

Nr 150.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 8 mars 1918.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civil-ärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att *dels* besluta de ändringar i förnyade avlöningsreglementet den 30 juni 1916 för tjänstemän vid statens järnvägar, som framgå av det vid statsrådsprotokollet fogade förslag till kungörelse i ämnet;

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

De till ärendet hörande handlingar skola riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

G U S T A F.

Axel Schotte.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1918.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden PETERSSON,
SCHOTTE,
PETRÉN,
NILSON,
LÖFGREN,
friherre PALMSTIERNA,
RYDÉN,
UNDÉN,
THORSSON.

Chefen för civildepartementet, statsrådet Schotte anförde:

I skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om inrättande av åtskilliga nya befattningar vid statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen anger i nämnda skrivelse till en början i allmänna huvuddrag de skäl, som legat till grund för styrelsens förslag i ämnet. Styrelsen erinrar därvid, att styrelsen redan under år 1916 föreslagit ett större antal nya högre befattningar, som ock av statsmakterna prövats erforderliga för ett rationellt bedrivande av järnvägsdriften. Detta hade emellertid icke kunnat utesluta nödvändigheten av att allt fortfarande i bredd med statsjärnvägarnas utveckling och för att möjliggöra denna förebringa ytterligare förslag om inrättande av nya ordinarie tjänster. Det vore dock att märka, att ifråga om övervägande flertalet av de befattningar, som det föreliggande förslaget omfattade,

styrelsen vid avgivande av 1916 års förslag icke varit i tillfälle att fatta slutlig ståndpunkt till redan då föreliggande spørsmål om inrättande av dessa befattningar. I flera fall hade man sålunda haft att avvakta viss tids erfarenhet rörande de försöksanordningar, som med Kungl. Maj:ts medgivande vidtagits inom vissa tjänstegrenar för att närmare pröva behovet och ändamålsenligheten av de tjänsteorgan, som på grund därav under längre eller kortare tid funktionerat. I andra fall åter hade man haft att räkna med pågående utredningar, som först nu slutförts eller under närmaste tid komme att slutföras och vilka utredningars resultat varit att avvakta för att erhålla fullständigt material för bedömande av behovet och den riktiga anordningen av påtänkta nya tjänsteorgan eller viss ändring i bestående förhållanden. En fråga, varå styrelsen haft sin alldeles särskilda uppmärksamhet riktad, vore vidare nödvändigheten av att vidtaga särskilda åtgärder för tryggande av trafiksäkerheten å statens järnvägar, och hade styrelsen i sin ifrågavarande skrivelse framlagt förslag, som innebure ett led i styrelsens strävanden inom detta verksamhetsområde. Slutligen hade under det gångna året visat sig, som naturligt vore och såsom redan i viss mån förut bebådats, att beträffande vissa tjänstegrenar, som med statsmakternas medgivande under senaste tid nyorganiserats eller nyinrättats, någon ökning av arbetskrafterna vore erforderlig.

Järnvägsstyrelsens förslag omfattar följande nya ordinarie befattningar

**Föreslagna
nya befattningar.**

inom styrelsen:

å banbyrån: en byråingenjör av 1:a klass såsom föreståndare för en blivande geoteknisk avdelning,

å byggnadsbyrån: en byråingenjör av 2:a klass,

å maskinbyrån: en överinspektör för maskintjänsten och en byråingenjör av 1:a klass,

å förrådsbyrån: en sekreterare i utbyte mot en nuvarande byråingenjör av 1:a klass,

å trafikbyrån: en notarie såsom biträde åt säkerhetsinspektören,

å föreslagen andra trafikbyrå: en byråchef och en överinspektör för trafiktjänsten,

å inrikes taxebyrån: en notarie,

å kontrollkontoret: två kontrollörer samt

å biljett- och blankettkontoret: en intendent och föreståndare för kontoret i stället för nuvarande förrådsförvaltaren;

vid distrikten:

en trafikinspektör av 2:a klass och en byråassistent å 18:e trafiksektionen,
 nitton byråassistenter i säkerhetstjänst,
 en stationsinspektör av 3:e klass vid Haparanda och en stationsinspektör av 3:e klass i Orsa samt
 fem signalingenjörer.

Förutom inrättandet av nu nämnda tjänster innefattar styrelsens förslag därjämte *dels* uppflyttning i löneklass av befattningsgruppen distriktssekreterare, *dels* beträffande tjänstinnehavare å ångfärja uppflyttning av befattningsgruppen 2:e maskinist till tjänsteman av högre grad, *dels* ock ändrad benämning för säkerhetsinspektören inom styrelsen. -

1915 års
 kommission
 för gemensamma
 avlöningsbestäm-
 melser vid
 kommunika-
 tionsverken
 m. fl. verk.

Till följd av remiss har 1915 års kommission för gemensamma avlöningsbestämmelser vid kommunikationsverken m. fl. verk den 23 februari 1918 avgivit utlåtande i ärendet. Kommissionen har därvid icke haft något att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag utom för såvitt detsamma avser inrättande å styrelsens biljett- och blankettkontor av en intendent och föreståndare för kontoret, avsedd att ersätta den nuvarande förrådsförvaltartjänsten därstädes. Kommissionen har emellertid förklarat sig ämna senare inkomma med särskilt förslag i fråga om de avlöningsbelopp, som från 1919 års ingång böra tillkomma såväl nu ifrågavarande som övriga ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar.

Departements-
 chefen.

Då järnvägsstyrelsens föreliggande framställning icke innebär någon ändring i de avlöningsbelopp, som enligt gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar utgå inom de hittillsvarande löneklasserna, och ej heller avser att skapa nya sådana, torde nämnda framställning redan nu kunna upptagas till behandling utan att avlöningskommissionens förebådade löneregleringsförslag därigenom föregripes. Det förslag till ändringar i berörda reglemente, som jag nu i anledning av styrelsens framställning ämnar framlägga, är emellertid icke avsett att vara definitivt beträffande däri upptagna lönebelopp. Dessa lära nämligen komma att röna inverkan av kommissionens förslag, vilket, enligt vad jag inhämtat, kan förväntas så tidigt, att med stöd därav framställning i ämnet kan ske till innevarande års riksdag.

I det följande kommer kommissionens förenämnda utlåtande att beröras allenast i vad detsamma, utöver tillstyrkan, innefattar särskilt yttrande över någon del av styrelsens förslag.

I sitt den 29 augusti 1913 avgivna betänkande har 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten bland annat betonat behovet av geologiska och hydrografiska förundersökningar för vissa arbeten vid statens järnvägar (sid. 74 i kommittébetänkandet). Kommissionen, som erfarit, att geologer vid flera tillfällen tillkallats såsom järnvägsstyrelsens sakkunniga rådgivare, uttalade förhoppning om att så måtte förfaras även framdeles och i ännu högre grad än dittills. Vidare erinrade kommissionen, att vattenrättskommittén i sitt år 1910 avlämnade lagförslag upptagit den bestämmelsen, att före anläggning av järnväg, såväl för statens som för enskildas räkning, syneförrättning skulle hållas för bestämmande av vattenavloppens dimensioner och lutningsförhållanden. Kommissionen antog emellertid, att järnvägsstyrelsen, redan innan en sådan lag trätt i kraft, skulle anse lämpligt att — om ock genom en enklare procedur än en syneförrättning — bereda sig och allmänheten de garantier, som kunde erhållas genom en fackmässig hydrografisk förundersökning.

Järnvägsstyrelsen yttrade sig den 29 september 1914 över vissa i förenämnda betänkande gjorda uttalanden och önskemål samt anförde därvid i fråga om behovet av sådana geologiska och hydrografiska förundersökningar, för vilka kommissionen redogjort, i huvudsak följande.

Vad nya statsbanebyggnader beträffade, hade styrelsen sedan flera år tillbaka brukat låta genom geolog undersöka grundförhållandena å de banor, där anledning funnits befara, att grunden på vissa ställen vore osäker. Likaså hade beträffande de trafikerade linjerna under de senaste åren vid flera tillfällen tillkallats geologer såsom sakkunniga rådgivare, då särskilda undersökningar ansetts behöva verkställas å vissa platser vid statens järnvägslinjer, vilka på grund av geologiska förhållanden kunde misstänkas innebära fara för trafiken.

Dessa sakkunniga kunde emellertid endast angiva de olika jordlagrens läge och beskaffenhet samt uttala sig angående möjligheten av att de komme i rörelse vid avsedd belastning, men däremot givetvis icke, i saknad av teknisk utbildning, vilka åtgärder lämpligen borde vidtagas för att göra banvallen oberoende av de mer eller mindre osäkra grundförhållandena. Bedömandet av lämpliga åtgärder därvidlag hade måst åligga ingenjörerna. Mången gång hade man dock stått tvekande dels angående behovet över huvud taget av några åtgärder för grundförstärkning, dels angående arten av de åtgärder, som i varje fall borde tillämpas för att med väl avvägd kostnad uppnå bästa resultat. Det vore nämligen så, att förhållandena ofta undandroge sig möjligheten av ett fullt säkert bedömande vare sig av den geologiskt eller tekniskt utbildade fackmannen, och ofta hade man därför haft svårt att på förhand bestämma, varest risker kunde vara för handen, liksom också, där frånvaron av risk icke kunnat konstateras, var man lämpligen borde draga gränsen mellan ett visst vederväggande av terrängens belastning eller tillgripandet av säkerställande byggnadskonstruktioner, betingande mycket stora, ofta orimliga kostnader.

A. Befattningar i styrelsen.

Banbyrån.

1. En byråingenjör av 1:a klass såsom föreståndare för geoteknisk avdelning.

Gällde det, som förut antytts, såsom regel, att den geologiska vetenskapen ej fullt behärskade förhållandena, så vore det dock obestriddigt, att geologiskt vetande mången gång gäve klarare begrepp, om huru man även väg- och vattenbyggnadstekniskt borde vid banbyggandet gå till väga. Allt mer hade därför framträtt behovet av att vid statens järnvägar få anställda ett antal ingenjörer, vilka ägde grundligare geologiska kunskaper än som i regel innehades av landets väg- och vattenbyggnadsingenjörer. Styrelsen hade ock inriktat sina bemödanden på att genom lämplig utbildning förskaffa sig dylika specialister.

Styrelsen erinrade i sammanhang därmed om sin den 29 december 1913 vidtagna åtgärd att såsom en början till ett systematiskt studium och behandling av byggnadsarbeten å svag grund tillsätta en geoteknisk kommission av framstående fackmän inom såväl det geologiska som det väg- och vattenbyggnadstekniska området. Denna undersökningskommissions uppgift vore dels att geologiskt undersöka vissa av styrelsen angivna statsbanelinjer samt att angiva, huruvida å dessa linjer rubbningar av banvallen till följd av jordskred eller dylikt kunde vara att befara, dels ock att, om detta vore fallet, inkomma med förslag till de åtgärder, som ansåges böra vidtagas för järnvägens säkerställande mot sådana rubbningar av banvallen.

Rörande åtgärder för bestämmande av vattenavloppens dimensioner och lutningsförhållanden instämde styrelsen uti 1912 års järnvägskommissions uttalande, att, innan lag i ämnet trädde i kraft, genom en enklare procedur än syneförrättning borde beredas garantier för att sakkunskapen i fråga om de hydrografiska förhållandena komme till sin rätt. Styrelsen ville ock låta sig angeläget vara att i enlighet härmed förfara och sålunda åtminstone genom samråd med sakkunnig å hithörande område förskaffa sig de önskade garantierna. Styrelsen hade sålunda intet att erinra mot järnvägskommissionens i ovan nämnda båda hänseenden gjorda uttalanden, utan förklarade sig beredd att tillgodose desamma.

Den av styrelsen tillsatta geotekniska kommissionen består av, förutom vederbörande bandirektörer och arbetschefer för respektive distrikt eller arbetsområden, professorn vid Stockholms högskola friherre G. J. de Geer, byggnadschefen P. J. F. Blidberg, professorn vid tekniska högskolan W. K. A. Fellenius och statsgeologen E. J. L. von Post.

I sin föreliggande skrivelse meddelar styrelsen, att den geotekniska kommissionen beräknar att under loppet av år 1918 hava slutfört sina undersökningar. Vidare framhåller styrelsen i detta sammanhang, att, då erfarenheten under kommissionens verksamhet alltmer påvisat behovet av ett särskilt fackorgan vid statsbanorna till tjänst vid deras byggnadsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsbranschen, frågan om inrättandet av särskild geoteknisk avdelning inom styrelsen nu borde upptagas till lösning. Styrelsen anför härom följande:

»Under den tid geotekniska kommissionen verkat, har styrelsen kommit till den uppfattningen, att jämväl i framtiden vederbörlig uppmärksamhet bör ägnas de geotekniska problemen såväl vid anläggandet av nya järnvägar som vid under-

hållet av redan befintliga, och enligt styrelsens mening torde detta icke kunna ske annorledes än genom inrättandet av en geoteknisk fackavdelning, vilken styrelsen tänkt sig förlagd under banbyrån.

Denna avdelnings uppgifter skulle i huvudsak bliva av tvenne slag, nämligen dels att företråda den geotekniska specialsakkunskapen vid nybyggnader och underhållsarbeten vid statens järnvägar, dels att systematiskt arbeta för en ökad och fördjupad insikt i de grundläggande frågorna inom geotekniken.

De åligganden, som sålunda komme att vila å denna banbyrås avdelning, torde i huvudsak bliva,

att, då sådant på grund av geotekniska förhållanden påfordrades, biträda vid verkställandet av undersökningar för nya statsbanor, dubbelspår, grundläggningar och övriga arbeten, ävensom att inom styrelsen biträda vid granskning av inkomna förslag till dylika arbeten;

att upprätta förslag till och följa utförandet av arbeten, som särskilt avse att säkerställa banan;

att verkställa inspektioner av från geoteknisk synpunkt beaktansvärda delar av statsbanenätet;

att insamla, ordna och tillgodogöra den erfarenhet rörande geotekniska frågor, som inhämtats och allt fortfarande inhämtas vid statsbanenätet och även utanför detsamma;

att genom undersökningar av föreliggande stabilitetsfall och genom erforderliga fält- och laboratoriestudier av jordarternas hållfasthets- och därmed sammanhängande egenskaper och i övrigt på sätt, som kan finnas lämpligt, verka för att föra den grundläggande vetenskapen på området framåt;

att utarbeta metoder för verkställandet av geotekniska undersökningar samt bringa till stånd ändamålsenliga benämningar och beteckningar beträffande dylika arbeten;

att genom publikationer sprida kännedom om de rön inom geotekniken, som genom institutionens verksamhet framkomma, eller vilka av densamma insamlas; samt

att, i den mån arbetet vid statens järnvägar det medger och allmänna geotekniska frågor därav kunna antagas bliva belysta, utföra geotekniska utredningar även för övriga statens verk, där sådana av desamma begäras.

Då det är av synnerligt stor vikt att, så långt ske kan, för framtiden söka undvika de mycket betydande risker och kostnader, som givetvis måste förmedlas av otillräckliga geotekniska kunskaper, håller styrelsen före, att hit hörande utredningar med sina ofta ganska speciella och komplicerade uppgifter böra handhas av en särskild avdelning inom styrelsen. Då det vidare gäller att för tekniken praktiskt tillgodogöra de systematiska studier och forskningar, som genom geologien redan kommit till stånd och som allt fortfarande utvecklas, anser styrelsen den enda tillfredsställande lösningen bliva, att styrelsen tillföres en skicklig väg- och vattenbyggnadsingenjör jämte en grundligt utbildad geolog, som med full sakkunskap kan ur geologisk synpunkt och med geologiska arbetsmetoder belysa och utreda de skilda frågorna och som därjämte äger förutsättningar för att kunna följa den fortgående utvecklingen inom den blott för en fackman utan alltför stora svårigheter användbara geologiska facklitteraturen. I följd av sin sammansatta natur torde emellertid de geotekniska frågorna svårigen tillfredsställande lösas utan ömsesidig samverkan mellan verklig geologisk och verklig teknisk sakkunskap. På grund av det tekniska syftet med ifråga-

varande utredningar håller styrelsen dock före, att ingenjören bör hava ledningen, men då det är av vikt, att båda odelat kunna ägna hela sitt intresse och sin verksamhet åt den gemensamma uppgiften att utbilda och tillgodogöra geotekniska kunskaper, så är det givetvis nödvändigt, att båda befattningarna ur ekonomisk synpunkt tillgodoses så pass, att deras innehavare ej vid första tillfälle söka sig förmånligare platser, vilket ju vore särskilt ogynnsamt, när det gäller ett nybildat fack, inom vilket lämpliga ersättare icke finnas utbildade. Av samma skäl kunna tillfredsställande resultat näppeligen ernås genom tillfälligt biträde av en eller annan icke särskilt geotekniskt utbildad geolog, och att en sådan, även mot hög ersättning, alltid skulle finnas disponibel just då brådskande arbeten vid statens järnvägar förestode, kan icke heller gärna antagas. Lika litet torde t. ex. Sveriges geologiska undersökning vara betjänad av eller ens villig till ett hälftenbruk av så oberäkneligt slag. Styrelsen tillåter sig därjämte framhålla, att en hos styrelsen ständigt tillgänglig geolog bör kunna lämna värdefullt biträde vid handläggningen av jämväl andra ärenden, för vilka styrelsen nu nödgas anlita utomstående fackmän, såsom vid uppsökande och undersökning av torvmossor och grusförekomster samt i vissa fall vid utredningar rörande förekomster av nyttiga bergarter och mineral inom områden, där nya järnvägar planeras.

Med hänsyn till omfånget av de antydda arbetsuppgifterna och den ytterligare utveckling, som är att emotse å det geotekniska arbetsområdet, anser styrelsen starka skäl tala för, att såväl geologen som ingenjören borde uppföras på ordinarie stat. Då emellertid styrelsen icke är helt övertygad om, att geologen även för framtiden skulle få full sysselsättning vid statens järnvägar, anser sig styrelsen för närvarande böra inskränka sin framställning att omfatta att endast ingenjören tills vidare beredes genom ordinarieskap förenad fastare anställning vid verket.

Styrelsen har tänkt sig, att med de arvoden, som äro fastställda för byråingenjörer av 1:a klass, nämligen lägst 4,200 kronor och högst 5,100 kronor eller med tillägg av ersättning för bostad och bränsle en sammanlagd avlöning av lägst 5,700 kronor och högst 6,600 kronor, möjlighet förefinnes att erhålla för befattningen lämplig person.

På grund av det anförda har i föreliggande förslag upptagits för banbyrån en byråingenjör av 1:a klass såsom föreståndare för en geoteknisk avdelning inom styrelsen.»

Skiljaktig
mening inom
järnvägs-
styrelsen.

Vid behandling av föreliggande fråga inom styrelsen var överingenjören Hjalmar Fogelmarck av skiljaktig mening beträffande den föreslagna avlöningen åt föreståndaren för den geotekniska avdelningen samt förordade, att ifrågavarande befattningshavare borde i avlöningshänseende och tjänsteställning likställas med byrådirektör. Till stöd för denna mening anförde överingenjören Fogelmarck följande:

»Hela den av styrelsen anförda motiveringen för ifrågavarande befattningsinrättande synes tydligt angiva, att för tjänsten i fråga krävas sådana kvalifikationer och personliga förutsättningar, att man icke kan påräkna att få densamma besatt på tillfredsställande sätt, om den icke är förenad med högre löneförmåner än dem, som tillkomma byråingenjör av 1:a klass.

Befattningen i fråga torde, på sätt av styrelsens motivering framgår, kunna bliva till stor nytta för statens järnvägar, men enligt mitt förmenande kan den också under vissa förutsättningar bliva mera till skada än till gagn.

Den blir till nytta, om för befattningen kan förvärvas lämplig person, som jämte erforderligt mått av väg- och vattenbyggnadstekniska samt geologiska kunskaper förenar tillräcklig praktisk erfarenhet inom området för hans verksamhet för att han skall kunna ge vederbörande arbetschefer och bandirektörer de riktiga anvisningarna beträffande eventuellt erforderliga åtgärder för banans säkerställande å platser, där den vilar eller skall byggas på osäker grund.

I motsatt fall kan däremot befattningen vara till skada. Tjänstemannen i fråga, geologingenjören, kan nämligen bedöma byggnadsförhållandena felaktigt, så att han antingen anser åtgärder för banans säkerställande obehövliga, där sådana verkligen erfordras, eller anvisar ett förfaringssätt, som icke undanröjer riskerna — i vilka fall oberäknelig skada kan åstadkommas, för såvitt icke vederbörande byggnadsbefäl sitter inne med så stor erfarenhet, att han i strid med geologingenjörens anvisningar på eget ansvar vidtager de riktiga åtgärderna — eller också anser sig geologingenjören, om han saknar tillräcklig erfarenhet, böra lämna anvisning på sådana onödigt kraftiga åtgärder, att han under alla omständigheter känner sig »på säkra sidan» beträffande sitt tekniska ansvar med åsidosättande av det byggnadsekonomiska ansvaret. I senare fallet kan statsverket åsamkas onödiga utgifter till mycket betydande belopp, isynnerhet som det blir svårt för byggnadsbefälet att i sådant fall påtaga sig ansvaret för mindre kraftiga och mindre dyrbara åtgärder, även om han för sin del finner geologingenjörens anvisningar innebära onödiga kapitalutlägg.

