på övertalig stat och utbetala betydliga avlöningsbelopp utan att därför erhålla någon valuta. Att den nu redan anställda överdirektören avlönas efter något annorlunda grunder, torde ej ha något att i detta fall betyda.

Mot byrådirektörens för kontrollkontoret överförande till överkontrollör med bibehållande av samma avlöning, som nu utgår, torde intet vara att anmärka.

Fördelarna med det här ovan uppgjorda förslaget till arvodesstat samt organisation för järnvägsstyrelsen ha redan framhållits i det föregående, men utöver detta kunna här ytterligare anföras några synpunkter i frågan.

Huvuddragen i den här av mig föreslagna organisationen äro, att en koncentrerings av arbetet inom ett mindre antal byråer åstadkommes i

enlighet med riksdagens uttalande vid föregående tillfällen. Samtidigt med denna omläggning av arbetet har emellertid genom byråchefernas och sekreterarnes tillkomst möjligheter skapats att kvarhålla och draga till styrelsen kvalificerat folk, men detta har åstadkommits med betydligt mindre kostnader än de, som av Kungl. Maj:t ifrågasatts. Under det att nämligen Kungl. Maj:ts organisations- och löneförslag innebär en ökning av utgifterna för järnvägsstyrelsens lönestat (se sid. 101 i den kungl. prop.) av 19,440 kronor för minimilönerna och 16,200 kronor för maximilönerna, skulle en lönereglering för styrelsen efter de grunder, som här ovan föreslagits, endast medföra en ökning i lönestatens kostnad av 5,940 kronor i minimilönerna och 3,600 kronor i maximilönerna, eller alltså ungefärligen bibehållande av samma lönestatssumma, som den nu utgående. Det här föreliggande förslaget slutar på en lönestatssumma av 304,140 kronor för minimilöner och 351,300 kronor för maximilöner mot resp. 317,640 kronor och 363,900 kronor enligt Kungl. Maj:ts förslag.

Den som erinrar sig, att en mycket betydlig förstärkning av styrelsens arbetskrafter och ökning av lönerna skedde så sent som vid löneregleringen och omorganisationen år 1907 (trädde i kraft 1908), måste känna en viss tvekan att redan nu vara med om att genomföra den utökning av lönestatens summor, som av Kungl. Maj:t ifrågasättes, i synnerhet som, enligt vad förut påpekats, det kan inträffa, att inom en kort tid vissa förändringar måste vidtagas i styrelsens stat i samband med en eventuell departementalreform, eller en omorganisation av linjeförvaltningen, eller ett omläggande av statens inköpsverksamhet eller en omorganisation av statens järnvägsbyggnadsverksamhet m. m. Kommer då en omläggning av järnvägsstyrelsens verksamhet att i någon mån bli nödvändig torde en sådan i ekonomiskt avseende mindre långt gående lönereglering och omorganisation som den, som här av mig föreslagits, lägga mindre hinder i vägen, än om man nu tager det ekonomiskt längre gående förslag, som Kungl. Maj:t förelagt riksdagen.

Hänvisande i övrigt till den motivering i frågan, som finnes i en av mig och herr Winberg vid 1913 års riksdag väckt motion (nr 278), vilken motions yrkande blev av riksdagen vid gemensam votering bifallen, vill jag alltså hemställa,

att riksdagen måtte, med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 109 till innevarande riksdag, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa en undersökning, om och i vilken utsträckning ändringar i nu gällande organisationsform för

statens järnvägars linjeförvaltning och styrelse kunna vara av behovet påkallade samt därefter framlägga förslag till de förändringar i detta avseende, vartill undersökningen kan giva anledning, därvid beträffande styrelsens organisation hänsyn må i största möjliga mån tagas till det löne- och organisationsförslag ävensom de övriga uttalanden i löne- och omorganisationsspörsmålet, som här ovan framförts.

