

Nr 453.

Av herr **Lubeck**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 381, angående tillfällig lönereglering för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

Kungl. Maj:ts propositioner, nr 381 och 384, innefatta tillfälliga löneregleringar för tjänstemän vid statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m., grundade i huvudsak på utredning av en särskild kommission, och föranleda följande framställning.

Berörda kommission har haft till uppgift bl. a. att söka åstadkomma enhetlighet i avlöningsreglementena för statens affärsdrivande verk: statens järnvägar, postverket, telegrafverket, statens vattenfallsverk, tullverket och domänstyrelsen. Detta försök måste, såsom också departementschefen betonar, anses på förhand dömt att misslyckas, utom i mycket begränsad omfattning. För de affärsdrivande verk, som icke äro monopolföretag och samtidigt i en mängd befattningar kräva högt kvalificerade tjänstemän — jag tänker därvid närmast på statens järnvägar och vattenfallsverk, i viss mån även på domänstyrelsen och telegrafverket — är det i konkurrensen med den privata verksamheten oundgängligen nödvändigt att kunna till en viss grad anpassa sig efter omständigheterna. Detta krav måste utmynna i bättre löneförmåner för i första hand de ledande tjänstemännen men i övrigt alla de grupper, för vilka högskoleutbildning av ett eller annat slag fordras. Och i särskild grad framträder detta förhållande i fråga om de ledande ingenjörskrafterna vid statens tekniska affärsverk, vilkas ändamålsenliga, affärsmässiga skötsel ovillkorligen kräver, att ingenjörsbefattningarna kunna på ett tillfredsställande sätt rekryteras.

Den starka avgången av dugande ingenjörer ur statstjänsten särskilt under de senaste åren — exempelvis vid statens järnvägar ett 40-tal under loppet av fem år — vittnar tillräckligt om, att lönefrågan för dessa icke varit tillfredsställande ordnad. Den blir ej heller ordnad genom det av

Kungl. Maj:t nu framlagda tillfälliga lönerегleringsförslaget, något som genom upprepade uttalanden i propositionen medgives. Sålunda ställes också i utsikt tillsättande av en ny kommission med uppgift att utreda här berörda spörsmål. Därvid synes även förtjäna allvarligen undersökas, om man icke bör och kan inom lämpliga gränser lämna Kungl. Maj:t och i vissa fall resp. styrelser friare händer vid bestämmande av kvalificerade arbetskrafters löneförmåner, vilket utan eftersättande av nödig kontroll helt säkert skulle vara till gagn för en sund statsdrift.

Den nu föreslagna lönerегleringen har således uttryckligen angivits som tillfällig, men man har å andra sidan ingen visshet om tidpunkten för framläggande av ett mera definitivt förslag och den nuvarande tiden är särskilt ägnad att giva ovan berörda missförhållanden olyckliga verkningar, särskilt i vad angår statens järnvägar. Under sådana omständigheter skulle det vara mycket önskligt att i Kungl. Maj:ts förslag omedelbart kunna införa ganska omfattande ändringar, men då sådana nu ej torde stå att vinna, nödgas jag inskränka mig till att endast i ett par avseenden, som utan svårighet kunna särskilt bedömas, hemställa om förbättrade lönevillkor huvudsakligen för tekniska tjänstemän, i förhoppning att en mera fullständig revision må kunna föreläggas nästa års riksdag. De nu åsyftade ändringarna hänföra sig till dels överdirektörer och överingenjörer vid k. järnvägsstyrelsen, dels byrådirektörer samt byråingenjörer av 1 och 2 klass vid samma styrelse.

Dock må först framhållas, att de löneförmåner, som på sin tid ansågos nödvändiga för att som chefer för de tekniska verken — statens järnvägar och vattenfallsverk — kunna i konkurrens med kommunala och enskilda företag förvärva och kvarhålla män med framstående duglighet och erfarenhet, numera hava så sjunkit i värde, att syftet med ifrågavarande lönenormer icke längre vinnes. Samma förhållande kommer, ehuru i mindre grad, att förr eller senare framträda även beträffande andra statens affärsdrivande verk. Det är följaktligen nödvändigt att väsentligt förbättra nämnda chefers löneförmåner. Emellertid har jag icke ansett lämpligt att motionsvis framställa direkta yrkanden i sådant syfte, utan antagit, att frågan ändock skall i tid finna en nöjaktig lösning.

I fråga om överdirektörers och överingenjörers vid k. järnvägsstyrelsen löneförmåner skulle genom bifall till Kungl. Maj:ts förslag ytterligare skärpas ett redan nu rådande missförhållande vid jämförelse närmast med distriktschefer och byråchefer, från vilka grupper berörda tjänstemän i styrelsen vanligen kallas. Av styrelsens nu tjänstgörande 3 överdirektörer och 2 överingenjörer ha från distriktschefstjänst kallats en överdirektör år 1914 och en överingenjör år 1918.