För att geologingenjören skall kunna lämna anvisningar på riktigt avvägda åtgärder måste han icke endast hava erforderliga teoretiska kunskaper, grundade på ett ingående studium av hithörande väg- och vattenbyggnadstekniska och geologiska frågor, utan han måste framför allt hava tillräcklig praktisk erfarenhet. Det område, han skall behärska, erbjuder så många synnerligen vanskliga och på grund av vitt skilda omständigheter olika fall, att han icke kan hava tillräcklig ledning för deras bedömande av formler och tabeller eller av andras rön, utan hans omdöme måste alltid till stor del vara grundat på personlig erfarenhet, som kan samlas endast under flerårig verksamhet inom området.

Det är på grund härav alldeles särskilt viktigt beträffande denna befattning, att det blir kontinuitet i tjänsten och att den person, som bekläder densamma, kan kvarhållas under flera år, åtminstone så länge att under tiden annan person hinner utbildas till eventuell efterträdare. Detta är emellertid så mycket svårare som antalet för tjänsten lämpliga personer är synnerligen begränsat och tjänsten icke erbjuder några befodringsmöjligheter.

Geologingenjörens tjänsteställning bör vara högre än byråingenjör av 1:a klass bland annat också därför, att han skall samarbeta direkt med arbetschefer och bandirektörer.

Enda skälet mot att den nya tjänsten tilldelas ställning och avlöningsförmåner såsom för byrådirektör torde vara, att geologingenjören i så fall skulle bliva bättre ställd än andra föreståndare för avdelningar av banbyrån, t. ex. för brokonstruktionsavdelningen samt signal- och säkerhetsavdelningen. Men enligt mitt förmenande blir det under en närmare framtid en oavvislig nödvändighet att även förbättra dessa befattningssinnehavares ställning, om man skall hava någon utsikt att kunna få behålla dugligt folk å dessa platser. Att tills vidare

tilldela geologingenjören förmåner endast såsom byråingenjör av 1:sta klass i avvaktan på en allmän höjning av anställningsvillkoren för denna senare befattning anser jag så mycket mindre lämpligt, som det just vid besättandet första gången av platsen såsom geologingenjör är svårast att finna den rätta personen och man i så fall torde gå miste om möjligheten att för platsen förvärva en person, som samlat erfarenhet på området under flerårig verksamhet inom den i styrelsens skrivelse omtalade geotekniska kommissionen.

För övrigt vill jag såsom min åsikt framhålla, att intet som helst skäl synes mig föreligga för att geologingenjören skulle i tjänsteställning och löneförmåner ställas på ett lägre plan än vissa andra befattningshavare hos styrelsen, som hava byrådirektörs ställning, t. ex. säkerhetsinspektören samt föreståndarna för inrikes taxeyråns skadeersättningsavdelning och elektrotekniska byråns belysningsavdelning.»

Departements-
chefen.

Erfarenheten har givit vid handen, att soliditeten hos en banbyggnad i främsta rummet är beroende på grundens beskaffenhet. En nödvändig förutsättning för att en järnvägs planläggning och underhåll skall kunna ske på det såväl ur ekonomisk synpunkt som med hänsyn till trafiksäkerheten bästa sättet är därför en ingående kännedom om de geologiska grundförhållandena. I sitt förenämnda utlåtande framhåller 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, att, ehuru en erfaren järnvägsbyggare i regel vore kompetent att bedöma även hit hörande frågor, det dock visat sig, att misstag begåtts, som kunnat undvikas, därest byggnadsplanerna reviderats av fackmän på geologiens och hydrologiens områden. Såsom exempel härå har kommissionen anför, att en efter bohusbanans utförande tillkallad geolog påvisat vissa för de bohuslänska formationerna karaktäristiska förhållanden, vilka, om de på förhand varit kända, sannolikt skulle hava föranlett betydande avvikelser från den valda linjeföringen, samt att den efter normala beräkningsgrunder föreslagna vattenavledningen vid linjen Gällivare—Riksgränsen redan under byggnadstiden befunnits otillfredsställande. Järnvägsstyrelsen har med beaktande av nu berörda synpunkter sedan flera år tillbaka anlitat fackutbildade geologer för undersökningar beträffande såväl nya banbyggnader som redan trafikerade järnvägar av vissa platser, vilka på grund av sin geologiska beskaffenhet kunde misstänkas innebära fara för banbyggnadens bestånd. Sedan år 1914 har den av styrelsen tillsatta geotekniska kommissionen behandlat hit hörande frågor. Denna kommission, som haft till uppgift att undersöka vissa angivna statsbanelinjer och att i fall av behov föreslå åtgärder för järnvägens säkerställande mot sådana rubbningar av banvallen, vilka kunde befaras på grund av jordskred eller dylikt, har nu i det närmaste fullgjort de uppdrag, som anförtratts åt kommissionen. Det är emellertid av

vikt, att jämväl i framtiden den geotekniska sakkunskapen finnes representerad inom styrelsen. Då det icke torde kunna ifrågasättas att göra ifrågavarande kommission permanent, synes bästa sättet att vinna detta syftemål vara att i enlighet med styrelsens förslag inrätta en särskild geoteknisk avdelning inom styrelsens banbyrå.

Den geotekniska avdelningens uppgifter skulle bliva väsentligen av tvenne slag, nämligen dels att företräda den geotekniska specialkunskapen vid nybyggnader och underhållsarbeten vid statens järnvägar och dels att systematiskt arbeta för en alltmera ökad och fördjupad insikt i de grundläggande frågorna inom geotekniken. Det är tydligt, att denna avdelning för att på ett effektivt sätt kunna fylla de olikartade och sammansatta uppgifter, som skulle komma att påvila densamma, måste inom sig äga tillgång till såväl teknisk som geologisk fackkunskap och att, även om vissa frågor kunna bliva av övervägande teknisk och andra av övervägande geologisk art, en oavlåten kombination mellan dessa båda synpunkter är oundgängligen behövlig.

Bland de mera rent tekniska ärenden, avdelningen skulle få att handlägga, må nämnas utarbetandet av grunder för beräkning av jordstatiska problem samt upprättandet av förslag till konstruktioner, som ingå i åtgärder för tryggande av stabilitetsförhållandena å viss plats. Av övervägande geologisk art äro åter följande frågor, vilka enligt styrelsens förslag skulle komma att åligga avdelningen, nämligen erforderlig bestämning av jordarter samt utförande av mineralogiska och mikroskopiska undersökningar av jordprov, undersökning av den geologiska byggnaden och hydrologien å platser, där markförskjutning inträffar eller vilka eljest kunna anses kritiska, samt undersökning av berggrunden, där så vid ifrågasatta större bergschaktningar och tunnelbyggnader erfordras. Såsom exempel å ärenden, vilka kräva såväl tekniska som geologiska fackkunskaper, kan nämnas bestämning av olika jordarters motståndsförmåga mot skilda slag av deformerande inverkan, förberedande undersökningar för lämpligaste sträckningen av ny bana, periodiska inspektioner av från geoteknisk synpunkt beaktansvärda delar av statsbanenätet, utredning angående inträffade markförskjutningar, registrering av geotekniska iakttagelser, utarbetande av undersökningsmetoder, fastställande av normer för undersökningsresultatens framställande samt publikation av geotekniska meddelanden och uppsatser.

Med hänsyn till det tekniska syftemålet med ifrågavarande avdelning synes densamma, på sätt av styrelsen föreslagits, böra ställas under ledning av en ingenjör. På denne befattningshavare måste emellertid ställas den fordran, att han, förutom väg- och vattenbyggnadsteknisk

utbildning, jämväl förvärvat grundligare geologiska kunskaper än som i regel innehavas av väg- och vattenbyggnadsingenjörer. Utan sådana kunskaper torde han knappast vara i stånd att åstadkomma erforderlig samverkan mellan de geologiska och tekniska synpunkterna. Mot förslaget att uppföra denna tjänst å ordinarie stat finner jag icke något att erinra.

Styrelsen har föreslagit, att föreståndaren för den geotekniska avdelningen skall erhålla samma avlöning och tjänsteställning som byråingenjör av 1:a klass, eller, inberäknat ersättning för naturaförmåner, lägst 5,700 kronor och högst 6,600 kronor, varemot överingenjören Fogelmark uttalat sig för att han, beträffande tjänsteställning och avlöningsförmåner, borde jämföras med byrådirektör. Därest ändamålet med ifrågasatt avdelning skall vinnas, är det av vikt, att till föreståndarbefattningen kan förvärfvas en fullt kvalificerad ingenjör, och måste med hänsyn härtill avlöningsförmånerna göras någorlunda lockande. Då emellertid styrelsen ansett den avlöning, som tillkommer byråingenjör av 1:a klass, för ändamålet tillräcklig, anser jag mig icke böra ifrågasätta högre avlöningsförmåner. Att märka är, att ifrågasatt befattningshavare i annat fall skulle bli i avlöningshänseende bättre ställd än övriga avdelningsföreståndare på banbyrån med jämförbara kvalifikationer. Vidare må framhållas, att det förslag angående lönerreglering för personal vid statens järnvägar m. fl. verk, som kan förväntas från 1915 års avlöningskommission, torde komma att innebära en icke oväsentlig förbättring av avlöningsförmånerna i förevarande löneklass.

Den fackutbildade geolog, som erfordras för geotekniska avdelningen, torde tills vidare ej böra uppföras å ordinarie stat, då ännu icke med säkerhet kan bedömas, huruvida denne för framtiden ständigt kan er- hålla full sysselsättning inom styrelsen.

I enlighet med av statsmakterna år 1914 uppdragna riktlinjer sammanfördes från och med år 1915 ledningen av statens större järnvägsbyggnader å den då nyorganiserade byggnadsbyrån, vars verksamhet uppdelades på två avdelningar, bangårdsavdelningen och nybyggnadsavdelningen, vilken sistnämnda avdelning till en början uppfördes å extra stat.

I skrivelse den 27 oktober 1915 framlade järnvägsstyrelsen förslag bland annat om uppförande å ordinarie stat av vissa befattningshavare å byggnadsbyrån. Därvid upptog styrelsen för nybyggnadsavdelningen endast en befattning i byråingenjörsg rad, nämligen en byråingenjör av 1:a klass, och blev detta förslag av Kungl. Maj:t och riksdagen godkänt. Emellertid anförde styrelsen i nämnda skrivelse, att

Byggnads-
byrån.
2. En byrå-
ingenjör av 2:a
klass.

redan vid tiden för densammas avgivande å nybyggnadsavdelningen funnes i extra ordinarie anställning — förutom byråingenjören av 1:a klass — två ingenjörer med mera stadigvarande anställning, en byråingenjör och en av underingenjörerna, vilka handlade sådana ärenden, för vilkas behandling avsåges tjänsteman med byråingenjörs ställning. Styrelsen framhöll därför, att skäl skulle kunna anses föreligga att redan då föreslå uppförande å ordinarie stat av åtminstone ytterligare en byråingenjörstjänst. Styrelsen hade emellertid icke ansett sig för det dåvarande böra framlägga förslag därom, enär någon längre tids erfarenhet angående verkningarna av de nya organisationsformerna för ledningen av nya byggnader och anläggningar syntes böra inhämtas, innan det stadigvarande behovet av tekniska arbetskrafter å nybyggnadsavdelningen, utöver vad styrelsen beräknat år 1914, med säkerhet kunde bedömas.

I föreliggande skrivelse anför styrelsen, att den tid, som gått, sedan berörda uttalande gjordes, noggsamt givit vid handen, att stadigvarande behov föreläge av nyssnämnda tvenne å extra stat upptagna ingenjörer i byråingenjörs ställning. Med hänsyn till den stora byggnadsverksamhet, som under många år framåt syntes förestå för statens järnvägsbyggnader, avseende icke blott genomförande av den av statsmakterna fastslagna planen för byggande av inlandsbanan jämte tvärbanan emellan denna och norra stambanan utan även byggande av dubbelspår samt ombyggnad och utvidgning av större bangårdar vid de trafikerade statsbanorna, syntes utvecklingen snarare peka mot att de nuvarande tekniska arbetskrafterna å byrån icke skulle visa sig tillräckliga. Ehuru sålunda enligt styrelsens mening fullgoda skäl föreläge att nu föreslå uppförande av ytterligare tvenne byråingenjörsbefattningar på ordinarie stat, ansåge sig dock styrelsen för närvarande, då den ena ingenjörsbefattningen ännu tillsvidare någon tid lämpligen kunde uppehållas av från arbetsdistrikten inkallad ingenjör, icke böra framlägga förslag om inrättande av mera än en byråingenjörsbefattning av 2:a klass.

Ifrågavarande tjänstebefattning har av styrelsen föreslagits med stöd av de senaste årens erfarenhet angående det bestående behovet av arbetskrafter för byrån. Då med hänsyn till den byggnadsverksamhet vid statens järnvägar, som efter statsmakternas beslut vid senaste riksdagar om nya statsbanebyggnader och andra byggnadsarbeten synes förestå under flera år framåt, en ytterligare ökning av byråns arbetsmängd torde vara att förvänta, tillstyrker jag förslaget i denna del.

Departements-
chefen.

Maskinbyrån.
3. En över-
inspektör för
maskin-
tjänsten.

I skrivelse den 17 oktober 1916 gjorde järnvägsstyrelsen framställning om bemyndigande att få förordna en särskild tjänsteman såsom styrelsens inspektör för maskintjänsten.

Till stöd för denna framställning anförde styrelsen bland annat följande:

»Den alltmera stegrade trafikintensiteten å statens järnvägar ställer de största krav på ett rationellt utnyttjande av tillgången på rullande materiel och av den för dess betjänande anställda personalen. Visserligen har erfarenheten från den senaste tiden givit vid handen, att lokomotivens nyttiga arbete kunnat väsentligt ökas, men även att sannolikt ytterligare åtgärder för vinnande av största möjliga nyttiga användning av den disponibla dragkraften kunna vidtagas. Härför erfordras emellertid ett väl planlagt samarbete mellan såväl de olika distrikten och bandelarna som ock de olika tjänsteställena vid maskin- och trafikavdelningarna, så att i första hand lokomotiven med personaler, men även övrig rullande materiel komma till användning för sådan tjänstgöring, att det mesta möjliga av deras prestationsförmåga uttages på ett ekonomiskt och för trafikarbetets besörjande fördelaktigt sätt. Hithörande frågor handläggas i styrelsen å maskinbyrån, och skall linjetjänsten i berörda hänseende inspekteras av byråchefen å maskinbyrån. På grund av den alltmera växande arbetsbördan för denne — vilken bl. a. icke medger tid till företagande av inspektioner i den utsträckning önskligt skulle vara — kräva dessa frågor emellertid under byråchefen en särskild tjänsteman, som uteslutande ägnar sig åt desamma, varigenom vinnes möjlighet att på en hand kunna samla en mera ingående detaljkännedom i dessa förhållanden och att genom inspektioner kunna utöva en ständig och effektiv kontroll samt åstadkomma ett raskt ingripande, där förhållandena så påkalla.

Arbetet härmed kommer att bli i hög grad ansvarsfullt och ansträngande, varför den tjänsteman, som får detsamma åt sig uppdraget, måste vara i motsvarande grad högt kvalificerad. På grund även därav, att hans verksamhet särskilt i inspektionshänseende erbjuder likheter, anser styrelsen, att han bör i tjänsteställning vara jämställd med den nyinrättade säkerhetsinspektören vid trafikbyrån.»

Med anledning av berörda framställning bemyndigade Kungl. Maj:t den 20 oktober 1916 järnvägsstyrelsen att förordna lämplig tjänsteman med maskinteknisk utbildning och med erfarenhet jämväl i trafik- och linjetjänst att från och med den 1 november 1916 tills vidare intill utgången av år 1917 under byråchefen å maskinbyrån i egenskap av inspektör handhava tillsynen över lokomotivparkens utnyttjande och vad därmed ägde samband, varjämte Kungl. Maj:t medgav, att den tjänsteman, som av styrelsen förordnades att utöva ifrågavarande inspektörsuppdrag, finge tilldelas avlöningsförmåner, motsvarande dem, som tillkomme säkerhetsinspektör vid statens järnvägar, med skyldighet för honom att under tiden för förordnandet avstå med innehavande tjänst förenade avlöningsförmåner.

Vad sålunda stadgats skall enligt Kungl. Maj:ts beslut den 26 oktober 1917 tills vidare äga tillämpning intill utgången av år 1918.

Den av järnvägsstyrelsen på grund av berörda bemyndigande förordnade inspektörens verksamhet har, enligt vad styrelsen meddelat, i huvudsak omfattat tillsynen över att tjänstgöringsturer för maskinlinjepersonalen bliva lagda likformigt och på ett med hänsyn till ekonomi och personalens berättigade krav tillfredsställande sätt, att tjänstgöringsturer för lokomotiven bliva ordnade på mest ekonomiska sätt och med förläggande av de olika lokomotivtyperna, där de kunna på fördelaktigaste sätt komma till användning, att lokomotivens dragkraft blir så långt möjligt utnyttjad, samt att nödig sparsamhet med lokomotivbränsle och smörjningsmaterialier iakttages.

Järnvägstyrelsen har nu föreslagit ifrågavarande befattnings uppförande på ordinarie stat samt anför härom följande:

»Under den tid, som förflutit efter ifrågavarande befattnings tillsättande på extra stat, har styrelsen funnit, att de förväntningar, som förknippades med inrättandet av densamma, till alla delar gått i uppfyllelse. Ett intimare samarbete mellan styrelsen och linjebefälet har åvägabragts, varigenom styrelsen givits tillfälle att vid behov hastigt kunna ingripa reglerande vid lokomotivdragkraftens fördelning med hänsyn till trafikvariationerna. Lokomotivens utnyttjande har kunnat ökas dels genom kontroll över upprättandet av lokomotivturerna inom maskinsektionerna, dels genom ordnandet av lokomotivtjänstgöringsturer i större utsträckning än förut oberoende av distrikts- och sektionsgränser. Bättre tillsyn har erhållits över lokomotivtjänstens driftkostnader samt däröver, att större sparsamhet iakttages med de vid lokomotivtjänsten erforderliga förbrukningsartiklarna lokomotivbränsle och smörjoljor. Lokomotivens underhåll har bättre kunnat följas, varigenom åtgärder kunnat vidtagas för dessas hastigare iståndsättande m. m.

Styrelsen har på grund härav kommit till den bestämda uppfattningen, att denna tjänst snarast möjligt bör uppföras å ordinarie stat.

Med hänsyn till vad som ovan anförts har styrelsen ansett sig böra upptaga å maskinbyrån en ny befattningshavare, för vilken, i överensstämmelse med vad av styrelsen i det följande föreslås rörande lämplig benämning å ny befattningshavare för inspektion av trafiktjänsten, ävensom förändrad benämning å säkerhetsinspektören, föreslås benämningen överinspektör för maskintjänsten.

Med hänsyn till tjänstens ansvar bör enahanda avlöning honom tilldelas, som enligt statsmakternas beslut nu tillkommer den med honom likvärdige säkerhetsinspektören.»

Enligt gällande instruktion för järnvägsstyrelsen skola distriktens räkenskapshandlingar, sedan de granskats å revisionskontoret, undergå ytterligare granskning å de olika i arbetsordningen bestämda byråerna inom styrelsen för vinnande av kontroll av såväl ändamålsenligheten av gjorda utbetalningar och av de förvaltningsåtgärder, som föranlett dessa,

Departements-
chefen.

som ock lämpligheten av erlagda pris. I den av överrevisorerna vid statens järnvägar avgivna berättelsen rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1916 har påpekats, att dylik saklig granskning icke företagits. I sitt häröver avgivna utlåtande har järnvägsstyrelsen framhållit, bland annat, att den i instruktionen föreskrivna sakliga granskningen av räkenskaperna utgjorde ett led i det ständiga följande av och den kontroll å linjemyndigheternas förvaltning, som borde åligga verkets centrala myndighets styrelse. Under det att den kontroll, som utövades av revisionen, väsentligen hade till uppgift att med ledning av räkenskaperna tillse, att anmärkning i föreliggande fall utställdes mot vederbörande för försummelse och författningsöverträdelse, vore syftet med styrelsens övervakande av förvaltningen mera omfattande. Härvid borde nämligen utövas en saklig kontroll på underlydande myndigheter huru styrelsens order utfördes och huru den dessa myndigheter tillkommande självständiga verksamheten utövades. Vidare borde tillses, att genom råd och anvisningar önskvärda rättelser för framtiden åvägabringades, och slutligen borde utrönas, på vad sätt styrelsens egna åtgärder verkade, och var nya eller ändrade dispositioner vore av nöden. Den erfarenhet, som vunnes genom handlingar av olika slag, exempelvis räkenskaper, rapporter och statistiska sammanställningar, vore emellertid ofta icke härför tillfyllest, utan måste kompletteras genom inspektion, vilken i många fall utgjorde det huvudsakliga eller rent av enda medlet för frågors utredande. Genom den tid efter annan vidtagna ökningen av arbetskrafterna inom styrelsen hade i och för sig större möjligheter beretts till utövande av styrelsens inspekterande myndighet i förhållande till linjeförvaltningen, men å andra sidan hade dessa möjligheters utnyttjande i betydlig grad minskats genom den ökade arbetsbördan. Inom vissa arbetsgrenar, där det icke visat sig möjligt för vederbörande föredragande att själva medhinnna föreskriven inspektion, hade därför särskilda inspektörstjänster måst inrättas. Genom såväl den nya säkerhetsinspektörstjänsten som de till uppförande å ordinarie stat nu föreslagna överinspektörstjänsterna för respektive maskin- och trafiktjänsten hade tillskapats organ, som vore ägnade att i väsentlig grad bidra till en mera rationell inspektion av linjeförvaltningen.