Skulle emellertid riksdagen redan i år anse sig böra och kunna vidtaga en partiell lönereglering och omorganisation af järnvägsstyrelsen och dess byråer hemställas,

att nedanstående lönestat och organisation fastställas för järnvägsstyrelsen, exclusive generaldirektören och den nu befintlige överdirektören och souschefen, samt att i överensstämmelse härmed vederbörliga ändringar ske dels i avlöningsreglementet av den 15 november 1907 för tjänstemän vid statens järnvägar dels i lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar:

Organisation och avlöningar.

| | Amtal. | Minimi- avlöning kr. | Maximi- avlöning kr. |
|----------------------------|--------|----------------------------|----------------------------|
| Souschef (å extra stat)... | 1 | 12,000 | 12,000 |

1. Administrativa byrån:

| | | | |
|-------------------|---|-------|-------|
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 |
| Ombudsman | 1 | 6,600 | 7,500 |
| Sekreterare | 1 | 5,700 | 6,600 |
| Registrator | 1 | 4,620 | 5,700 |
| Notarie | 1 | 4,620 | 5,700 |
| Kassör | 1 | 4,620 | 5,700 |

2. Banbyrån:

| | | | |
|----------------|---|-------|-------|
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 |
| Arkitekt | 1 | 6,600 | 7,500 |

| | Antal. | Minimi- avlöning kr. | Maximi- avlöning kr. | |
|------------------------------|--------|----------------------------|----------------------------|----------|
| Byråingenjörer, I kl. ... | 3 | { 5,700 5,700 5,700 | { 6,600 6,600 6,600 | |
| Notarie | 1 | 4,620 | 5,700 | |
| Byråingenjörer, II kl. ... | 2 | { 4,620 4,620 | { 5,700 5,700 | |
| 3. Byggnadsbyrån: | | | | |
| Överingenjör | 1 | 12,000 | 12,000 | ex. stat |
| Byrådirektörer | 2 | { 6,600 6,600 | { 7,500 7,500 | " " |
| Byråingenjörer, I kl. ... | 2 | { 5,700 5,700 | { 6,600 6,600 | ord. " |
| Sekreterare | 1 | 5,700 | 6,600 | ex. " |
| 4. Maskinbyrån: | | | | |
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 | |
| Byråingenjörer, I kl. ... | 2 | { 5,700 5,700 | { 6,600 6,600 | |
| Notarie | 1 | 4,620 | 5,700 | |
| Byråingenjörer, II kl. ... | 3 | { 4,620 4,620 4,620 | { 5,700 5,700 5,700 | |
| 5. Förrådsbyrån: | | | | |
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 | |
| Byråingenjörer, I kl. ... | 3 | { 5,700 5,700 5,700 | { 6,600 6,600 6,600 | |
| Notarie | 1 | 4,620 | 5,700 | |
| Byråingenjör, II kl. ... | 1 | 4,620 | 5,700 | |
| 6. Elektrotekniska byrån: | | | | |
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 | |
| Byråingenjörer, I kl. ... | 2 | { 5,700 5,700 | { 6,600 6,600 | |
| Byråingenjörer, II kl. ... | 1 | 4,620 | 5,700 | |

| | Antal. | Minimi- avlönning kr. | Maximi- avlönning kr. |
|--------------------------|--------|-----------------------------|-----------------------------|
| 7. Trafikbyrån: | | | |
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 |
| Sekreterare | 3 | { 5,700 | { 6,600 |
| | | { 5,700 | { 6,600 |
| | | { 5,700 | { 6,600 |
| Notarie | 1 | 4,620 | 5,700 |
| 8. Militärbyrån: | | | |
| Chef | 1 | — | — |
| Notarie | 1 | 4,620 | 5,700 |
| 9. Taxebyrån: | | | |
| Byråchef | 1 | 7,800 | 8,700 |
| Matematiker | 1 | 6,600 | 7,500 |
| | | { 5,700 | { 6,600 |
| Sekreterare | 3 | { 5,700 | { 6,600 |
| | | { 5,700 | { 6,600 |
| | | { 4,620 | { 5,700 |
| Notarier | 2 | { 4,620 | { 5,700 |
| <hr/> | | | |
| Summa 52 304,140 351,300 | | | |

Anm. Ovanstående minimi- och maximiavlönning innefattar såväl arvode som ersättning för bostad och bränsle.

Stockholm den 18 juni 1914.

Ernst Hage.