Enligt den i k. propositionen föreslagna förändrade lydelsen av § 2 i avlöningsreglementet skulle avlöningsförmånerna för distriktschef och byråchef utgöra: för distriktschef, placerad i Stockholm, årligt arvode av 9,000 kronor jämte bostad om sju rum och kök med bränsle eller ersättning därför med 2,400 kronor; för byråchef i högsta lönegraden årligt arvode av 7,500 kronor samt bostad om sex rum och kök jämte bränsle eller ersättning därför med 2,400 kronor. Förmånen av bostad in natura av den storlek, som tillkommer distriktschef, torde för närvarande böra uppskattas till minst 4,700 kronor och motsvarande förmån för byråchef härstädes till minst 4,000 kronor. Räknar man med dessa värden, skulle alltså sammanlagda årliga avlöningsförmånerna för ifrågavarande tjänstemän komma att utgöra för distriktschef 13,700 kronor och för byråchef 11,500 kronor.

Till överdirektör utgår ett årligt arvode av 12,000 kronor, däri förhöjning icke föreslagits i den k. propositionen. Någon särskild motivering föreligger icke. Det synes emellertid vara både skäligt och rättvist, att en dylik missgynnad ställning för en högt kvalificerad grupp av tjänstemän icke ens som provisorium godkännes, och tillåter jag mig därför yrka, att arvodet till ifrågavarande tjänstemän må tillfälligt höjas med 2,000 kronor eller till *14,000 kronor* för vardera.

Beträffande *byrådirektörer* och än mer *byråingenjörer* vid k. järnvägsstyrelsen råder det länge överklagade organisatoriska felet, att dessa äro lägre avlönade, än som kan anses lämpligt vid jämförelse med motsvarande linjetjänstemän, varmed också till skada för verket följer en naturlig obegenhet hos dugande linjeingenjörer att övergå till tjänster inom styrelsen, förenade med mindre självständig ställning och ekonomisk uppoffring. I arvodeshänseende äro nämligen för närvarande byrådirektörer likställda med ban- och maskiningenjörer av 1 klass, byråingenjörer av 1 klass med ban- och maskiningenjörer av 2 klass samt byråingenjör av 2 klass med ban- och maskininspektorer, vartill också må framhållas, att styrelsens tjänstemän för bostad och bränsle endast åtnjuta beräknad ersättning, som under nuvarande förhållanden vanligen är mindre värd än den bostad in natura, varöver tjänstemännen på linjen vanligen förfoga. I sistnämnda hänseende har den k. propositionen dock föreslagit den ändring, att bl. a. byrådirektör och byråingenjör av 1 klass skulle kunna tillerkännas bostad in natura, då tjänstens intresse så kräver.

Utan föregripande av en mera omfattande lönereglering synes man emellertid omedelbart kunna vidtaga jämväl den av järnvägsstyrelsen påyrkade ändringen att *uppflytta byråingenjörer av 1 klass i den avlöningsgrupp, som nu intages av byrådirektör* m. fl. (arvode lägst 5,400, högst 6,300 kronor

enligt föreslagen stat), samt byrådirektörerna till en ny avlöningsgrupp med arvode 6,000—6,900 kronor.

Av samma skäl som av järnvägsstyrelsen och här ovan anförts beträffande byrådirektörer och byråingenjörer av 1 klass, synes det mig konsekvent samt i och för sig angeläget att samtidigt uppflytta byråingenjörer av 2 klass i den avlöningsgrupp, som nu intages av byråingenjörer av 1 klass (arvode 4,800—5,700 kronor enligt föreslagen stat). I fråga om byråingenjörer av 2 klass gäller dessutom vid jämförelse med de i avlöningshänseende likställda ban- och maskininspektörerna, att av de förra fordras teknisk högskoleutbildning, av de senare endast teknisk elementarskola. Byråingenjörerna av 2 klass måste såsom ledare av detaljarbetet å resp. avdelningar äga god teoretisk och praktisk utbildning. Kontinuiteten i arbetet inom styrelsen blir tydligen i hög grad lidande av, att dessa ingenjörer, om de kvarstanna inom verket, helst söka sig ut som linjeingenjörer av 2 klass för att därmed vinna bättre löneförmåner.

Möjligen föreligga goda skäl för uppflyttning i högre lönegrad jämväl av en del andra befattningshavare än ingenjörerna inom ovan avhandlade grupper, men torde behovet därav dock icke vara lika trängande.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag vördsamt hemställa,

att riksdagen ville, i avvaktan på en förnyad, möjligast skyndsam reglering av de tekniska verkens löneförhållanden i vad angår mera kvalificerade befattningar, vidtaga följande ändringar i Kungl. Maj:ts proposition nr 381:

1) Arvode till överdirektör och överingenjör skall utgå med 14,000 kronor årligen.

2) Byrådirektör uppflyttas i en ny lönegrupp med arvode 6,000—6,900 kronor.

3) Byråingenjör av 1 klass uppflyttas i byrådirektörs lönegrupp med arvode 5,400—6,300 kronor.

4) Byråingenjörer av 2 klass uppflyttas i byråingenjörers av 1 klass lönegrupp med arvode 4,800—5,700 kronor.

Stockholm i maj 1918.

Sven Lübeck.