I föreliggande skrivelse uttalar styrelsen, att styrelsen tänkt sig, att den mera ingående inspektion av linjeförvaltningens åtgärder, som förenämnda överinspektörer skulle komma att utöva, i viss mån borde komma att ersätta eller komplettera även den föreskrivna sakliga granskningen av linjeförvaltningens åtgöranden av ekonomisk innebörd, och

håller styrelsen före, att förslaget om beredande av ordinarie anställning jämväl för sistnämnda två överinspektörer skulle i avsevärd mån tillgodose det önskemål, som åsyftades.

Beträffande särskilt nu ifrågakvarande befattning har den försöksvis vidtagna anordningen med en inspektör för maskintjänsten visat sig vara av stor betydelse för en ekonomisk järnvägsdrift, i det denna anordning i väsentlig grad bidragit till möjligheten av ett rationellt utnyttjande såväl av tillgången på rullande materiel som av den för dess betjänande anställda personalen. Även ur personalens synpunkt har det varit av vikt, att en noggrann tillsyn kunnat ägnas dess arbetsförhållanden. De av styrelsen anförda skälen för befattningens uppförande å ordinarie stat synas jämväl övertygande, och har jag därför ansett mig böra biträda styrelsens härom gjorda framställning.

Mot den av styrelsen å befattningen föreslagna benämningen har jag för min del ingen anmärkning att framställa.

Å maskinbyrån äro anställda, förutom byråchefen, följande tekniskt utbildade tjänstemän, nämligen en byrådirektör, tre byråingenjörer av 1:a klass samt tre byråingenjörer av 2:a klass. Till denna byrås handläggning höra bland annat ärenden rörande kontroll, leveransbesiktning och inspektion av statens järnvägars rullande materiel, med undantag av elektrisk sådan, ävensom rörande tillsyn över enskilda järnvägars rullande materiel. Ärenden av nu nämnda slag handläggas av byrådirektören å maskinbyråns inspektionsavdelning med biträde av en byråingenjör av 2:a klass.

4. En byråingenjör av 1:a klass.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu om uppförande å ordinarie stat av ytterligare en byråingenjör av 1:a klass, avsedd för inspektionsavdelningen. Styrelsen anför härom följande:

»En utvidgning av maskinbyråns inspektionsavdelnings verksamhet därhän, att denna avdelnings tjänstemän kunde användas jämväl för kontroll av den rullande materielen underhåll samt dagliga tillsyn och vård har länge syntts styrelsen önskvärd. Därför har styrelsen ock den 29 juni 1917 förordnat, att det skall åligga byrådirektören å maskinbyråns inspektionsavdelning att själv eller genom underlydande tjänstehavare utöva inspektion över statens järnvägars i trafik varande rullande materiel. Denna inspektion skall avse såväl materielen underhåll som dess dagliga tillsyn och vård, varjämte rapporter över gjorda iakttagelser skola avgivas till byråchefen för maskinbyrån.

Genom denna föreskrift har maskinbyråns inspektionsavdelning fått en i väsentliga delar utvidgad verksamhet, som kräver för densamma avfattad organisation och ökat antal arbetskrafter.

Den del av maskinbyråns inspektionsavdelnings nuvarande verksamhet, som erfordrar inspektionsresor, omfattar besiktning av nytillverkad rullande materiel för

statens och enskilda normalspåriga järnvägar samt kontroll över tillverkningen av all sådan materiel för statens järnvägar och till en icke ringa del för enskilda järnvägar, varjämte för statens järnvägars räkning även kontrolleras tillverkningen av en mängd detaljer till rullande materiel m. m. Dessa inspektionsresor företagas, i vad de ske över statens järnvägar, i största möjliga utsträckning som nattresor, för att därigenom spara tid och arbetskrafter. Vidare har man strävat efter att så lägga resorna, att flera förrättningar kunna utföras under en och samma resa, varigenom vinnes att minsta möjliga tid användes på respektive inspektionsplats. Dessutom är att märka, att då de fabriker, som tillverka rullande materiel och effekter till sådan, äro så belägna, att exempelvis ej alls inspektionsresor för nämnda ändamål förekomma å linjerna norr om Storvik, det är självfallet, att den nyligen påbörjade inspektionen av underhåll och daglig skötsel av den i trafik varande rullande materielen icke kan i annat än mycket begränsad grad och därtill blott i vissa tåg och å vissa platser, som passeras vid resorna för tillverkningskontroll, utföras med nu å inspektionsavdelningen tillgängliga arbetskrafter.

För att den sålunda utvidgade inspektionsverksamheten å maskinbyråns inspektionsavdelning skall bliva verkligt effektivt erfordras därför, att inspektionsresorna företrädesvis företagas med dagtåg samt att inspektionen icke blott omfattar i respektive tåg gående materiel utan även utsträcker till vid större anknytnings- och slutstationer samt verkstads- och maskinstationer befintlig materiel. Inspektionsförrättaren bör därvid hava rätt och skyldighet att hänvända sig till respektive befäl och underlydande organ samt att vid konstaterande av felaktighet och försummelse personligen ingripa för omedelbar rättelse.

En sådan verksamhet kräver emellertid en särskilt därför anställd tjänsteman och därtill en väl kvalificerad sådan, vilket givetvis icke skulle hindra, att denna tjänstemans resor, när så är lämpligt, kombineras med inspektioner tillhörande avdelningens övriga verksamhet, liksom de övriga tjänstemännens inspektionsresor kunna och böra så anordnas, att de i möjlig utsträckning lämna bidrag till denne tjänstemans huvudsakliga uppgift.

Inrättandet av en dylik tjänst skulle även möjliggöra utöandet på ett mera effektivt sätt än vad som nu är fallet av den inspektionsavdelningens verksamhet, som avser den kontroll över underhållet å viss rullande materiel vid de till statens järnvägar anslutna normalspåriga enskilda järnvägarna, som enligt förordningarna av den 21 oktober 1864 och den 31 december 1904 åligger järnvägsstyrelsen, men som hittills, då ingen motsvarande kontroll över underhållet av statens järnvägars egen rullande materiel tillämpats, endast i mera trängande fall kunnat utövas. Betydelsen av denna senare kontroll har även på senare år allt mera framträtt, allt efter som statsbanornas tåghastigheter stigit, dess rullande materiels tyngd ökats och konstruktionsförhållanden anpassats därefter, under det att de anslutande banornas motsvarande förhållanden ej väsentligt ändrats. Även har det under senare år blivit allt mera vanligt, att anslutande enskilda banors personvagnar insättas i statens järnvägars tåg eller att enskilda banors tåg framföras å vissa statens järnvägars linjer. Allt detta gör, att en effektivare kontroll härvidlag är väl behöfelig, och denna kontroll kan och bör lämpligen utövas i samband med och av samma tjänsteman, som erfordras för maskinbyråns inspektionsavdelnings här utförligt berörda nya verksamhet.

Den verksamhet, som kommer att utövas av den här ifrågasatte nya tjänstemannen, skulle bland annat bliva jämförlig med yrkesinspektionens så till vida, att tjänstemannen skulle äga att utöva tillsyn över rullande materielens beskaffenhet även ur den synpunkten, att skydd beredes såväl allmänheten som järnvägstjänstemännen mot olycksfall, beroende av den rullande materielens beskaffenhet.

I fråga om tjänsteställningen för den tjänsteman, åt vilken inspektionen av den rullande materielens skötsel och underhåll skulle anförtros, har styrelsen tänkt sig, att han erhåller byråingenjörs av 1:a klass tjänstegrad, enär han därigenom får samma eller högre tjänsteställning än det befäl, som å linjen och linjeverkstäderna närmast handhar den rullande materielens dagliga tillsyn, vård och underhåll. Även med hänsyn till denna tjänstemans utövande av kontrollen över anslutande enskilda banors rullande materiel bör lägre tjänsteställning än den nyss nämnda icke tilldelas honom.

Genom inrättande i styrelsen av inspektörsbefattningar har järnvägsstyrelsen åsyftat att genom ett direkt och snabbt ingripande kunna uppsöka, klarlägga och beivra felaktigheter, försummelser och slentrian, där sådana till skada för statens järnvägar varit till finnandes. Erfarenheten med de försöksvis med Kungl. Maj:ts medgivande vidtagna anordningarna med särskilda inspektörer för trafik- och maskintjänsten samt med en inspektör för säkerhetstjänsten har ådagalagt ej mindre att dylika inspekterande organ äro av allra största betydelse för en rationell järnvägsdrift än även att kostnaderna för dessa tjänsters inrättande icke äro på något sätt väsentliga, jämfört med den ekonomiska innebörden av de förslag till förenklingar och förbättringar, som det åligger inspektörerna avgiva.»

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att en byråingenjörsbefattning av 1:a klass, avsedd för maskinbyråns inspektionsavdelning, måtte inrättas å ordinarie stat.

Under år 1917 har till gagn för hithörande tjänsteområde maskinbyråns inspektionsavdelning erhållit en i väsentliga delar utvidgad verksamhet, i det föreskrift lämnats, att denna avdelning skall hava att utöva inspektion icke endast över tillverkningen utan jämväl över underhållet av statens järnvägars rullande materiel. Den nya inspektionsverksamheten har till ändamål dels att tillse, att de av järnvägsstyrelsen för underhållet av den rullande materielen samt dess dagliga tillsyn och vård utfärdade instruktioner och bestämmelser efterlevas samt rätt och enhetligt tillämpas, och dels att utöva tillsyn över den i bruk varande materielens beskaffenhet även ur den synpunkten, att skydd beredes såväl allmänheten som järnvägstjänstemännen mot olycksfall. Denna inspektion bör utföras såväl å i gång varande tåg, för att övervaka att materielen i tåget funktionerar utan anmärkning, som ock vid relativt långa uppehåll å större trafikcentra samt verkstads- och maskinstationer för konstaterandet av där för tillfället befintlig rullande materiels tillstånd. Den

Departements-
chefen.

kontrollverksamhet, som förut påvilat inspektionsavdelningen, fordrar å andra sidan snabba direkta resor, i regel nattresor, till respektive förretningsställen för att tillverkningen ej skall genom besiktningen i dess olika stadier försenas över kontraherad tid och arbetet förryckas samt för att färdigställd ny materiel snarast skall komma trafiken till godo.

Av det anförda torde framgå, att kontrollen över den i trafik varande rullande materielen visserligen kräver samma förutsättningar som den hittillsvarande inspektionsverksamheten, nämligen en ingående kännedom om den rullande materielen samt vana att snabbt uppfatta och till sitt rätta värde bedöma felaktigheter hos densamma och deras orsaker, men att nämnda kontroll dock på grund av de olika betingelserna för dess utövning samt dess omfattning icke kan utföras med den nuvarande personalen å maskinbyråns inspektionsavdelning, vilken redan nu är till fullo utnyttjad för dess hittillsvarande arbete. Jag tillstyrker därför styrelsens framställning om inrättandet av en särskild befattning för ifrågavarande ändamål. Att de olika grenarna av inspektionsavdelningens verksamhet komma under gemensam ledning bör kunna bli till gagn. Därigenom torde vid underhållsinspektionen kunna erfarenheter beträffande materielen kunna på ett sakkunnigt sätt utnyttjas till förbättringar såväl beträffande konstruktion och tillverkningsbestämmelser för ny materiel som ock i fråga om redan i bruk varande materiel.

Der verksamhet, som skulle komma att åligga ifrågavarande befattningshavare, motsvarar i viss mån den verksamhet, som beträffande de enskilda järnvägarna utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens maskininspektör, och kräver för sitt rätta utövande en väl kvalificerad tjänsteman, vilken besitter de egenskaper, som det personliga ingripandet erfordrar. Det torde med hänsyn härtill icke vara något att erinra mot att denne tjänsteman erhåller tjänsteställning såsom byråingenjör av 1:a klass.

I detta sammanhang torde få erinras följande. I skrivelse den 1 september 1917 framställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vissa förslag beträffande utvidgad säkerhetskontroll vid de enskilda järnvägarna. I sitt häröver den 31 oktober 1917 avgivna utlåtande föreslog järnvägsstyrelsen, att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samt järnvägsstyrelsens inspektionsorgan för den allmänna säkerhetskontrollen skulle anförtros jämväl kontrollen över arbetarskyddslagstiftningens tillämpning. Beträffande statens järnvägar borde, enligt järnvägsstyrelsens mening, de å ordinarie stat befintliga eller begärda inspektörerna för säkerhets- och transporttjänsten samt särskild tjänsteman för maskininspektion utöva denna kontroll samt i detta hänseende fungera under socialstyrelsen med skyldighet att avgiva av denna styrelse föreskrivna rapporter och

anmälningar, mottaga och i erforderliga fall vidare hänskjuta personalens önskemål ävensom samarbeta med den rena yrkesinspektionens organ. Härigenom avsåg järnvägsstyrelsen att åvägabringa enahanda ordning som nu äger rum beträffande bergmästarna, vilka, subordinerade under kommerskollegium, i förevarande avseende äro underställda socialstyrelsen.

I anledning av berörda förslag avgav socialstyrelsen utlåtande den 22 november 1917. Socialstyrelsen förordade därvid i huvudsak berörda förslag till genomförande. Beträffande statsjärnvägarna hade styrelsen dock vissa principiella betänkligheter mot att för inspektion ur arbetarskyddssynpunkt anlita järnvägsstyrelsens egna tjänstemän. Sålunda kunde erinringar göras mot att dessa inspektörer försattes i det läget, att de komme att gent emot sidoordnade eller överordnade tjänstemän inom järnvägsstaten eller gent emot järnvägsstyrelsen utöva en av annan myndighet, socialstyrelsen, dirigerad kontrolluppgift. Å andra sidan kunde olägenheterna av denna dubbelställning väsentligt förminskas genom ett närmare preciserande av uppgiftens innebörd samt genom samarbete mellan de båda chefsmyndigheterna. Även torde det kunna göras gällande, att ifrågasvarande inspektörer, som ju själva vore anställda vid det företag, de skulle övervaka, ej kunde intaga den självständiga och opartiska ställning, som befattningshavare inom yrkesinspektionen borde äga. Häremot erinrade dock socialstyrelsen, att företagaren i förevarande fall vore staten, bland vars intressen även inginge arbetarskyddets förverkligande. Med hänsyn till förenämnda betänkligheter samt i betraktande av att en revision av säkerhetskontrollen förbereddes fann styrelsen den föreslagna anordningen endast kunna bliva av provisorisk karaktär.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse har svenska järnvägsmannaförbundet sedermera uttalat vissa önskemål beträffande ordnandet av ifrågasvarande kontroll. Förbundet har därvid framhållit, att det från personalens synpunkt icke vore ägnat att väcka förtroende, om arbetarskyddslagstiftningens tillämpning skulle anförtros allenast åt inspektörer, vilka icke gent emot styrelsen intoge en självständigare ställning än de ifrågasatta tjänstemännen. Enligt förbundets mening borde för vinnande av ett effektivt skydd vid sidan av de föreslagna inspektörerna jämväl tillsättas underinspektörer med från järnvägstjänsten skild anställning och direkt sorterande under socialstyrelsen.

Det synes otvivelaktigt kunna verka till gagn för vinnande av ökad trygghet mot yrkesfaran vid statsbanorna, därest åt ifrågasvarande befattningshavare uppdrages att, beträffande den rullande materielens beskaf-

fenhet, utöva den socialstyrelsen åliggande inspektionen i förevarande hänseende. Dock kan en dylik åtgärd icke betecknas såsom slutlig eller tillräcklig för vinnande av ett effektivt arbetarskydd.

Förråds-
byrån.

5. En sekre-
terare.

Å förrådsbyrån finnas för närvarande tre byråingenjörer av 1:a klass, av vilka en är avsedd att tjänstgöra såsom byråchefens närmaste man och såsom sådan närmast under byråchefen leda de å byrån förekommande göromålen samt ansvara för deras behöriga gång. Järnvägsstyrelsen har nu föreslagit, att i stället för denna befattning skulle inrättas en sekreterartjänst. Styrelsen anför i denna del följande.

»Av innehavaren av ifrågavarande befattning fordras en grundlig kännedom om samtliga såväl å byrån som inom förrådsavdelningen å distrikten förekommande göromål. Enligt gällande instruktion är som kompetensvillkor för befattningen fastställd högre teknisk examen, och har befattningen på grund härav innehafts av tekniska tjänstemän från distrikten, som vid tillträddandet innehaft ringa om ens någon kännedom om förrådsgöromålen.

Det har emellertid visat sig, att icke teknisk tjänsteman, som länge sysslat med de till befattningen hörande arbetena, därunder kunnat förvärva den erfarenhet även inom tekniska spörsmål inom området, som erfordras för göromålens skötande.

Då för befattningen ifråga kännedom om förrådsgöromålen givetvis bör sättas i första och den tekniska sakkunskapen i andra rummet, har styrelsen ansett det lämpligt, att fordran å högre teknisk examen som kompetensvillkor icke bör vara ovillkorlig, varför benämningen å befattningen bör ändras till sekreterare.

Med anledning härav har styrelsen i föreliggande förslag till ändring i avlöningsreglementet upptagit för förrådsbyrån en sekreterare i stället för en byråingenjör av 1:a klass.»

Departements-
chefen.

För att såsom byråchefens närmaste man kunna leda arbetet å förrådsbyrån kräves i främsta rummet en ingående kännedom om förråds-tjänsten inom såväl styrelsen som distrikten samt genom verksamhet på området förvärvad merkantil erfarenhet. En i berörda hänseenden erfaren järnvägsman torde därför, trots bristen på teknisk utbildning, i många fall vara för befattningen lämpligare än en ingenjör. Styrelsens förslag om utbyte av ifrågavarande byråingenjörsbefattning mot en sekreterartjänst är jämväl avsett att lämna friare händer i fråga om personvalet vid befattningens tillsättande. Häremot finner jag icke anledning till erinran. Då enligt gällande avlöningsreglemente sekreterare och byråingenjör av 1:a klass tillhöra samma lönegrad, saknar förslaget betydelse i ekonomiskt hänseende.

Trafikbyrån.

6. En notarie
såsom biträde
åt säkerhets-
inspektören.

På grund av beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen har från och med år 1917 å trafikbyrån inrättats en säkerhetsinspektörsbefattning med

uppdrag: att uteslutande ägna sig åt säkerhetstjänstens behöriga övervakande. Jämlikt styrelsens arbetsordning åligger det säkerhetsinspektören

att undersöka, huruvida för säkerhetstjänsten gällande föreskrifter äro tillräckliga och tydliga, behörigen efterlevas och rätt tillämpas även om de för samma tjänst vidtagna anordningarna rätt handhas och rätt fungera, samt till styrelsen avlämna rapport över resultatet av vidtagna undersökningar i angivna avseenden;

att med uppmärksamhet följa företeelserna och utvecklingen inom säkerhetstjänsten vid järnvägarna och taga initiativ till förbättringar av de föreskrifter, som beröra denna tjänst;

att bereda och efter vederbörandes uppdrag vidare handlägga de ärenden, som röra säkerhets- och signalföreskrifter vid statens järnvägar samt fastställande av och ändringar i tjänstgöringsreglemente för enskild järnväg;

att verkställa granskning av till styrelsen inkommande handlingar rörande i drifttjänsten inträffade olyckor eller tillbud därtill; samt

att årligen före den 1 mars till byråchefen å trafikbyrån avgiva berättelse angående vidtagna åtgärder inom säkerhetstjänsten, timade olyckshändelser m. fl. ärenden, tillhörande säkerhetsinspektörens arbetsområde under föregående år.

Till biträde vid fullgörandet av dessa åligganden har säkerhetsinspektören för närvarande till sitt förfogande en personal av tre tjänstemän av bokhållares eller kontorsskrivares grad, oberäknat den för utförande av renskrivnings- o. d. arbete erforderliga personalen.

Beträffande behovet av förstärkning av den personal, som står till säkerhetsinspektörens förfogande, anför styrelsen bland annat följande:

»Med stort bekymmer har styrelsen under de sista åren iakttagit, hur antalet olyckshändelser och olycksfall vid statens järnvägar ökats. Om man också vid en jämförelse av de statistiska uppgifterna mellan inom landet och i utlandet inträffade järnvägsolyckor glädjande nog kan fastställa, att trafiksäkerheten å statens järnvägar för den resande allmänhetens del ingalunda kan betecknas såsom sämre vid statens järnvägar än vid det stora flertalet av övriga jämförbara järnvägar, så äro dock siffrorna för antalet genom egen oförsiktighet dödade personer och för antalet olycksfall, som drabbat järnvägspersonal och materiel, icke i samma mån tillfredsställande. Det låter sig jämväl icke förneka, att de statistiska siffrorna angående järnvägsolyckor i sin helhet vid statens järnvägar de senaste åren visat en stegring, som icke kunnat undgå att väcka allvarliga bekymmer. Vid företagna undersökningar beträffande detta beklagliga förhållande har styrelsen visserligen funnit, att anledning till det ökade antalet olyckshändelser måste sökas i den kända omständigheten, att statens järnvägar under kristiden hava måst mottaga och hava utfört en oerhörd ökad trafik, utan att

statsbanorna materiellt och personellt sett kunnat vara rustade härför. För att i detta hänseende avhjälpa, vad som brister, är det styrelsens avsikt att, så hastigt omständigheterna det medgiva och anslagsmedlen så tillåta, utveckla de tekniska förutsättningarna för en säker järnvägsdrift. Därjämte måste emellertid även människomaterialet i säkerhetstjänsten utsövas, utbildas, instrueras och övervakas, ty hur utvecklade än de tekniska hjälpmedlen kunna bliva, är det dock alltid på de i säkerhetstjänsten arbetande järnvägsmännen, som det ytterst vilar att förekomma olyckshändelser.

I avseende å rekryteringen av personalen har styrelsen nyligen utgivit nya bestämmelser i avsikt, bland annat, att inom kortare tid än hittills knyta personalen genom ordinarieskap fastare vid verket. Det är därför av ytterligare vikt att direkt handledning lämnas personalen under tiden före ordinarieblivandet.

Vad sedermera beträffar personalens utbildning har styrelsen ansett det önskvärt, att de nuvarande bestämmelserna härför tagas under omarbetande, särskilt med hänsyn till de senaste årens erfarenheter å säkerhetsområdet. För detta ändamål har styrelsen den 6 juni 1917 tillsatt en kommitté att granska gällande bestämmelser angående villkoren för personalens vid statens järnvägar antagande och utbildning ävensom för vidmakthållande av personalens kunskaper och därmed sammanhängande frågor samt inkomma med sådant förslag till ändring av dessa bestämmelser, vartill granskningen kan föranleda. Denna kommittés betänkande väntas bliva färdigt under loppet av år 1918.

Vad till slut beträffar inspektionen i denna viktiga gren av tjänsten har genom inrättandet av säkerhetsinspektörsbefattningen vid statens järnvägar en värdefull hjälp givits styrelsen att i sin ordning övervaka en enhetlig behandling av ifrågakvarande inspektionsärenden. Emellertid är det tydligt, att denne tjänsteman givits ett väl stort arbetsområde, då han icke endast ålagts inspektionskyldighet över hela det vidsträckta statsbanenätet, utan jämväl nödvändigt kommit att tilldelas ett avsevärt expeditionellt arbete i och med granskningen av inkommande rapporter om olycksfall och undersökningsprotokoll från verkställda förhör i dylika ärenden, allt i avsikt att få utrönt orsakerna till förekomna olyckshändelser.

Under den tid ifrågakvarande institution funnits i verksamhet, har det visat sig vara förenat med åtskilliga svårigheter för säkerhetsinspektören att utan att försumma inspektionsarbetet, vilket ju är hans huvudsakliga uppgift, medhinna det kontorsarbete, som påvilar honom. I fråga om antalet ärenden, som inkommit till säkerhetsinspektörens behandling, må nämnas, att de till styrelsen anmälda under år 1916 inträffade tilldragelser i drifttjänsten och tillbud därtill uppgingo till 787. Antalet av säkerhetsinspektören under 1916 granskade ritningar till signal- och säkerhetsanläggningar eller instruktioner till dylika anläggningar kan ej bestämt uppgivas, då förteckning däröver under nämnda tid ej förts, men hava dessa ärenden under tiden 1 februari—30 juni 1917 uppgått till 53. Övriga ärenden, bestående av ändringar i signal- och säkerhetsordningarna eller i utfärdande av tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar, utlåtanden i säkerhetsärenden till andra byråer i styrelsen m. m., äro visserligen fåtaliga men kräva i regeln ett ganska omfattande arbete.

Någon minskning i säkerhetsinspektörens arbetsuppgifter torde icke vara att förvänta utan torde dessa fastmera komma att ökas. För närvarande pågår genom en av styrelsen tillsatt kommitté en omarbetning av gällande säkerhets-

föreskrifter för huvudbanor, och torde de förslag, sagda kommitté kan komma att framlägga, böra av säkerhetsinspektören bearbetas, innan styrelsens avgörande lämpligen bör träffas. Vidare måste utarbetas dylika föreskrifter för sekundärbanor. Och även sedan mera moderna säkerhetsföreskrifter hunnit fastställas, kräves ett oavlätligt arbete för dessa föreskrifters anpassande efter den stegrade trafikens krav och teknikens utveckling.

För att kunna bereda säkerhetsinspektören lättnad i det kontorsmässiga arbetet är det därför önskvärt, att hos honom anställs en assistent, så kvalificerad, att åt denne assistent må kunna anförtros att efter säkerhetsinspektörens anvisningar utarbeta reglementsförslag och utföra andra dylika mera maktpåliggande arbeten. Jämväl borde åt denne assistent kunna anförtros att vid behov vikariera för säkerhetsinspektören och att även eljest företaga resor för inhämtande på ort och ställe av erforderliga upplysningar. För utförande av de göromål, som sålunda borde påläggas denne assistent, torde denne böra tilldelas åtminstone notaries tjänsteställning.

På grund av vad sålunda anförts finner styrelsen det angeläget, att en ny ordinarie notariebefattning upptages å trafikbyråns stat.»

Av den föreliggande utredningen framgår, att det säkerhetsinspektörens åliggande expeditionsarbetet blivit allt svårare att medhinna utan åsidosättande av den ojämförligt viktigaste delen av hans verksamhet — kontrollen över säkerhetsföreskrifternas efterlevnad. Den erforderliga lättnaden i byråarbetet har hittills vunnits på det sätt, att en av de till säkerhetsinspektörens förfogande ställda tjänstemännen, en till tjänstgöring i styrelsen inkallad förste stationsskrivare, fått sig anförtrott mera maktpåliggande uppgifter, huvudsakligen granskning och upprättande av förslag till reglementen. Därest ett verkligt utbyte av säkerhetsinspektörsbefattningen skall vinnas och då någon minskning i säkerhetsinspektörens arbetsbörda icke lär vara att förvänta, erfordras även för framtiden ett biträde, som äger erfarenhet inom detta tjänsteområde och som kan handlägga de omfattande inre göromålen. Jag anser mig därför böra tillstyrka styrelsens förslag om ifrågavarande biträdesbefattnings uppförande å styrelsens ordinarie stat.

Järnvägsstyrelsen har föreslagit, att ifrågavarande biträde skulle erhålla tjänsteställning som notarie, d. v. s. en avlöning, inberäknat ersättning för naturaförmåner, av lägst 4,620 kronor och högst 5,700 kronor.

Med hänsyn till de kvalifikationer, som böra ställas på befattningens innehavare, vilken, då sådant erfordras, skall kunna vikariera för säkerhetsinspektören, torde hans tjänsteställning icke kunna sättas lägre än vad styrelsen föreslagit. Till jämförelse må erinras, att i det av Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition framlagda förslaget om anordnande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en trafikin-

Departements-
chefen.

spektion för de enskilda järnvägarna, bestående av en trafikinspektör och en assistent åt denne, avlöningen till assistenten föreslagits till 5,000 kronor.

Föreslagen
andra trafik
byrå.
7. En byrå-
chef.

Vid den år 1908 vidtagna omfattande omorganisationen av järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar uppdelades samtliga ärenden angående trafiktjänsten på två byråer, trafikbyrån samt tidtabells- och vagnbyrån. Till trafikbyråns handläggning hänvisades därvid ej endast samtliga ärenden av förvaltningsart och trafikpersonalärenden utan även transporttjänsten tillhörande viktigare frågor, såsom ärenden rörande den egentliga trafiktjänsten, ärenden rörande trafikens fördelning på tåg av olika slag inom ramen av den fastställda tidtabellen med därtill hörande planläggning och ordnande av stycke gods- och vagnslasttrafiken, ärenden rörande tågledningen m. m. Tidtabells- och vagnbyrån åter fick att handlägga ärenden rörande planer för tågens gång och sammansättning, ärenden angående användningen av vagnparken, milkontrollärenden och ärenden rörande ömsesidigt begagnande av främmande vagnar.

På grund av denna ärendesgruppering kom trafikbyrån i själva verket att bestå av två från varandra tämligen väl skilda avdelningar, en förvaltningsavdelning och en transportavdelning, vilken senare avdelning icke blivit fullt klart avskild från den del av tidtabells- och vagnbyråns verksamhetsområde, som omfattar handhavandet av godsvagnparken.

I skrivelse den 12 december 1916 framhöll järnvägsstyrelsen, att olägenheten av berörda förhållande nog varit fullt klar för järnvägsstyrelsen redan vid omorganisationens genomförande, men att densamma vid den på grund av arbetsmängden nödvändiga uppdelningen av ärendena å dåvarande trafikbyrå svårligen kunnat undvikas. Under de gångna åren hade man genom samarbete och samråd mellan de nyinrättade byråerna sökt att i möjligaste mån minska nämnda olägenhet. De senaste årens enorma godstrafik, som krävt ett dagligt ingripande från vederbörande organ å såväl trafik- som tidtabellsbyråns sida för vinnande av det erforderliga sammanhanget i transportarbetet, hade emellertid med full tydlighet visat nödvändigheten av att under rådande förhållanden de viktiga godstransportfrågorna lades under en enhetlig ledning och att användningen av godsvagnparken tillhörde samma organ, som i övrigt reglerade godstransporttjänsten. På grund härav och med hänsyn jämväl till nödvändigheten av att minska den allt för stora arbetsbördan å ifrågavarande byråer hemställde järnvägsstyrelsen om inrättandet av en extra byrå inom styrelsen, vilken byrå skulle hava till uppgift att behandla sådana till dåvarande trafikbyråns samt tidtabells-

och vagnbyråns handläggning hörande ärenden, vilka styrelsen funne lämpligen böra överflyttas till denna nya byrå.

Till denna framställning lämnade Kungl. Maj:t bifall genom beslut den 19 december 1916, och har allt sedan 1917 års ingång en extra trafikbyrå varit inrättad inom järnvägsstyrelsen. Fördelningen av ärendena mellan trafikbyrån, tidtabells- och vagnbyrån samt extra byrån eller, som de provisoriskt benämnts, första trafikbyrån, andra trafikbyrån samt tidtabells- och personvagnbyrån har, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelar, under år 1917 varit ordnad på i huvudsak följande sätt:

Första trafikbyrån:

Förvaltningen och hushållningen inom trafiktjänsten.
Personalens vid trafikavdelningen utbildning och tjänstgöring m. m.
Allmänna ordningsföreskrifter och instruktioner i stations- och tåg-tjänst, i den mån dessa ärenden icke tillhöra andra byråer.
Säkerhets- och signalföreskrifter samt fastställande av tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar.
Gemensamt begagnande av stationer och bandelar.
Affärsrörelse inom järnvägens område.
Förhållandet till postverket i vad det avser trafiktjänsten, därest ärendet icke handlägges å annan byrå.

Andra trafikbyrån:

Lägenheter för godsbefordring, lastade godsvagnars utnyttjande samt skötsel av person- och godsbefordringen inom ramen för den fastställda tidtabellen.
Allmänna ordningsföreskrifter och instruktioner i stations- och tåg-tjänst, i den mån dessa ärenden icke tillhöra andra byråer.
Behovet av och villkoren för anläggning och förändring av stationer, håll-, last- och mötesplatser.
Förhållandet till postverket, i vad det avser skötseln av posttransporterna.
Användningen av godsvagnparken.
Ömsesidigt begagnande av främmande godsvagnar.

Tidtabells- och personvagnbyrån:

Lägenheter för personbefordring.
Planer för tågens och andra transportmedels gång.
Sammansättning av vagnsätten och utnyttjande av personvagnar.
Disposition av personvagnparken.
Milkontrollärenden.
Ömsesidigt begagnande av personvagnar.
Posttransporter i vad de avse tåglägenheter och vagnutrymmen samt utarbetande av månatliga uppgifter över transportkostnaderna.

Beträffande behovet av den extra trafikbyråns uppförande å ordinarie stat anför styrelsen följande:

»Då styrelsen ingick till Kungl. Maj:t med sin framställning om inrättandet av en extra trafikbyrå, avsågs att vinna, förutom rättelse i den dittillsvarande

mindre lämpliga uppdelningen av ärendena, en alldeles nödvändig lättnad i den arbetsbörda, som påvilade de båda av anordningen berörda ordinarie byråerna. Styrelsen önskade vidare genom en uppdelning av byråerna vinna någon tids erfarenhet rörande anordningens lämplighet, innan styrelsen gjorde slutlig framställning i saken. Sedan tillfälle nu lämnats att under en längre tid och krävande förhållanden pröva denna anordning, har styrelsen styrkts i sin uppfattning, att en enhetlig ledning av alla till transporttjänsten hörande ärenden är av ovärderlig nytta för statens järnvägar i sin helhet. Huru intimt samarbetet än är mellan två olika byråer, vinnes dock aldrig den skyndsamhet, likformighet och det sammanhang i behandlingen, som är så nödvändig särskilt för här ifrågasvarande slag av ärenden. Såsom bevis härför må framhållas, att de stora transporter av livs- och fodermedel till Norrland och av träkol från Norrland, som pågingo under första månaderna år 1917, betydligt underlättades därigenom, att förfogandet över tomvagnparken och regleringen av vagnslasttrafiken på Norrland omhänderhades av samma myndighet. Vinsten härvidlag visade sig däri, att nära nog alla ansökningar om befordring av livs- och fodermedel kunde före vinterns slut beviljas och att träkol ändock kunde framforslas till betydligt större myckenhet än föregående år, under det att på samma gång de förut förekommande tomdragningarna av täckta vagnar från norra till södra Sverige och av träkolsvagnar från mellersta till norra Sverige betydligt minskades. Vidare torde såsom resultatet av den andra trafikbyråns inrättande kunna påvisas det förhållandet, att sedan den i landet rådande bränslebristen nödvändiggjort avsevärda indragningar i godstågsrörelsen, godstrafiken dock kunnat upprätthållas i jämförelsevis stor omfattning. Denna utgång, som ännu knappast kan direkt påvisas genom exakta siffror, har vunnits genom intimt samarbete mellan styrelsen och den trafikerande allmänheten, på så sätt att andra trafikbyrån, med ledning av från trafikanterna erhållna förutbesked om önskade transporter, ställt till dessas förfogande vagnar, som vid brådskande förflyttningar eljest till stor del fått gå tomma.

Det har ovan framhållits, att styrelsens framställning i denna sak även varit förestavad av önskemålet att minska på den alltför stora arbetsbörda, som den ökade trafiken pålagt trafikbyrån samt tidtabells- och vagnbyrån. Till belysande av ökningen av arbetet å dessa byråer får styrelsen hänvisa till följande tabeller, som utvisa dels antalet å de olika byråerna behandlade ärenden dels antalet tjänstemän å samma byråer under samma år.

Antal diarieförda ärenden.

| År. | Första trafikbyrån. | Andra trafikbyrån. | Tidtabells- och vagnbyrån. | Summa. |
|--|---------------------|--------------------|----------------------------|--------|
| 1906 | 4,051 | | — | 4,051 |
| 1913 | 2,025 | | 1,210 | 3,235 |
| 1914 | 2,022 | | 1,460 | 3,482 |
| 1915 | 4,387 | | 1,859 | 6,246 |
| 1916 | 12,070 | | 2,776 | 14,846 |
| 1917 (¹ / ₁ — ³¹ / ₈)..... | 943 | 16,063 | 1,301 | 18,307 |

Antal tjänstemän i medeltal per år.

| År. | Första trafikbyrån. | Andra trafikbyrån. | Tidtabells- och vagnbyrån. | Summa. |
|--|---------------------|--------------------|----------------------------|--------|
| 1913 | | 12 | 11 | 23 |
| 1914 | | 13 | 12 | 25 |
| 1915 | | 15 | 14 | 29 |
| 1916 | | 21 | 16 | 37 |
| 1917 (¹ / ₁ — ³¹ / ₈)..... | 22 | 28 | 12 | 62 |

I samband med denna tabell torde böra nämnas, att antalet s. k. samrådsärenden, vilka icke medräknas i det antal ärenden, som upptages såsom å byrån handlagda, men vilka ofta kräva långvarigt arbete, stigit i samma grad som byråernas egna ärenden.

Slutligen torde även böra nämnas, att cheferna för de av den ifrågasatta förändringen berörda byråerna i betydligt större utsträckning än förr måst ägna sin tid åt tjänsteresor för att på ort och ställe överlägga med allmänhet och linjebefäl.

Det bör vidare betonas, att arbetsbördan å såväl trafik- som tidtabellsbyrån även före kriget vuxit till en sådan storlek, att en lättnad redan då kunde anses väl motiverad. Då dessutom dels styrelsen nu funnit sig böra till tidtabellsbyrån överföra en del av det tidtabellsarbete, som hittills handlagts å trafiksektionerna, dels man med visshet kan förutsäga, att den nu rådande arbetsintensiteten inom styrelsen icke kommer att minska under de kommande åren, anser styrelsen, att de hittillsvarande trafik- samt tidtabells- och vagnbyråerna böra uppdelas på tre byråer och sålunda den av Kungl. Maj:t provisoriskt inrättade extra trafikbyrån snarast inrättas som ordinarie byrå och att därför till chef för densamma bör anvisas en byråchefstjänst. Beträffande uppdelningen av arbetet mellan de tre olika byråerna skulle därvid i stort sett följas samma principer, som tillämpats under den tid, den extra trafikbyrån varit inrättad. Till första trafikbyråns handläggning skulle alltså komma att höra frågor av organisatorisk och ekonomisk art, frågor rörande säkerhets- och instruktionsväsendet och personalfrågor, till andra trafikbyråns handläggning frågor rörande utförandet av person- och godsbefordringen inom ramen för den fastställda tidtabellen, frågor rörande gods-transporttjänsten, användningen av godsvagnparken och ömsesidigt begagnande av främmande godsvagnar; och till tidtabells- och personvagnbyrån frågor rörande lägenheter för personbefordringen, planer för tågens gång, användningen av personvagnparken, ömsesidigt begagnande av personvagnar och milkontrollen.

På grund av vad styrelsen sålunda anfört har styrelsen upptagit en ny byråchefsbefattning i styrelsen.»

Rörande uppdelningen av ärenden mellan de olika tjänstemännen å första och andra trafikbyrån har styrelsen låtit upprätta följande tabell:

Uppdelning av ärenden å första

| Befattningar. | Första trafikbyrån. | | | | |
|--|------------------------------------|------------------|----------------------|-----------------------------------|--|
| | Säkerhets- och signal- ärenden. | Personalärenden. | Instruktionsärenden. | Föreningsstationsärenden m. m. | Expedition, maskinskrivning, stenografi. 1) |
| Byråchef | — | — | 1 | — | — |
| Säkerhetsinspektör | 1 | — | — | — | — |
| T. f. inspektör för trafiktjänsten | — | — | — | — | — |
| Sekreterare | — | — | 1 | | — |
| Notarie | — | — | 1 ²⁾ | | — |
| Manliga bokhållare ³⁾ | 2 | 1 | 1 | 1 | — |
| Kvinnliga " | — | — | — | — | 2 |
| Manliga kontorskrivare ⁴⁾ | 1 | 2 | 1 | 1 | — |
| Kvinnliga " ⁵⁾ | — | — | — | — | 4 |
| Vaktmästare och kontorsvakter | — | — | — | — | 3 |

1) Gemensamt för första och andra trafikbyrån.

2) Befattningen finnes först från och med 1918.

3) Eller förste stationskrivare.

4) Omhänderhava f. n. ärenden rörande inskränkningarna i godstrafiken.

5) Eller stationskrivare.

6) Eller kontorskrivaraspiranter.

och andra trafikbyråerna.

| Andra trafikbyråerna. | | | | | | | | | | Summa. | |
|----------------------------------|---|--|---|--|--|---|--|-----------------------------------|-------------------------------|--------|------------------------------|
| Inspektionen av trafik-tjänsten. | Transportavdelningen. | | | | | Vagnavdelningen. | | | | | |
| | Transportplaner, allmänna ärenden rörande transport-tjänsten. | Ärenden rörande ny- och ombyggnader av bangårdar m. m. | Ärenden rörande utskötsel av person- och godstrafiken (Klasomkl, tillförsämlingar m. m.). | Skötsel av person- och godstrafiken (Norrländstrafiken m. m.). | Ärenden rörande masstransporter (Norrländstrafiken m. m.). | Ärenden rörande registrering av saknat och övertaligt gods. | Allmänna ärenden rörande godsvagnparken. | Ärenden rörande vagnfördelningen. | Ärenden rörande vagnsenheten. | | Övriga förekommande ärenden. |
| — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| — | — | — | — | — | 1 ³⁾ | — | — | — | — | — | 2 |
| — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1 | — | — | 3 |
| — | 1 | 1 ⁴⁾ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | — | — | 13 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 |
| — | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 ⁴⁾ | — | 12 |
| — | — | — | — | 2 | 4 | — | — | — | 1 ⁴⁾ | — | 11 |
| — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | 5 |
| Summa | | | | | | | | | | 52 | |

Departements-
chefen.

Inrättandet av en extra trafikbyrå inom järnvägsstyrelsen avsåg dels att bereda lättnad i den arbetsböda, som påvilade trafikbyrån samt tidtabells- och vagnbyrån, och dels att undanröja den olägenhet, som föranleddes därav, att vissa med varandra sammanhängande frågor angående transporttjänsten handlades å skilda byråer. Med hänsyn härtill hava ärendena i huvudsak fördelats på de tre byråerna sålunda, att till första trafikbyråns handläggning kommit frågor av organisatorisk och ekonomisk art, frågor rörande säkerhets- och instruktionsväsendet samt personalfrågor, till extra trafikbyråns handläggning frågor rörande utförandet av person- och godsbefordringen inom ramen för den fastställda tidtabellen, frågor rörande godstransporttjänsten, användning av godsvagnparken och ömsesidigt begagnande av främmande godsvagnar samt till tidtabells- och vagnbyråns handläggning frågor rörande ledningen av personbefordringen, planer för tågens gång, användning av personvagnparken, ömsesidigt begagnande av personvagnar och milkontrollen.

Den extra trafikbyrå har, under den tid densamma varit i verksamhet, föreståtts av en utav Kungl. Maj:t förordnad byråchef. Därest nu, på sätt styrelsen föreslagit, den extra byrå uppföres å styrelsens ordinarie stat, skulle därav för närvarande icke föranledas annan ändring i nämnda stat än att därå uppföres ytterligare en byråchefsbefattning.

Den enhetlighet i ledningen av godstrafiktjänsten, som kunnat vinnas genom inrättandet av ifrågavarande extra byrå, har, såsom av utredningen i ärendet framgår, varit till stort gagn för trafikens ordnande och vagnparkens ekonomiska utnyttjande. Endast därigenom hava de av kristiden föranledda transportsvårigheterna kunnat någorlunda tillfredsställande övervinnas. Då erfarenheten sålunda bekräftat behovet och ändamålsenligheten av den försöksvis vidtagna anordningen, synes styrelsens förslag om ifrågavarande byrås uppförande på ordinarie stat motiverat. Till förmån för förslaget talar också den oerhörda stegring, som trafikärendena under senaste åren undergått. Denna stegring har visserligen till stor del varit beroende på förhållanden, som sammanhängt med kristiden, men å andra sidan torde med säkerhet kunna beräknas, att järnvägsnätets utveckling och trafikens normala ökning kommer att nödvändiggöra ifrågavarande byrås bibehållande även sedan mera normala förhållanden inträtt. Jag tillstyrker därför styrelsens förslag i föreliggande del.

I skrivelse den 4 december 1916 gjorde järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t framställning om bemyndigande att förordna en inspektör för trafiktjänsten.

Till stöd för denna anhållan framhöll styrelsen huvudsakligen följande:

Den allt mer utvecklade trafiken ställde ökade krav på inspektion från styrelsens sida för åstadkommande av nödvändig likformighet i arbetet och av samarbete mellan distrikten. Då allmänhetens anspråk på snabbhet och punktlighet i alla slags transporter är från år ökat, bleve det allt svårare för styrelsen att i behövlig grad övervaka efterlevnaden och övertyga sig om lämpligheten av de föreskrifter och planer, som utfärdades för transporttjänsten, och att förvissa sig om, att anläggningar, anordningar, material och redskap, som skulle användas under arbetet i fråga, vore ändamålsenliga och tillräckliga. Utan en genom styrelsens försorg utförd planmässig inspektion vore det icke möjligt att inom ifrågavarande stora arbetsområde uppnå den följdriktighet och enhetlighet och den noggranna anpassning efter transportuppgifterna, som oundgängligen erfordrades för att transporterna skulle kunna utföras med ekonomisk fördel för staten och till allmänhetens belåtenhet under tillgodoseende av personalens berättigade anspråk på väl ordnade tjänstgöringsförhållanden. Enligt de för statens järnvägars personal gällande tjänstgöringsföreskrifter vore det lagt under styrelsens prövning, huruvida utsträckt tjänstgöring utöver eller minskad tjänstgöring under normalarbetstiden skulle tillämpas å de skilda arbetsområdena. Det vore därför nödvändigt, att styrelsen bereddes tillgång till en väl kvalificerad arbetskraft, som genom inspektioner å de olika stationerna kunde bilda sig en riktig föreställning om föreliggande arbetens mer eller mindre ansträngande art och verka för en rättvis reglering av arbetsförhållandena.

Styrelsen anförde vidare i samma skrivelse, att styrelsen i full förvissning om behovet och nyttan av den ifrågasatta nya tjänsten ursprungligen haft för avsikt att hemställa om proposition till 1917 års riksdag angående inrättandet av densamma, men att styrelsen ansett skäl möjligen förefinnas för att, innan befattningen begärdes på ordinarie stat, viss tids erfarenhet borde vinnas för bedömning av dess vikt och värde.

Med bifall till denna framställning bemyndigade Kungl. Maj:t den 15 december 1916 järnvägsstyrelsen att förordna lämplig tjänsteman med trafikteknisk utbildning och med förvärvad omfattande erfarenhet i transporttjänst att från och med den 1 januari 1917 tillsvidare intill utgången av juni månad samma år under byråchefen å trafikbyrån i egenskap av inspektör handhava tillsynen över den egentliga transporttjänsten samt över trafikpersonalens å distrikten tjänstgöringsförhållanden och vad i övrigt därmed kunde hava samband. Därjämte medgav Kungl. Maj:t, att den tjänsteman, som av styrelsen förordnades att utöva ifrågavarande inspektörsuppdrag, finge tilldelas avlöningsförmåner motsvarande dem, som tillkomme säkerhetsinspektör vid statens järnvägar, med skyl-

dighet för honom att under tiden för förordnandet avstå med innehavande tjänst förenade avlöningsförmåner.

Det sålunda givna bemyndigandet har av Kungl. Maj:t genom särskilda beslut förlängts att gälla till och med år 1918.

I föreliggande skrivelse anför styrelsen i denna del:

»Under den tid, som förflutit sedan dess styrelsen haft tillgång till nu ifrågakvarande befattning, har nyttan och behovet av densamma alltmera framträtt.

Det har nämligen visat sig icke blott att det från styrelsens sida nödvändiga inspektionsarbetet blivit mera planmässigt bedrivit än förut, utan även att planläggningen i styrelsen av person- och godstransportarbetets utförande vunnit därpå, att i organisationsarbetet härför kunnat deltaga en tjänsteman, som genom ofta upprepade inspektionsresor förskaffat sig en ingående kännedom om transportarbetet å distrikten, möjligheterna till dess utveckling och allmänhetens krav på förbättringar såväl av person- som godstrafiken.

Vidare har det visat sig vara av stor nytta för styrelsen att hava tillgång till en mera kvalificerad arbetskraft, vars löpande arbete inom styrelsen icke behöver störas av de ofta förekommande resorna för underhandlingar med trafikanter och främmande järnvägsförvaltningar, som eljest måste falla på de högre byråtjänstemännens lott att företaga.

Utom dessa här ovan mera allmänt omförmälda åligganden har åt inspektören för trafiktjänsten särskilt uppdragits följande:

att genom förhandlingar med linjebefalet hålla sig noga underrättad om transportförhållandena å de olika distrikten,

att med ledning av dessa förhandlingar söka vidtaga, respektive hos styrelsen eller distriktsförvaltningarna föreslå omedelbara åtgärder till höjandet av de olika linjernas trafikförmåga, till reglering av tillförseln till ansträngda bandelar och stationer eller till avveckling av inträffad vagnstockning,

att med uppmärksamhet följa utnyttjandet av vagnstillgången å distrikten,

att med uppmärksamhet följa företeelserna och utvecklingen inom transporttjänsten vid järnvägarna och taga initiativ till förbättring av de anordningar och föreskrifter, som beröra denna tjänst, samt

att inspektionsvis förvissa sig om, att personalens vid trafikavdelningen tjänstgöringstid är avvägd efter tjänstgöringens art inom de skilda arbetsområdena och att personalens arbetsförhållanden i övrigt äro på ett rättvist och för de olika distrikten enhetligt sätt reglerade.

Dessutom har på befattningens innehavare numera lagts att genom intimt samarbete med de olika trafikinspektörerna söka verka för att Kungl. Maj:ts föreskrifter beträffande godstrafikinskränkningarna å statens järnvägar bliva enhetligt och rättvist tillämpade. Dessa inskränkingar äro visserligen av tillfällig natur, men kunna dylika tillfälligheter av ena eller andra slaget givetvis återkomma. Med tanke på att en omkastning av bestående och lagstadgade trafikförhållanden måtte verka i minsta möjliga grad ekonomiskt störande för såväl staten som den trafikerande allmänheten, synes det styrelsen vara behöfligt att fullt kvalificerade arbetskrafter stå till styrelsens föfogande.

Styrelsen håller sålunda före, att denna befattning fortfarande är för järnvägstjänsten erforderlig, och skulle befattningens innehavare placeras å den av styrelsen i detta sammanhang nybegärda andra trafikbyrån.

Det synes styrelsen lämpligt, att befattningen — med hänsyn till dess syfte att utöva mera kvalificerad inspektion och till att denna inspektion utövas direkt från styrelsen — benämnas *överinspektör för trafiktjänsten*.

Beträffande avlöningsförmånerna för befattningen får styrelsen föreslå, att dels på grund av den ställning inom järnvägsförvaltningen befattningen bör intaga, dels också på grund av den grundliga skolning och erfarenhet på järnvägstjänstens område samt mognad i omdömet, som dess innehavare måste besitta, hans avlöning jämföras med den till tjänstehavare tillhörande byrådirektörsgruppen utgående eller 4,800 kronor för år i lägsta lönegraden med ett till 1,800 kronor utgående belopp som ersättning för bostad och bränsle.

Den alltjämt fortgående ökningen av trafiken på statsbanorna har ställt allt större krav på planmässigheten av transportarbetet och på samarbetet mellan de olika distrikten. Det är därför nödvändigt, att järnvägsstyrelsen, som har att utöva ledningen i berörda hänseende, sättes i tillfälle att genom effektiv inspektion förskaffa sig ingående och snabb kännedom om transportförhållandena inom de olika distrikten. De ordinarie arbetskrafter inom styrelsen, som kunna ifrågakomma för en dylik inspektion, hava emellertid visat sig vara för ändamålet otillräckliga. På grund härav har det blivit nödvändigt att förordna en särskild tjänsteman under byråchefen å trafikbyrån med uppgift att uteslutande ägna sig åt tillsynen över transporttjänsten och över trafikpersonalens tjänstgöringsförhållanden. På sätt styrelsen närmare påvisat, har denna åtgärd visat sig vara av stort gagn för därav berörda tjänstegrenar. Icke minst ur personalens synpunkt torde det vara av vikt, att en noggrann tillsyn ägnas dess arbetsförhållanden. Beträffande ifrågavarande befattnings betydelse för den styrelsen åliggande sakliga granskningen av linjeförvaltningarnas åtgöranden av ekonomisk innebörd, kan åberopas vad härom förut i annat sammanhang anförts. Då behovet och nyttan av den föreslagna befattningen sålunda blivit prövad, samt de arbetsuppgifter, som skulle tillkomma ifrågavarande inspektör, äro av den art och omfattning, att de, jämväl sedan mera normala förhållanden inträtt, med säkerhet kunna beräknas kräva en särskild tjänsteman, finner jag mig kunna tillstyrka styrelsens förslag om befattningens uppförande å ordinarie stat. Mot den av styrelsen för befattningen föreslagna benämningen torde icke vara något att erinra.

Departement-
chefen.

Det synes lämpligt, att åt överinspektören för trafiktjänsten uppdrages att, såvitt hans tjänsteområde angår, utöva den socialstyrelsen tillkommande tillsynen över arbetarskyddslagstiftningens tillämpning. I detta hänseende må hänvisas till vad som anförts i fråga om dylikt uppdrag åt den av mig föreslagne byråingenjören av 1:a klass å maskinbyrån, avsedd för utvidgad maskininspektion.

Inrikes taxebyrån.
9. En notarie.

I och för utarbetande av specialtariffer för statens järnvägars stationer ifråga om järnvägens egen godstrafik ävensom för såväl statens som enskilda järnvägars stationer ifråga om godssamtrafik samt för utförande av därmed sammanhängande arbeten finnes i styrelsen en särskild tariffavdelning, hörande under inrikes taxebyrån. Denna avdelning har tidigare varit inordnad under kontrollkontoret. Antalet tjänstemän utgjorde 15 år 1897 och 21 år 1907 samt utgör för närvarande 25. Från och med år 1895 intill den 1 april 1908 förestods avdelningen av en kontrollör. Sistnämnda är överflyttades den till inrikes taxebyrån, varvid föreståndaren dock kvarstannade å kontrollkontoret, varest han togs i anspråk i och för kontrollering å stationerna av dessas räkenskaper. Avdelningen har sedan dess föreståtts av en bokhållare.

Arbetet å ifrågavarande avdelning består huvudsakligen i:

att beräkna samtrafiksvägar, d. v. s. att efter givna grunder uträkna, över vilka banor eller bandelar en försändelse mellan två, å olika i samtrafik med varandra stående banor belägna stationer skall expedieras;

att verkställa utredningar för bestämmande av extra banavgifter, frakttillägg och vägförlängningar, då sådana förmåner skola medgivas enskilda järnvägar;

att efter de sålunda gjorda beräkningarna upprätta specialtariffer för stationerna och att, då så är erforderligt, därvid verkställa vissa regleringar av fraktavgifter, då tariffer över nya transitoleder upprättas; samt

att i övrigt handlägga ifrågakommande ärenden angående godssamtrafikstariffer.

Järnvägsstyrelsen har nu gjort framställning om inrättandet av ytterligare en notariebefattning å inrikes taxebyrån, avsedd såsom föreståndare för ifrågavarande avdelning. Härom anför styrelsen:

»På grund av omfattningen av de arbeten, vilka handhavas av här ifrågavarande avdelning, måste man på föreståndaren för avdelningen ställa stora krav på ordentlighet, noggrannhet, förmåga att sköta personal och att fördela arbetet mellan de olika tjänstemännen på ett sådant sätt, att mesta och bästa arbetsprodukt erhålles med minsta kostnad. Då därtill kommer, att arbetena ofta äro av mycket komplicerad art och därjämte av synnerlig vikt, då de i vissa avseenden i icke oväsentlig grad beröra såväl statens som enskilda järnvägars ekonomiska intressen, måste föreståndaren äga insikt i de för samtrafiken gällande grunder samt erfarenhet om den praxis, som utbildat sig ifråga om samtrafiktaxans tillämpning, ävensom förmåga att verkställa tariffberäkningar. På hans erfarenhet, noggrannhet och omtanke beror det, om det viktiga och svårskötta samtrafikstariffarbetet skall bliva riktigt utfört. Med hänsyn till berörda omständighet har styrelsen länge varit av den uppfattning, att föreståndaren borde innehava en högre tjänsteställning än den nuvarande. Styrelsen har därför redan

tidigare varit betänkt på att föreslå, att befattningen måtte besättas med en notarie. På grund av att frågan om godssamtrafikens ordnande, med vilken fråga tariffarbetet hänger intimt tillsammans, varit föremål för järnvägstaxekommitténs undersökning, har det emellertid synts styrelsen lämpligt att avvakta kommitténs betänkande, för den händelse kommitténs förslag skulle medföra en sådan omläggning av tariffarbetet m. m., att den nuvarande tariffavdelningen skulle kunna indragas.

Taxekommittén har nu avgivit betänkande rörande godssamtrafiken. Av detta betänkande framgår, att även om de nuvarande samtrafiksbestämmelserna komma att ersättas av de av kommittén föreslagna, någon väsentlig minskning av tariffarbetet icke är att förvänta åtminstone vad beträffar de viktigaste och mera krävande arbetena. I betraktande av de krav, som man både för närvarande och, även om taxekommitténs förslag skulle genomföras, framgent måste ställa å den tjänsteman, som skall förestå ifrågavarande avdelning och leda tariffarbetet samt biträda byråchefen med beredande av de ofta invecklade och ekonomiskt viktiga tariffärendena, och med fästare avseende därå, att tariffavdelningen på grund av att den för sitt arbete måste stå i förbindelse med kontrollkontoret, vilket är förlagt till Tomtebodas, måste vara skild från den övriga byrån, vilket ytterligare framhäver behovet av en kvalificerad tjänsteman på den ifrågavarande posten, håller styrelsen före, att man icke längre bör dröja med att tillgodose det sedan länge existerande behovet av att åt föreståndaren för tariffavdelningen giva en tjänsteställning, som motiveras och med visshet kommer att motiveras av hans ansvarsfulla arbete. Styrelsen får på grund härav hemställa om inrättande av ytterligare en notariebefattning å inrikes taxebyrån.»

Av järnvägstaxekommitténs betänkande rörande godssamtrafiken framgår, att även med de av kommittén föreslagna reformerna på området någon väsentligare minskning icke är att förvänta i det ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla arbete, som åvilar tariffavdelningen. På grund härav och med hänsyn till de krav, som måste ställas på avdelningens föreståndare, finner jag styrelsens framställning om inrättandet av ifrågavarande notariebefattning böra tillstyrkas.

Departements-
chefen.

För kontrollering på stället av stationernas räkenskaper och kassor äro sedan år 1898 på kontrollkontoret anställda fem kontrollörer. Av dessa tjänstgjorde emellertid en till och med utgången av mars månad år 1908 som föreståndare för den vid denna tid kontrollkontoret underställda tariffavdelningen och deltog sålunda i regel icke i berörda kontrolleringsarbete förr än från nyssnämnda tid, då tariffavdelningen förlades direkt under inrikes taxebyrån.

Kontroll-
kontoret.
10. Två kon-
trollörer.

I fråga om behovet av ökat antal kontrollörer anför järnvägsstyrelsen:

»Givetvis har under den tid, som förflutit, sedan kontrollörernas antal ökades till fem, det arbete, som påvilar nämnda tjänstemän, så väl till följd av de senare årens oerhörda trafikstegring som på grund av inventeringsstälernas

högst väsentligt ökade antal, i avsevärd grad vuxit. Till belysande av den ständiga tillväxt, som sedan år 1897 ägt rum beträffande arbetet ifråga, må nedanstående siffror anföras.

Då en del stationer hava flera expeditioner med skilda kassor, har i efterföljande tabell angivits även antalet inventeringsställen.

| Å r. | A n t a l | | Trafikuppbörd å dessa stationer ca kronor. |
|------------|------------|----------------------|--|
| | stationer. | inventeringsställen. | |
| 1897 | 382 | 428 | 29,880,000 |
| 1907 | 458 | 598 | 54,307,000 |
| 1915 | 556 | 699 | 94,521,000 |
| 1916 | 559 | 702 | 122,379,000 |

Med trafikuppbörd avses här det belopp, som återstår av den influtna uppbörden, sedan avdrag gjorts för till trafikanter utbetalda belopp för avsända efterkrav.

I de anförda uppbördsbeloppen äro icke inräknade de avsevärda summor, som från statens järnvägar tillhöriga föreningsstationer, vid vilka anslutning till främmande järnvägar äger rum, inremitteras till sistnämnda järnvägars kassor. Dessa uppbördsmedel äro dock föremål för kontroll av statens järnvägars kontrollörer vid deras inventering av stationerna ifråga.

Oavsett trafikstegringen hava även en del andra omständigheter tillkommit, vilka bidragit att öka kontrollörernas arbetsbörda, såsom tillämpningen av nya bestämmelser om fraktdebitering av visst slags tjänstegods, för vilka transporter stationerna icke erhålla kontant betalning, samt den allt större utsträckning, i vilken järnvägarna efter den nya värnpliktslagens ikraftträdande tagits i anspråk för försvarsverkets räkning, i det att likvid för försvarsverkets transporter i stor utsträckning erlägges först efter av stationerna utfärdade räkningar, vilka icke sällan förbliva olikviderade under flera månader. Då det är angeläget, att kontrollörerna ägna synnerlig uppmärksamhet åt, att stationernas uppgifter angående dylika obetalda transporter äro med verkliga förhållandet överensstämmande, vålla dessa transporter ett avsevärt arbete för dem.

En del av de under de senare åren tillkomna nya inventeringsställena äro belägna vid de nya norrländska linjerna. För inventering av stationer å dessa linjer åtgår i allmänhet en avsevärt mycket större tid än för inventering av stationer av motsvarande storlek i mellersta och södra Sverige, beroende på att de fåtaliga tåglägenheterna samt svårigheten att erhålla mat och logi föranleda, att kontrollörerna måste företaga tidsödande resor.

Den pågående ökningen av antalet stationer å de norrländska linjerna försvårar alltså verkställandet av ett tillräckligt antal inventeringar under viss tid.

Oaktat den stora trafikstegringen och ovan berörda arbetsförsvärande förhållanden, hava kontrollörerna under de gångna åren i regel medhunnit att inventera samtliga ifrågakommande stationer i medeltal en gång om året. För år 1915 blev arbetet dock mindre tillfredsställande, i det att vid årets utgång ej

mindre än 63 stationer med sammanlagt 107 expeditioner återstodo okontrollerade. Under år 1916 uppnåddes, särskilt genom ökning av antalet resedagar, ett något gynnsammare resultat.

Under år 1917 hava inventeringsstälernas antal ytterligare ökats, dels genom Malung—Limedsforsens, Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars införlivande med statens järnvägar, dels på grund av att en del nybyggda staten tillhöriga linjer öppnats för trafik, och uppgår antalet för närvarande till 745.

Med hänsyn till denna ökning och den allt mera framträdande svårigheten för de fem kontrollörerna att, trots stor arbetsprestation, medhinna kontrolleringen av samtliga statsbanestationer åtminstone en gång årligen, har styrelsen funnit sig böra under år 1917 förstärka de med kontrollering på stället av stationernas räkenskaper och kassor sysselsatta kontrollörerna genom att förordna två andra tjänstemän vid kontrollkontoret att självständigt utföra dylik kontroll.

Detta antal torde tillvidare vara tillräckligt att medgiva stationernas inventering en gång årligen. Styrelsen håller emellertid före, att så sällan återkommande inventeringar icke äro tillfyllest, utan att åtgärder måste vidtagas för att stationerna må kunna inventeras oftare. Att omedelbart öka antalet kontrollörer utöver vad nu föreslagits, synes styrelsen dock för närvarande icke vara oundgängligen påkallat. Styrelsen har nämligen tänkt sig att tillvidare söka avhjälpa behovet av arbetskraft genom att låta kontrollörerna i viss utsträckning åtföljas av vid kontrollkontoret anställda lämpliga tjänstemän för att biträda vid utförandet av vissa tidsödande arbeten. Därigenom torde tiden för kontrollörernas vistelse vid en del, särskilt större stationer, kunna nedbringas, vilket torde bidra till förverkligandet av det ovan uttalade önskemålet.

Det av styrelsen givna förordnandet åt två tjänstemän att självständigt utföra kontrollering på stället av stationernas räkenskaper och kassor, synes styrelsen böra givas en fastare form genom inrättandet av två nya kontrollörsbefattningar. Under hänvisning till ovanstående redogörelse, av vilken nödvändigheten av en ökning av antalet inventeringsförrättningar framgår, får styrelsen därför hemställa om inrättande av två nya kontrollörsbefattningar.

På grund av trafikarbetets oupphörliga stegring och därmed sammanhängande ökning av uppbördsarbetet har det blivit omöjligt för de nuvarande fem kontrollörerna att medhinna erforderlig kontroll över de olika stationernas räkenskaper och kassor. Då det är av vikt, att denna sida av styrelsens kontrollverksamhet icke eftersättes, tillstyrker jag styrelsens framställning om inrättande av ytterligare två kontrollörsbefattningar.

Departements-
chefen.

Arvodet för förrådsförvaltaren i järnvägsstyrelsen utgår för närvarande såsom för tjänsteman i första graden, eller med lägst 3,300 och högst 4,200 kronor. Denna lön är enligt styrelsens förmenande icke tillräcklig i betraktande av den arbetsbörda och det ansvar, som påvilar berörda tjänsteman, och hemställer styrelsen därför om tjänstens höjande i lönehänseende. Härom anför styrelsen:

Biljett- och
blankett-
kontoret.
11. En inten-
dent och
föreståndare
för kontoret.

»Från biljett- och blankettkontoret, för vilket förrådsförvaltaren är föreståndare, tillhandahållas personbiljetter av över 100,000 olika slag, mera än 18,000 olika slags tryckalster hållas i ständigt förråd, och alla dessa olika alster skola distribueras till mera än 1,000 distriktsexpeditioner, järnvägsstationer, in- och utländska järnvägsförvaltningar samt resebyråer i in- och utlandet. Det åligger förrådsförvaltaren att ombestyrta anskaffandet av blanketter och största delen erforderliga tryckalster, att därvid infordra anbud och att pröva desamma med hänsyn till begärda priser och kvaliteter i fråga om papper, tryckning och bindning. Vid upprättande av kontrakt angående leveranser till kontoret, vilka ifråga om de större leveranserna dock för närvarande ingås av styrelsen, skall han därjämte granska desamma med hänsyn till statens järnvägars berättigade intressen. Han måste, för att alla möjligheter till besparing och kostnadsnedsättning skola behörigen tillvaratagas, äga god urskillningsförmåga vid bestämmandet av olika papperssorters och inbindningssätts lämplighet och styrka, så att de avpassas med hänsyn till tryckalstrens användning, samt äga betydande erfarenhet och vana att bedöma värdet såväl av papper och bokbinderiarbeten som av sättnings-, korrektur- och tryckningsarbeten. Brister något i berörda stycken, är det stor fara för, att kostnaderna för formulär och andra tryckalster bliva väsentligt större, än vad eljest behöfve vara fallet.

Kontoret skall vidare pröva, huruvida av vederbörande rekvisiter begärda antal tryckalster, blanketter, papper m. m. är avpassat efter det föreliggande behovet, att därvid hänsyn tagits till planerade förändringar av formulär m. m. Vid denna granskning uppkomma ofta meningsskiljaktigheter mellan kontoret, å ena sidan, samt stationsföreståndare och andra distriktstjänstemän, å den andra. Det torde därför vara av en icke ringa betydelse, att kontorets föreståndare innehar den tjänsteställning, att han kan göra sin auktoritet i behörig grad gällande. I det av den s. k. departementalkommittén den 31 december 1912 avgivna betänkandet har kommittén vid motiverandet av viss tjänsteställning för chefen för det av kommitterade föreslagna kommunikationsdepartementets blankettkontor framfört denna synpunkt, och i det föreliggande fallet synes samma synpunkt böra få göra sig gällande, även om det nu är fråga om ett kontor med mindre verksamhetsområde.

Av vad nu anförts synes det styrelsen otvetydigt framgå, att omfånget av kontorets arbetsmängd och de fordringar, man måste ställa på dess föreståndare, motivera högre tjänsteställning än den, som är fastställd för de med förrådsförvaltaren för närvarande likställda befattningshavarna i järnvägsstyrelsen.

En jämförelse med övriga kontorsföreståndare i styrelsen ger vid handen, att föreståndarens för biljett- och blankettkontoret verksamhetsområde, arbetsbörda och ansvar kan fullt likställas med de flesta övriga kontorsföreständares och att tjänsten sålunda är av den vikt och betydelse, att den i lönehänseende bör likställas med övriga kontorsföreståndartjänster.

Redan tidigare har styrelsen också framhållit dessa förhållanden. I sitt den 12 mars 1907 avgivna utlåtande över det betänkande och förslag, som avgivits av den av Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 tillsatta kommittén för avgivande av yttrande och förslag till reglering av löneförhållandena för järnvägsstyrelsen och järnvägsstaten i övrigt, anför styrelsen bland annat:

»Redan i förslag till lönereglering, som styrelsen år 1892 avgav, upptogs förrådsförvaltaren i styrelsen såsom i lönehänseende likställd med föreståndare för statistiska och milkontoren; och hävdade styrelsen denna sin uppfattning

såväl i sitt år 1896 avgivna utlåtande över 1893 års järnvägstaxekommittés förslag som ock i sin skrivelse den 28 maj 1902 med utlåtande angående lönereglering vid statens järnvägar.

Såsom föreståndare för styrelsens biljett- och blankettkontor har förrådsförvaltaren att taga befattning med omfattande upphandlingar, att öva kontroll vid emottagning av leveranser till betydande belopp samt att ansvara för anskaffande och utlämnande till stationerna av in- och utländska biljetter av alla slag samt av de hundratals blanketter, som vid järnvägstrafiken förekomma, varförutom tillkommer honom att hålla vård över statens järnvägars hela biljett- och blankettförråd.

Styrelsen anser sig hava så mycket mindre anledning frågå sin förut uttalade åsikt rörande förrådsförvaltarens likställande med kontorsföreståndarna, som antalet av den under förrådsförvaltaren lydande personal, vilken år 1894 utgjorde 12, för närvarande uppgår till icke mindre än 38, därav 15 tjänstemän.

Med hänsyn till vad sålunda anförts får styrelsen hemställa, att förrådsförvaltaren i styrelsen måtte i avlöningshänseende hänföras till den s. k. kontorsföreståndargruppen.

I sammanhang härmed tillåter sig styrelsen ifrågasätta, huruvida icke ifrågavarande tjänsteman lämpligen borde, i likhet med vad som är förhållandet med motsvarande tjänsteman i generalpoststyrelsen, benämnas förrådsintendent i stället för förrådsförvaltare.»

Sedan den tid, styrelsen sålunda uttalat sig i ämnet, har kontorets arbetsbörda på grund av trafikens stora stegring i hög grad ökats, vilket medfört ökade krav på föreståndarens skicklighet.

För att belysa arbetets omfattning och kontorets betydelse må följande siffror anföras.

| Å r t a l. | Personal, summa. | Utgifter för tryckalster m. m. | Antal tryckta biljetter i kontorets tryckeri. | Antal inkomna rekvisitioner. | Antal expeditioner, som utgått från kontoret. |
|------------|---------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|---|
| | | Runda tal kr. | Runda tal. | Runda tal. | Runda tal. |
| 1895 | 11 | 140,100 | 3,632,000 | 9,000 | 84,000 |
| 1905 | 37 | 309,200 | 4,559,300 *) | (uppgifter saknas) | |
| 1916 | 43 | 525,900 | 19,775,500 | 26,000 | 409,000 |
| 1917 | 52 | — | — | — | — |

*) Härei ej inräknat de biljetter, som under september—december tryckts för zontarifens genomförande den 1 jan. 1906.

Värdet av de kombinerbara biljetter, utländska resebyråkuponger, bokbiljetter för resor till utlandet m. m., vilka finnas i lager å kontoret, uppgår för närvarande till cirka 50 miljoner kronor, vilket belopp på grund av krigsförhållandena är avsevärt lågt. Före kriget uppgick värdet till flere gånger detta belopp. För en avsevärd del av dessa biljetter är styrelsen redovisningsskyldig till in- och utländska förvaltningar, från vilka biljetterna bekommit.

Med hänsyn till tjänstens sålunda alltjämt ökade betydelse och de fordringar, som måste ställas på föreståndaren för biljett- och blankettkontoret, finner styrelsen, såsom redan berörts, fullgiltiga skäl föreligga, att berörda föreståndare bör likställas med övriga kontorsföreståndare i styrelsen och sålunda tilldelas ett arvode av lägst 4,200 och högst 5,100 kronor.

Då här ifrågavarande tjänsteman icke endast har att förvalta förrådet av biljetter och blanketter samt att övervaka desammas in- och utlämning, utan även att i viss utsträckning självständigt verkställa upphandling, både efter infordrande av anbud och under hand, att godkänna leveranser samt att granska inkommande rekvisitioner för att övervaka att tillbörlig sparsamhet äger rum, torde han, i likhet med motsvarande tjänstemän i andra verk, böra benämnas intendent.

Styrelsen framlägger kravet på tjänstens höjande nu, enär den nuvarande innehavaren uppnår pensionsåldern under år 1918. Därest det skall kunna finnas utsikter att för platsen förvärva en tjänsteman med sådan erfarenhet och läggning, att det är att förmoda, att han skall på ett fullt nöjaktigt sätt sköta den krävande befattningen, synes det styrelsen nödvändigt, att nu till avgörande framföra frågan om befattningens höjande i löneavseende.

I föreliggande förslag har på grund av det anförda upptagits i stället för nuvarande förrådsförvaltarbefattningen i styrelsen en ny befattning, benämnd intendent och föreståndare för biljett- och blankettkontoret, med arvode av lägst 4,200 och högst 5,100 kronor.»

Beträffande järnvägsstyrelsens förslag i denna del anför 1915 års kommission för gemensamma avlöningsbestämmelser vid kommunikationsverken m. fl. verk följande:

1915 års
kommission
för gemen-
samma avlö-
ningsbestäm-
melser vid
kommunikations-
verken
m. fl. verk.

»Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle föreståndaren för ifrågavarande kontor erhålla en betydligt högre ställning än för närvarande, i det att den nya befattningen av styrelsen ansetts böra i fråga om tjänsteställning och avlöning inordnas uti sekreterargruppen, under det att den hittillsvarande förrådsförvaltartjänsten tillhör notariegruppen.

Utän att på något sätt vilja förringa betydelsen av de uppgifter, styrelsen anfört till ådagaläggande av den ökade arbetsbörda och det ansvar, som numera äro förbundna med ifrågavarande föreståndarskap, har kommissionen dock icke funnit så avgjorda skäl tala för den ifrågasatta förändringen, att kommissionen nu ansett sig kunna förorda densamma. Då ett genomförande av det förslag till gemensamma avlöningsbestämmelser för ett flertal verk, som kommissionen framlägger, kan komma att avgiva, enligt kommissionens uppfattning måste föregås av en ingående prövning av olika tjänstekategoriernas ställning i avlöningssystemet, därvid hänsyn måste tagas ej allenast till förhållandena inom varje verk för sig utan ock till jämförelser verken emellan, synes det kommissionen, att man för närvarande så vitt möjligt bör undvika att företaga några partiella omflyttningar av den art, varom här fråga. Härtill kommer, att förslag om ifrågavarande befattnings omflyttning, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt, vid föregående tillfällen avvisats, under hänvisning bland annat till den ställning, som intages av närstående befattningar vid andra kommunikationsverk. Särskilt har jämförelse härvid gjorts med förrådsförvaltaren i generalpoststyrelsen, vilken befattning i likhet med den förevarande tillhör notariegruppen. Då kommissionen icke på nuvarande stadium av sitt arbete finner sig kunna bortse från de sålunda tidigare

gjorda jämförelserna, har kommissionen icke ansett sig kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens föreliggande förslag om utbyte av förrådsförvaltarbefattningen inom styrelsen mot en befattning med högre ställning.»

I en med anledning av kommissionens utlåtande till mig avlåten skrivelse har generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen framhållit, att även om en ingående prövning av olika tjänstekategoriernas ställning i avlöningssystemet vore önskvärd för genomförande av förslaget till gemensamma avlöningsbestämmelser för ett flertal verk, en sådan prövning likväl icke borde hindra åtgärder, som vore nödvändiga för ett särskilt verks av förhållandena betingade utveckling. Viktigare än en jämförelse med övriga verk vore en jämförelse mellan de olika befattningarna inom samma verk, så att rättvisa i lönehänseende skapades mellan olika befattningshavare med samma arbetsbörda och ansvar. Enligt styrelsens uppfattning kunde föreståndarens för biljett- och blankettkontoret verksamhetsområde, arbetsbörda och ansvar fullt likställas med de flesta övriga kontorsföreständares, och vore tjänsten sålunda av den vikt och betydelse, att den i lönehänseende borde likställas med övriga kontorsföreståndartjänster inom styrelsen. Därtill komme en omständighet, som måhända icke hade sin motsvarighet i fråga om andra verk, nämligen den, att järnvägsstyrelsen, som med anledning av den nuvarande befattningshavarens förestående avgång vidtagit förberedelser för erhållande av lämplig efterträdare, därvid gjort den erfarenheten, att det icke syntes vara möjligt att för den nuvarande lönen erhålla en för den krävande befattningen i fråga lämplig person. Befattningen vore av den art, att därifrån svårligen kunde tänkas någon befordran, och med de befordringsmöjligheter, som stode linjepersonalen och även personalen å styrelsens egentliga byråer till buds, kunde man icke påräkna, att en dugande tjänsteman skulle söka en befattning, förenad med så tung arbetsbörda och så stort ansvar, som här vore i fråga, om icke lönen höjdes över den nuvarande.

Departements-
chefen.

För att närmare klarlägga nuvarande förrådsförvaltarens arbetsbörda och ansvar i förhållande till en del övriga kontorsföreständares inom järnvägsstyrelsen må följande framhållas.

Biljett- och blankettkontorets storlek i förhållande till vissa andra styrelsens kontor belyses av följande av styrelsen lämnade siffror:

| | Antal tjänstemän. | Årliga personal- och kontorskostnader enligt senaste uppgifter. Kr. |
|-------------------------------------|-------------------|--|
| Revisionskontoret | 13 | 54,000 |
| Milkontoret | 73 | 228,000 |
| Kammarkontoret | 10 | 41,000 |
| Biljett- och blankettkontoret | 57 | 130,000 |

Såsom av betydelse för sakens bedömande må vidare nämnas, att värdet av gjorda upphandlingar vid biljett- och blankettkontoret under sist kända årsperiod varit 789,000 kronor.

Å revisionskontoret verkställes huvudsakligen granskning av kassa- och förrådsredogörelser samt därtill hörande verifikationer, varvid kontrolleras författningens enlighet av de gjorda utbetalningarna och de förvaltningsåtgärder, som föranlett desamma.

Å mil- och kammarkontoren utgöres det huvudsakliga arbetet av behandlingen av vissa inkommande uppgifter, granskning av desamma, sammanställande eller bokföring av däri befintliga siffror i och för upprättande av avräkningar eller bokslut, utarbetande av vissa uppgifter med ledning av de inkomna uppgifterna eller de gjorda sammanställningarna och dylikt.

Å biljett- och blankettkontoret utgöres en stor del av arbetet av liknande behandling av inkommande handlingar, nämligen rekvisitioner från bland annat stationer och enskilda järnvägar. Dessa rekvisitioner skola undergå granskning i och för förebyggande av onödig konsumtion m. m., varefter de rekvirerade trycksakerna skola anskaffas och expedieras. I vissa fall, nämligen vid utlämning av trycksaker till främmande järnvägsförvaltningar, skola dessa debiteras kostnaderna för de utlämnade alstren.

Härutöver har biljett- och blankettkontoret emellertid en från de övriga kontoren avvikande funktion, nämligen sin befattning med upphandling av trycksaker. Vid denna kontorets verksamhet får dess föreståndare sig pålagt ett betydande ekonomiskt ansvar. Upphandlingarna ske visserligen till en del, särskilt då fråga är om större partier, efter föredragning i styrelsen, men därjämte i stor utsträckning direkt genom kontorsföreståndarens försorg. Under alla förhållanden måste emellertid ett stort ansvar läggas på föreståndaren, som har dels att granska av-

lämnade anbud och prov samt att i övrigt bereda respektive avsluta upphandlingarna och dels att sedermera övervaka leveransernas riktiga fullgörande.

I likhet med övriga kontorsföreståndare har förrådsförvaltaren att leda och fördela arbetet på den avdelning, han förestår, samt inför styrelsen ansvara för sitt kontors behöriga skötsel. Han måste vidare noga följa med ändringar i arbets- och materialpriser och deras inverkan på anskaffningen för att i tid kunna vidtaga eventuella åtgärder för nedbringande av kostnaderna, liksom han ock bör kunna bedöma rättmätigheten i av leverantörer gjorda framställningar om prisförhöjning.

Vid föredragning den 23 april 1907 inför Kungl. Maj:t av då föreliggande förslag angående löneroglering för personalen vid statens järnvägar m. m. anförde dåvarande departementschefen beträffande järnvägsstyrelsens förenämnda framställning om uppflyttning av förrådsförvaltaren i lönehänseende till jämställighet med den. s. k. kontorsföreståndargruppen, att, även om de förrådsförvaltaren åliggande göromålen krävde noggrannhet och pålitlighet, desamma i allt fall syntes vara av enklare beskaffenhet, varför departementschefen icke fann tillräcklig anledning föreligga att sätta ifrågavarande befattningshavare i avseende å tjänstegrad och avlöning högre än exempelvis notarie.

Sedan denna tid har kontorets arbetsuppgifter emellertid avsevärt ökats. Den utredning, som i det föregående lämnats, torde bestyrka järnvägsstyrelsens mening, att förrådsförvaltaren med hänsyn till arten och omfattningen av det honom åliggande arbetet för närvarande fullt ut kan jämföras med övriga kontorsföreståndare i styrelsen, vilka i avlöningshänseende tillhöra samma löneklass som sekreterare. Vägande skäl tala därför för att jämväl förrådsförvaltaren uppflyttas i nämnda löneklass. Visserligen finnes skäl för den mening, att en ingående prövning av ifrågavarande befattnings ställning i förhållande till jämförbara befattningar inom andra verk borde ske, innan en uppflyttning av förrådsförvaltaren i högre klass ägde rum. Då det emellertid å andra sidan med fullt fog torde kunna göras gällande, att de avlöningsförmåner, som för närvarande stå till järnvägsstyrelsens förfogande för ifrågavarande befattning, äro otillräckliga för befattningens tillsättande med kvalificerad person, synes ovan berörda omständighet icke böra förhindra bifall till styrelsens hemställan. Att märka är, att styrelsens förslag icke innebär inrättandet av någon ny löneklass utan endast tillämpning av redan förefintliga lönevillkor.

Med stöd av det anförda anser jag mig böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag.

B. Distrikten.
12. En trafikinspektör av 2:a klass och en byrå-assistent.

Genom beslut den 3 november 1916 har Kungl. Maj:t på framställning av järnvägsstyrelsen förordnat, att de av staten från Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag inköpta bandelarna Kristinehamn—Mora och Brintbodarne—Limesforsen skola från och med den 1 januari 1917 tills vidare förläggas till andra distriktet vid statens järnvägar ävensom be- myndigat styrelsen att förordna lämplig tjänsteman att från samma tid tills vidare med trafikinspektörs befogenhet handhava trafikledningen å berörda bandelar med rätt för honom att under tiden för förordnandet med avstående av avlöningsförmåner i innehavande tjänst åtnjuta avlöningsförmåner, motsvarande dem, som tillkomma trafikinspektör av andra klass i lägsta lönegraden.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu, att denna provisoriska trafiksektion, av styrelsen benämnd 18:e trafiksektionen, måtte inrättas permanent. Styrelsen anför härom:

»Vid tiden för förenämnda framställnings ingivande hade styrelsen, i enlighet med vad ock av styrelsen framhölls vid ifrågavarande banas inlösen, tänkt sig den av Kungl. Maj:t beslutade provisoriska anordningen böra kunna bibehållas tills dess att inlandsbanan blivit sammanknuten med linjen Kristinehamn—Mora. Det senaste årets erfarenhet visar emellertid det berättigade i att ifrågavarande trafikinspektörsbefattning omedelbart överflyttas på ordinarie stat. Trafiken har nämligen stegrats högst betydligt, vartill kommer, att Mora—Vänerns järnväg redan kommit i nästan omedelbar anknytning till övriga statsbanenätet genom inköpet av Mora—Orsa järnväg och arrenderingen av Dala—Hälsinglands järnväg.

Vad beträffar trafiken å den inköpta Mora—Vänerns järnväg må anföras följande siffror.

Persontrafiken har ökats från 86,118 försålda biljetter januari—juni 1916 till 128,698 motsvarande tid år 1917, oaktat att de nyinlagda persontågen Kristinehamn—Mora och Brintbodarne—Limesforsen indrogos den 24 februari 1917.

Beträffande *godstrafiken* utvisa de jämförande uppgifterna för första halvåret 1916 och 1917 följande tal:

| | 1916. | 1917. |
|--|-----------|------------|
| Antal vagnaxelkilometer | 8,725,718 | 10,159,010 |
| » av- och tillkopplade godsvagnar | 149,376 | 152,831 |
| » expeditioner gods | 147,039 | 162,549 |
| » tågkilometer (januari) | 45,434 | 73,950 |
| » tåg i medeltal pr dag Kristinehamn—Persberg .. | 8 | 11 |
| » » » » » Persberg—Vansbro | 6 | 8 |
| » » » » » Vansbro—Mora | 4 | 5 |
| » » » » » Brintbodarne—Limesforsen | 2 | 3 |

Till de jämförande uppgifterna må emellertid särskilt framhållas, dels att sjötrafiken över Vänern år 1917 öppnades 14 dagar senare än år 1916 och även hade svårighet att komma i gång på grund av bristen på tonnage, varigenom trafiken till och från Kristinchamn var betydligt mindre under maj och juni år 1917, dels att betydande inskränkningar i vagnslasttrafiken vidtagits sistnämnda år. Den sålunda enligt ovanstående uppkomna stegringen av trafiken visar enligt styrelsens uppfattning behovet av att den befattning, som nu uppehålls på förordnande, bör uppföras å ordinarie stat, såsom fyllande ett stadigvarande behov.

Av nedanstående tablå öfver banlängd i kilometer och antal stationer och trafikplatser samt antal per dag i medeltal använd personal vid statens järnvägars samtliga trafiksektioner inkl. Mora—Vänerns järnväg med bilinje — här nämnd 18:e trafiksektionen — framgår, att denna sektion såväl beträffande banlängd som antal stationer och trafikplatser når över medeltalet för samtliga sektioner. Beträffande antalet personal kan den visserligen för närvarande ej mäta sig med övriga sektioner, men kommer i och med denna linjes snara öppnande för genomgångstrafik och därav föranledd ökning i arbetet krav på personalökning givetvis att uppstå.

Jämförelse mellan S. J. trafiksektioner beträffande längd, antal stationer och trafikplatser samt antal personal.

| Sektion. | Längd km. | Antal stationer och trafik- platser. | Antal personal (april 1917). |
|---------------------------|--------------|---|------------------------------------|
| Stockholmssektionen | 18.9 | 11 | 1,175 |
| 1 | 195.4 | 27 | 580 |
| 2 | 155.9 | 25 | 520 |
| 3 | 309.2 | 55 | 781 |
| 16 | 235.6 | 44 | 761 |
| 4 | 114.2 | 28 | 600 |
| 5 | 300.8 | 51 | 577 |
| 6 | 212.3 | 31 | 395 |
| 17 | 335.5 | 62 | 336 |
| 18 | 287.8 | 46 | 172 |
| 7 | 202.3 | 32 | 1,294 |
| 8 | 203.6 | 44 | 468 |
| 9 | 273.6 | 35 | 768 |
| 10 | 469.8 | 73 | 328 |
| 11 | 435.1 | 62 | 689 |
| 12 | 255.2 | 45 | 794 |
| 13 | 355.3 | 38 | 343 |
| 14 | 478.8 | 51 | 478 |
| 15 | 449.4 | 50 | 420 |

Sektionens förläggande under trafikinspektören å 6:e trafiksektionen — linjen Laxå—Charlottenberg — kan icke gärna ifrågasättas, då trafiktjänsten å denna sektion, särskilt med hänsyn till sektionens egenskap av gränssektion till Norge, är av sådan omfattning, att den helt och hållet tager trafikinspektörens tid och arbetskraft i anspråk.»

På grund av vad styrelsen sålunda anfört och med hänsyn till dels de stora utvidgningar, som planeras, och den ökade genomgångstrafiken, som är att vänta, dels de stora krav, som de alltmer utvidgade industriella anläggningarna vid bandelen Mora—Kristinehamn ställa på tillgodoseende av trafiken, har styrelsen hemställt, att den provisoriska 18:e trafiksektionen måtte inrättas permanent och att för densamma måtte anvisas en trafikinspektörstjänst av 2:a klass ävensom en byråassistentbefattning.

Departements-
chefen.

På sätt styrelsen närmare påvisat, når den provisoriska 18:e trafiksektionen beträffande banlängd samt antal stationer och trafikplatser över medeltalet för samtliga trafiksektioner. Av utredningen framgår även, att trafiken å ifrågavarande bandelar visat en stark stegring, och kan det med hänsyn till planerade utvidgningar och banans öppnande för genomgångstrafik förväntas, att trafikökningen kommer att fortfara. Med hänsyn till nu berörda förhållanden torde det icke kunna ifrågasättas att lägga dessa bandelar under någon annan trafiksektion. Jag tillstyrker därför styrelsens förslag om uppförande på ordinarie stat av en trafikinspektörsbefattning av 2:a klass för ifrågavarande sektion. Under sådana förhållanden är jämväl den av styrelsen begärda byråassistenten behöfvig. Denne skulle nämligen, såsom vid övriga trafiksektioner är fallet, tjänstgöra såsom trafikinspektörens närmaste man och ställföreträdare.

13. Nitton
byråassistent-
er i
säkerhets-
tjänst.

Järnvägsstyrelsen har vidare gjort framställning om inrättandet av nya befattningar vid distrikten för vinnande av en mera effektiv inspektion av säkerhetstjänsten. Härom anför styrelsen:

»Även med inrättande av en ny befattning å trafikbyrån inom styrelsen, vars innehavare skulle bli närmaste man och ställföreträdare för säkerhetsinspektören, måste den närmaste inspektionsskyldigheten av säkerhetstjänsten allt fortfarande kvarligga hos trafiksektionsledningen.

I full känsla härav har styrelsen också genom en rad av åtgärder sökt avlägsna från trafikinspektörerna annat arbete i möjligaste mån, för att de måtte kunna ägna mera tid åt resor och inspektion. Men samtidigt med att sådana åtgärder vidtagits har ock arbetet å trafikinspektörsexpeditionerna ökat så, att den verkliga vinsten av verkställd arbetsöverflyttning icke blivit så stor, som

man hade hoppats. Det är också med hänsyn till den ställning, som en trafikinspektör intager i egenskap av sektionsföreståndare, förklarligt, om denne tjänstemans tid blir strängt upptagen på tjänsterummet. Det är ju han, som i främsta rummet har att träda i förbindelse med allmänheten i alla trafikfrågor, och det är vidare han, som i egenskap av arbetsledare har att handlägga de mångahanda och tidsödande personalärendena. Styrelsen har därför kommit till den uppfattningen, att enda sättet att få en effektiv inspektion av säkerhetstjänsten är att till trafikinspektörens förfogande ställa en tjänsteman, vars uppgift är att under trafikinspektörens överinseende och på hans order ofta företaga inspektionsresor, undersöka personalens kvalifikationer i förenämnda hänseende och verkställa anbefalld årlig examinering i hithörande stycken, och till vars uppgift även skulle höra att tid efter annan föredragsvis meddela personalen de viktigaste erfarenheterna i säkerhetstjänsten.

Efter inköpet av Mora—Vänerns järnväg, vilken administrativt betraktas såsom en särskild trafiksektion, äro statens järnvägar indelade i 19 trafiksektioner, växlande i längd mellan 18,9 km. (Stockholmssektionen) och 478,8 (fjortonde trafiksektionen) och med en personal växlande mellan 1,294 (sjunde trafiksektionen) och 172 (adertonde trafiksektionen). I spetsen för varje trafiksektion står en trafikinspektör, som till sitt närmaste biträde har en byråassistent samt dessutom en bokhållare och ett antal kontors- och stationsskrivare.

Trafikinspektören åligger:

att aktgiva å de på trafiken inverkan förhållandena inom sektionen samt söka förskaffa sig kännedom om den trafikerande allmänhetens behov och önsningar;

att vidtaga eller föreslå sådana förenklingar och förbättringar, som kunna underlätta trafikens skötsel och befrämja ekonomin samt hos trafikdirektören framhålla sektionens behov av nybyggnader och förändringar;

att anordna extra godståg ävensom extra persontåg, då för särskilda tillfällen ökad persontrafik är att emotse;

att vidtaga vid trafikrubbingar erforderliga åtgärder;

att övervaka tågens rättidiga expediering och omedelbart vidtaga åtgärder för avlägsnande av orsakerna till tågförseningar;

att efter beställning anordna extra persontåg med avgift enligt taxans särskilda bestämmelser;

att utfärda erforderliga detaljbestämmelser för trafik- och telegraftjänstens handhavande;

att öva tillsyn över restaurangrörelsens handhavande å stationer och ångfärjor;

att kontrollera, att för trafiksäkerheten givna föreskrifter noggrannt iakttagas, ävensom att befintliga signal- och säkerhetsanläggningar handhavas på behörigt sätt;

att bestämma tågvägar för ordinarie tåg;

att, i vad angår sektionen, uppgöra förslag till tidtabeller ävensom normalplan för tågsätten;

att uppgöra förslag till kostnadsstat för sektionen;

att antaga och entlediga extra ordinarie- och aspirantpersonal av lägre grad;

att ombesörja anskaffning av beklädnad åt personal, som är berättigad att erhålla beklädnad in natura;

att verkställa bokföring av inkomster och utgifter för sektionens vidkommande samt månatligen till trafikdirektören avgiva bokslutsrapport;

att omedelbart efter varje månads utgång till trafikdirektören för granskning insända sektionens avskrifter av månadens inkomst- och utgiftsallegater;

att tillse, att de tjänstemän, som handhava räkenskaps- och kassagöromål, med ordning och reda fullgöra sina åligganden i detta hänseende;

att avgiva yttrande över underlydandes ansökningar till ledigförklarade befattningar ävensom eljest över ansökningar till ledigförklarade befattningar inom sektionen; samt

att ofta företaga inspektionsresor inom sektionen, varvid särskilt bör tillses, att de fasta signalinrättningarna äro lämpligt placerade, så att med dem givna signaler kunna tydligt och tillräckligt tidigt urskiljas.

Byråassistenten är trafikinspektörens närmaste man och ställföreträdare samt har att i sådan egenskap dels biträda trafikinspektören vid utövningen av dennes tjänst, dels ock, där ej distriktsförvaltningen för särskilt fall annorlunda förordnar, fullgöra de trafikinspektörens åligganden, som denne på grund av tjänstledighet, tjänsteresa eller eljest är förhindrad att själv utföra.

Dessutom åligger honom, där ej i särskilda fall trafikinspektören själv därmed tager befattning:

att handhava tågledningen inom sektionen samt därvid anordna sådana extra tåg, som enligt ovanstående må av trafikinspektör anordnas;

att verkställa granskning av anslagstidtabellen samt tabellerna för transport av explosiva ämnen, frätande syror och eldfarliga oljor;

att ombesörja tryckning av tjänstgöringstidtabellen;

att granska tågrapporterna; samt

att bestämma i fråga om militärtransporter, för vilka extratåg icke erfordras.

Om också trafikinspektörens och byråassistentens arbetsbörda kommer att i någon mån lättas genom de av Kungl. Maj:t och riksdagen år 1917 beviljade nya trafikinspektörstjänsterna å trafikdirektörsexpeditionerna, blir detta dock endast i fråga om större utredningar och planläggning av trafiken i allmänhet. Som av ovan angivna arbetsordning framgår, komma därför så många arbetsuppgifter att kvarligga hos trafikinspektören i linjetjänst i egenskap av arbetsledare, att det icke kan bliva honom möjligt att så i detalj och oupphörligt förvissa sig om, att gällande säkerhetsföreskrifter efterlevas, som erfarenheten visat vara nödvändigt. Som styrelsen förut framhållit, framstår det därför som önskligt, att trafikinspektören gives ytterligare en byråassistent, avsedd huvudsakligen för inspektion.

Detta nya biträde åt trafikinspektören skulle icke få bindas vid expeditionen genom byråarbeten, utan skulle ägna hela sin tid till resor över sektionen efter av trafikinspektören givna anvisningar.

Till de föreslagna byråassistenternas verksamhetsområde skulle emellertid förutom nu nämnd inspektionstjänst även läggas skyldighet att under sina resor verkställa examinering av trafikpersonalen. Denna examinationskyldighet åligger för närvarande trafikinspektören eller av honom därtill förordnad tjänsteman och omfattar dels prövning av obefordrad personal angående deras kunskaper i vissa bestämda tjänstegrenar, dels årligen återkommande förhör med all trafikpersonal i syfte att utröna, huruledes personalen underhåller och kompletterar de en gång inhämtade kunskaperna. Den förstnämnda prövningen har hittills i regel för-

rättats av stationsföreståndaren eller någon av de närmast under honom stående tjänstemännen å den station, där den under utbildning varande tjänstemannen varit placerad; de årliga förhören hava däremot hållits av särskilda av trafikspektören utsedda förhörsförrättare, i regel flera för varje sektion. Givet är, att med denna mängd prövnings- och förhörsförrättare en viss olikhet i tolkningen av gällande föreskrifter uppstått, varförutom prövningen nog icke alltid skett med sådan grundlighet, att trafikinspektören därigenom kunnat få en fullt tillförlitlig uppgift å den prövades mogenhet. Genom att överlämna detta krävande och för tjänsten så viktiga arbete åt en enda, fullt kvalificerad tjänsteman inom varje sektion vinnas enligt styrelsens mening garantier för att prövningen blir både grundlig och dess resultat omdömesgillt.

Ifrågavarande byråassistenters huvudsakliga arbetsuppgifter skulle således bliva:

att närmast under trafikinspektören tillse, att för säkerhetstjänsten gällande föreskrifter behörigen efterlevas och rätt tillämpas, och för den skull företaga tätta resor för inspektion av stationer och tåg;

att verkställa examinering av all extra ordinarie personal;

att förrätta de årligen återkommande förhören med all trafikpersonal;

att tillse, att ändringar i och tillägg till säkerhetsföreskrifterna komma till därav berörd personals kännedom och av denna rätt uppfattas; samt

att övervaka, att ingen person sättes i säkerhetstjänst, innan han blivit examinerad och godkänd i de förordningar, som röra denna tjänst.

Om ock, som av den lämnade redogörelsen för trafiksektionernas storlek framgår, trafiksektionerna äro av synnerligen varierande utsträckning och hava väsentligt olika antal tjänstehavare, så har styrelsen dock med hänsyn till de nu föreslagna befattningarnas vikt och betydelse funnit väl motiverat, att dessa nya byråassistenttjänster tilldelas varje trafiksektion.»

På grund av vad sålunda anförts har styrelsen hemställt om upptagande i staten av nitton nya byråassistentbefattningar.

Då styrelsen finner det tvivelaktigt, huruvida ett antal av nitton fullt kompetenta tjänstemän för dessa befattningar finnes att tillgå vid 1919 års ingång, har styrelsen i detta sammanhang anhållit om rätt att, för den händelse det skulle visa sig nödvändigt, tillsätta dessa befattningar successivt och med hänsyn till sektionernas vikt och betydelse i säkerhetsavseende.

Särskilt under de senaste åren hava vid statens järnvägar vidtagits en serie åtgärder för trafiksäkerhetens höjande genom en effektiv inspektion. Inspektionens vikt för säkerhetstjänstens riktiga och omsorgsfulla handhavande och dess stora betydelse för ökande av trafiksäkerheten torde vara allmänt erkänd. Denna betydelse framhölls jämväl av 1912 års kommission angående trafiksäkerheten, som emellertid samtidigt betonade, att för inspektionens effektivitet vore nödvändigt, att de kontrollerande och inspekterande personernas arbetsområden

Departementets
chefen.

vore väl avvägda. I detta avseende ansåg kommissionen en del brister förefinnas vid statens järnvägar och uttalade, att vissa förbättringar med avseende på de kontrollerande och inspekterande myndigheternas utförande av dem åliggande kontroll och inspektion sålunda syntes nödvändiga. Kommissionen anförde i detta sammanhang vidare, att trafikinspektörerna, vilka särskilt hade kontrollen av säkerhetsföreskrifternas tillämpning sig anförtrodd, hade många andra åligganden, vilka toge deras tid och arbetsförmåga i anspråk, däribland i stor utsträckning handläggning av ärenden rörande personalen, och att göromålens omfattning även vore betydligt olika vid olika trafiksektioner. En närmare undersökning borde därför enligt kommissionens åsikt verkställas, dels huruvida icke en del göromål kunde överflyttas från trafikinspektörerna till annan myndighet, så att dessa kunde ägna mera tid åt inspektionen, dels huruvida icke genom ändrad sektionsindelning — eventuellt anordnande av flera trafiksektioner vid de sydligare, mera livligt trafikerade distrikten — göromålen kunde bli ungefär lika fördelade å samtliga trafikinspektörer, så att vid alla trafiksektioner inspektionen och särskilt kontrollen över säkerhetsföreskrifternas tillämpning kunde bli fullt be-
tryggande.

Åtskilliga åtgärder hava jämväl vidtagits i syfte att nå en önskvärd begränsning av de inspekterande myndigheternas arbetsområden och därmed också en fullt noggrann säkerhetsinspektion. Sålunda hava från trafikinspektörerna avlyftats vissa tidsödande ärenden, som man ansett utan större olägenhet kunna borttagas från deras direkta handläggning. Vidare hava vissa stora och arbetsamma trafiksektioner uppdelats samt nya tjänster inrättats, varigenom en ny fördelning av arbetet med säkerhetsinspektionen möjliggjorts.

I sistnämnda avseenden må erinras, att Kungl. Maj:t och riksdagen år 1915 biföllo av järnvägsstyrelsen framlagt förslag om inrättandet av ytterligare två trafiksektioner — 16:e och 17:e trafiksektionerna — varigenom minskning av de allt för stora 7:e, 8:e och 9:e trafiksektionerna kunde ske. Vidare fattade statsmakterna år 1917 beslut om utbrytande från 1:a och 2:a trafiksektionerna av stationer och linjer närmast Stockholm för bildandet av en ny trafiksektion — Stockholmssektionen. Beträffande nya tjänster för fördelandet av trafikinspektörernas arbetsbörda beviljade 1917 års riksdag bland annat fem nya trafikinspektörsbefattningar av 1:a klass, avsedda till biträde åt trafikdirektörerna. Därmed avsågs att från trafikinspektörerna å linjen till trafikdirektörsexpeditionen överflytta diverse arbeten, främst ärenden angående utredning och planläggning av trafiken i allmänhet.

Av järnvägsstyrelsens yttrande framgår emellertid, att styrelsen icke är fullt tillfredsställd med resultatet av de hittills gjorda ansträngningarna att genom lättnad i arbetet bereda trafikinspektörerna tillfälle att i erforderlig grad ägna sig åt inspektion av säkerhetstjänsten. Styrelsen har därför funnit sig böra avstå från kravet på att trafikinspektörerna personligen skola utföra all dylik inspektion å sektionen och har i stället tillgripit utvägen att ställa till trafikinspektörernas förfogande särskilda för detta ändamål kvalificerade tjänstemän, som skulle hava till åliggande att efter trafikinspektörernas anvisningar ägna hela sin uppmärksamhet åt denna viktiga gren av trafiktjänsten. Järnvägsstyrelsen har därvid upptagit en tanke, som styrelsen redan i sitt den 29 september 1914 avgivna utlåtande över 1912 års kommissions betänkande framkastat, nämligen att låta den trafikinspektören biträdande byråassistenten förrätta inspektion i erforderlig omfattning, då trafikinspektören av göromålets mängd vore därtill förhindrad.

Till en trafikinspektörs åligganden i egenskap av sektionsföreståndare höra en mångfald olika viktiga frågor, från vilkas handläggning han icke under några omständigheter kan befrias, såsom spörsmål från och förhandlingar med allmänheten, ekonomifrågor, personalfrågor m. m. Dessa åligganden nödgå honom att under sina inspektionsresor dela sitt intresse mellan säkerhetstjänsten och ett flertal andra frågor, som under inspektionsresan samla sig på honom, och medgiva honom i övrigt icke att så ofta företaga resor, som ur trafiksäkerhetens synpunkt är erforderligt. Han har därför knappast möjlighet att under sina relativt korta och fåtaliga besök med önskvärd grundlighet genomtränga den dagliga säkerhetstjänsten på stationerna. Denna tjänst är nämligen av mycket växlande natur, där den ena dagen ofta erbjuder helt andra situationer än den föregående. För att noggrant kunna kontrollera, på vilket sätt stationerna lösa härvid förekommande olika förhållanden i trafiksäkerhetsavseende, är det ofta nödvändigt, att den inspekterande myndigheten under hela dygnet följer trafikarbetets avveckling.

Så länge trafiken vid statsbanorna utvecklade sig normalt, torde olägenheterna med att förlägga säkerhetsinspektionen å stationerna utslutande hos trafikinspektören icke hava varit så märkbar. De senaste årens oerhörda utveckling av trafiken -- en utveckling, som man även för framtiden måste räkna med -- har emellertid ställt nya krav på organisationen, ej minst av säkerhetstjänsten. Den väsentliga arbetsökning inom järnvägsadministrationens alla områden, som är en given följd av trafikens tillväxt, har nämligen medfört nödvändigheten av en utvecklad arbetsuppdelning och specialisering av arbetskrafterna. Sär-

skilt har därvid framträtt kravet på att inspektionen av säkerhetstjänsten å stationerna erhåller sitt speciella organ inom sektionerna.

På grund av vad sålunda anförts och med hänsyn jämväl till allmänhetens berättigade krav på att allt göres, som befinnes erforderligt för ernående av största möjliga trygghet vid järnvägsresor, anser jag mig böra tillstyrka styrelsens framställning om tillsättandet av ytterligare en byråassistent inom varje trafiksektion såsom biträde till trafikinspektören. Denne tjänsteman skulle åligga att jämte trafikinspektören och efter dennes anvisningar utöva inspektionen av säkerhetstjänsten och att verkställa examinering av trafiksektionens personal särskilt i de föreskrifter, som reglera säkerhetstjänsten.

Styrelsen har, såsom nämnts, uttalat tvivel om, att vid 1919 års ingång tillräckligt antal kompetenta sökande skulle finnas för besättande av samtliga de ifrågasatta nitton assistentbefattningarna, samt i anledning härav hemställt om rätt att få tillsätta tjänsterna efter hand med hänsyn till sektionernas vikt och betydelse i säkerhetsavseende. Jag har på grund härav tagit i övervägande, huruvida icke å ordinarie stat nu borde uppföras allenast det mindre antal av de begärda tjänsterna, till vilka kunde beräknas kompetenta sökande. Emellertid har styrelsen upplyst, att en kurs med omkring 15 deltagare för utbildning av aspiranter till högre trafikbefälstjänster vore avsedd att anordnas i mars månad innevarande år. Examen med dessa elever skulle komma att hållas omkring juni månad 1919. Genom denna kurs torde det eventuellt felande antalet aspiranter till nu ifrågavarande befattningar eller åtminstone större delen därav komma att stå till förfogande. Då det är av vikt, att säkerhetstjänsten ordnas enhetligt i alla sektionerna någorlunda samtidigt, har jag därför ansett mig kunna tillstyrka styrelsens framställning om upptagande i staten av ytterligare en byråassistentbefattning för samtliga sektioner.

14. Två stationsinspektorer å 3:e klassens stationer.

Styrelsen har framlagt förslag om upptagande å styrelsens stat av två nya stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens station, avsedda, den ena för Haparanda station å bandelen Karungi—Haparanda, som är avsedd att öppnas för allmän trafik i slutet av år 1918, och den andra för Orsa station å den med 1918 års ingång i statens ägo övergångna bandelen Mora Noret—Orsa.

Järnvägsstyrelsen anför i denna del huvudsakligen följande:

För stationerna i fråga hade införskaffats trafikfaktorer, upprättade huvudsakligen i enlighet med de principer, som omförmäldes i styrelsens skrivelse den 24 mars 1916 angående omklassificering av stationerna vid statens järnvägar.

Dessa faktorer framginge av följande tablåer:

Trafikfaktorerna för Haparanda och en del
2:a klassens stationer.

| Stationer. | Antal personal pr dag. | Antal tåg pr dag | Till-och-avkopp-lade gods-vagnar pr dag. | Bil-jetter pr år. | Expeditioner pr år. | Tele-gram även transit pr år. | Res-gods även om-lastat pr år. | Stycke-gods-vagnar omlas-tade pr år. | Total uppbörd pr år. | Efter-kravs-belopp pr år. |
|-------------------|------------------------|------------------|--|-------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------|---------------------------|
| Haparanda | 53 | 14 | 112 | 57,791 | 99,066 | 24,419 | 97,698 | 5,259 | 6,056,000 | 1,348,968 |
| Jönköping..... | 67 | 36 | 192 | 207,900 | 361,200 | 30,000 | 60,100 | 9,150 | 2,023,000 | 50,000 |
| Alvesta | 64 | 48 | 598 | 59,500 | 54,800 | 39,400 | 82,400 | 15,590 | 178,000 | 18,300 |
| Tomtebodå | 80 | 231 | 1,753 | 5,600 | 11,300 | 28,000 | 500 | — | 6,000 | 1,100 |
| Kiruna | 68 | 43 | 675 | 22,000 | 78,600 | 59,100 | 18,100 | 370 | 753,000 | 30,000 |
| Kil | 36 | 41 | 351 | 88,300 | 54,900 | 39,200 | 78,400 | 5,040 | 183,000 | 8,900 |
| Gällivare | 34 | 42 | 878 | 87,300 | 66,900 | 34,500 | 19,100 | 730 | 401,000 | 20,800 |
| Örebro S. | 25 | 56 | 93 | 179,700 | 237,000 | 8,500 | 50,900 | 4,680 | 409,000 | 30,200 |
| Ånge | 46 | 38 | 557 | 33,900 | 27,100 | 127,800 | 14,200 | 6,890 | 111,000 | 13,300 |
| Flen | 34 | 47 | 209 | 81,000 | 80,200 | 22,600 | 55,700 | 7,900 | 265,000 | 13,100 |
| Kävlinge | 34 | 71 | 170 | 95,500 | 52,700 | 7,600 | 15,800 | 4,760 | 230,000 | 6,600 |
| Olskroken | 30 | 115 | 72 | 86,600 | 74,600 | 9,800 | 14,800 | — | 734,000 | 7,900 |
| Bräcke | 33 | 26 | 489 | 25,100 | 32,600 | 21,500 | 25,800 | 2,070 | 99,000 | 7,000 |
| Göteborg Hb | 87 | — | 306 | — | 68,400 | — | — | — | 1,109,000 | 25,300 |
| Värtan | 26 | 7 | 278 | 6,300 | 33,100 | 4,900 | 200 | — | 984,000 | 4,500 |

**Trafikfaktorerna för Orsa och en del
3:e klassens stationer.**

| Stationer. | Antal personal pr dag. | Antal tåg pr dag. | Till-och-avkopp-lade gods-vagnar pr dag. | Biljetter pr år. | Expeditioner pr år. | Telegram även transit pr år. | Res-gods även om-lastat pr år. | Stycke-gods-vagnar omlas-tade pr år. | Total uppbörd pr år. | Efterkravs-belopp pr år. |
|---------------------|------------------------|-------------------|--|------------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------|--------------------------|
| Orsa | 15 | 19 | 159 | 40,164 | 164,060 | 5,565 | 36,779 | 3,320 | 842,713 | 1,011,151 |
| Södertälje | 26 | 71 | 53 | 141,200 | 145,100 | 6,500 | 36,000 | — | 387,000 | 18,900 |
| Ålvsjö | 23 | 114 | 113 | 362,800 | 38,600 | 12,900 | 11,200 | 2,500 | 155,000 | 6,900 |
| Frövi | 27 | 36 | 382 | 37,400 | 22,100 | 27,800 | 8,000 | 8,450 | 163,000 | 3,000 |
| Saltskog | 23 | 99 | 122 | 55,000 | 11,700 | 12,000 | 30,600 | 1,890 | 78,000 | 1,200 |
| Långsele | 28 | 21 | 213 | 39,600 | 18,600 | 41,000 | 25,900 | 3,250 | 84,000 | 4,800 |
| Karlstad Ö. | 20 | 26 | 61 | 63,700 | 137,600 | 7,300 | 28,900 | 1,590 | 274,000 | 13,100 |
| Västanfors | 13 | 26 | 104 | 28,300 | 32,400 | 20,200 | 20,300 | 2,800 | 112,000 | 4,200 |
| Billesholms gruva . | 14 | 32 | 133 | 39,400 | 20,400 | 16,400 | 14,000 | 1,110 | 68,000 | 3,500 |
| Örtofta | 16 | 43 | 75 | 54,700 | 22,900 | 3,800 | 7,400 | 1,900 | 134,000 | 3,000 |
| Höganäs Ö. | 24 | 36 | 46 | 71,900 | 71,400 | 5,800 | 12,600 | 2,890 | 213,000 | 10,400 |
| Kattarp | 21 | 37 | 140 | 30,500 | 10,600 | 12,400 | 9,500 | 400 | 32,000 | 800 |
| Järna | 11 | 33 | 66 | 75,600 | 32,400 | 7,600 | 13,200 | — | 104,000 | 3,300 |
| Åby | 10 | 39 | 10 | 107,800 | 40,800 | 5,400 | 8,500 | — | 91,000 | 4,300 |

Såsom framginge av å dessa tablåer angivna trafikfaktorerna, vilka utvisade, å den ena tablån trafikens nuvarande omfattning vid Haparanda, jämförd med trafiken dels vid Jönköping, som vore en av de större äldre 2:a klassens stationerna, dels även vid de stationer, som jämlikt avlöningsreglementet höjts till 2:a klass, och å den andra tablån trafikens omfattning vid Orsa, jämförd med trafiken dels vid Södertälje, som vore en av de större äldre 3:e klassens stationerna, dels även vid de stationer, som jämlikt avlöningsreglementet höjts till 3:e klass, vore Haparanda för närvarande närmast jämförlig med 2:a klassens station och Orsa med 3:e klassens station. På grund härav skulle alltså Haparanda hänföras till 2:a klass och Orsa till 3:e klass station.

Beträffande Haparanda hade styrelsen i skrivelse den 12 maj 1917 angående ersättning till tjänsteman, som förestode nämnda station, bland annat anfört, att det vore att motse, att efter kristidens slut trafiken vid stationen skulle komma att nedgå högst väsentligt och att därför stationen torde komma att vid normala trafikförhållanden visa sig bliva av storlek, motsvarande närmare 3:e än 2:a klass. På grund härav hade även i nu föreliggande förslag stationen upptagits såsom en 3:e klassens station.

Beträffande Orsa borde vid bestämmande av, till vilken klass stationen vore att hänföra, hänsyn tagas, förutom till nämnda trafikfaktorer, även stationens läge i en tätbefolkad trakt och dess egenskap av föreningsstation mellan tre järnvägar.

Den av styrelsen verkställda utredningen angående ifrågavarande stationers trafikvärde är verkställd i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, vilka styrelsen framlade i skrivelse den 24 mars 1916 med förslag till omklassificering av stationerna vid statens järnvägar. För dessa grunder återfinnes en utförlig redogörelse i det vid Kungl. Maj:ts proposition nr 209 till 1916 års riksdag angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m. fogade statsrådsprotokollet. Enligt berörda utredning skulle Haparanda närmast vara att hänföra till 2:a klassens station och Orsa till 3:e klassens station. Då emellertid efter återgång till normalare förhållanden en avsevärd trafikminskning kan förväntas vid Haparanda, torde jämväl denna station böra hänföras till 3:e klassen. Jag tillstyrker därför styrelsens förslag i föreliggande del.

Departements-
chefen.

För distriktssekreterarna och ombudsmännen, vilka äro fem till antalet, nämligen en å varje distrikt, stående omedelbart under distriktschefen, har järnvägsstyrelsen föreslagit förbättring med avseende å deras tjänsteställning, däri de för närvarande äro ställda jämsides med baningenjörer, maskiningenjörer och trafikinspektörer av 2:a klass.

15. Uppflytning i löneklass av befattningsgruppen distriktssekreterare.

Till stöd härför anför styrelsen:

»Det har synts styrelsen föreligga fullgiltiga skäl för att distriktssekreterarna ifråga om tjänsteställningen likställas med baningenjörer, maskiningenjörer och trafikinspektörer av 1:a klass.

Då styrelsen nu går att framlägga skälen för denna sin uppfattning, tillåter styrelsen sig först lämna en kortfattad redogörelse för distriktssekreterarnas huvudsakliga göromål och åligganden, sådana de blivit i arbetsordningen för distriktsförvaltningarna bestämda.

Distriktssekreterare har att föredraga ärenden rörande bestraffning av personal samt ärenden av rättslig, administrativ eller kameral natur, som distriktschefen uppdragit åt honom att handlägga.

I egenskap av distriktets ombudsman har han att efter erhållet uppdrag dels utföra rättegångar, som röra distriktet, dels ombesörja de bevakningar och förnyelser samt åtgärder i övrigt av rättslig art, som för iakttagande av statens järnvägars rätt må vara erforderliga, dels ock verkställa eller biträda vid förhör och undersökningar i disciplinära och andra mål. I hans åligganden ingår även att i ärenden av rättslig natur verkställa utredning och avgiva yttrande.

Vad angår de göromål, som påvåla distriktssekreteraren i denna hans egenskap, må nämnas, att distriktssekreteraren har att handlägga krävande och tidsödande ärenden rörande statens järnvägars jordägarerättsförhållanden, såsom rörande lagfart, relaxering av inteckningar, rågångstvister m. m. Särskilt må härvid framhållas handläggningen av de viktiga ärendena angående expropriation av mark för järnvägens räkning med därtill hörande mångahanda frågor av såväl juridisk som ekonomisk natur.

Distriktssekreteraren åligger vidare att under distriktschefen vaka över och ansvara för den löpande tjänsten å distriktschefsexpeditionen.

Protokollföringen inom distriktsförvaltning åligger honom även, och har han att uppsätta i samlad distriktsförvaltning beslutade skrivelser och övriga expeditioner i de fall, då koncept icke av vederbörande föredragande avlämnas. Härjämte har han att även i andra förekommande fall biträda distriktschefen med uppsättning av skrivelser och expeditioner.

Med avseende å distriktssekreterarens befattning med förhör och undersökningar i disciplinära mål och andra ärenden är att beakta, hurusom de olikartade frågor, som därvid kunna förekomma, ställa stora krav på hans omdöme och erfarenhet. För att kunna på ett riktigt och tillfredsställande sätt fylla sin uppgift såsom förhørsledare måste han sätta sig in uti samt göra sig förtrogen med en mångfald olika i järnvägsrörelsen förekommande förhållanden, såsom tekniska förhållanden, förhållanden angående säkerhetstjänsten, uppboräds- och bokföringsväsendet o. s. v.

Vad angår hållandet av förhör och undersökningar samt handläggningen av bestraffningsmål torde det icke behöva framhållas, att det ligger stor vikt uppå, att förhören och undersökningarna verkställas på sakkunnigt och i övrigt tillfredsställande sätt samt att bestraffningsmålen bliva behandlade med största möjliga noggrannhet och omsikt.

De ärenden av rättslig natur, i vilka det åligger distriktssekreterare att verkställa utredning samt avgiva yttrande, kunna mången gång vara rätt så invecklade samt hava avsevärd ekonomisk räckvidd för järnvägen.

Det är emellertid icke endast i rent juridiska ärenden, som distriktssekreterarnas utlåtande plägar inhämtas. Även i administrativa frågor, såsom frågor om tolkningen av författningar och dylikt, plägar man anlita distriktssekreteraren för avgivande av yttrande. Med avseende å beslut, som fattas i samlad distriktsförvaltning, anses det tillhöra distriktssekreteraren att övervaka och tillse, att de

äro författningsenliga. Det är således för distriktssekreteraren nödvändigt att följa med samt inhämta kännedom om nya lagar och författningar.

Den kraftiga utveckling och den omfattande nydaning, som vid statens järnvägar utmärker den närvarande tiden, hava gjort, att ovan omnämnda jordägarerättsärenden kommit att visa och visa en alltjämt fortgående tillväxt såväl med avseende å antal som omfattning.

I detta sammanhang torde böra framhållas, att distriktssekreteraren har att på eget ansvar författa inlagor samt anskaffa utredning i de vid domstolar och andra myndigheter förekommande mål och ärenden, i vilka det tillhör honom att iakttaga och bevaka statens järnvägars rätt och talan.

Såsom av det ovan anförda framgår, äro de arbetsuppgifter, som påvila distriktssekreterarna, synnerligen viktiga och ansvarsfulla samt mycket maktpåliggande.

Med hänsyn härtill och i betraktande därav, att det, såsom ovan nämnts, åligger distriktssekreteraren att föredraga ärenden rörande bestraffning — därvid han ingår såsom ledamot i distriktsförvaltningen samt deltagar i avgörandet — ävensom ärenden av rättslig, administrativ eller kameral natur, vilka distriktschefen uppdragit åt honom att handlägga, samt att under distriktschefen vaka över och ansvara för den löpande tjänsten å distriktschefsexpeditionen, anser styrelsen det vara befogat, att distriktssekreterarna i avseende å avlöning och ställning jämfästas med avdelningsföreståndarnas närmaste män, nämligen baningenjörer, maskingenjörer och trafikinspektörer av 1:a klass.

Genom detta ledamotskap i distriktsförvaltning är han ock att jämfästas med förrådsintendenten, som enligt statsmakternas beslut år 1917 tilldelats samma lönegrad som nyssnämnda tjänstemän.

Sedan år 1908, då senaste löne reglering genomfördes, hava ock svårigheterna ifråga om rekrytering till dessa tjänstemannaposter väsentligt ökat, i det att i beaktande av det alltjämt sjunkande penningvärdet vederbörande alltmer funnit med sitt intresse förenligt att efter förberedande juridisk utbildning ägna sig åt enskild verksamhet, såsom advokatverksamhet, tjänst i bank eller annat affärsföretag, vilket givetvis snabbare medför inkomster, svarande mot den erhållna utbildningen.

På grund av distriktssekreterarbefattningarnas vikt och ansvar är det givetvis synnerligen önskvärt att för ifrågavarande befattningar kunna förvärva samt därefter också kunna behålla kompetenta och lämpliga personer.

Vid bedömandet av förevarande spörsmål bör beaktas, att distriktssekreterarens åligganden och befogenhet för närvarande icke äro desamma som de voro, då 1907 års löne reglering beslutades. Utvidgning har ägt rum. Så har åliggandet och befogenheten att föredraga och deltaga i avgörandet av bestraffningsmål tillkommit från och med år 1908. Genom den år 1911 utfärdade disciplinstadgan har det uppdragits åt distriktssekreteraren att fungera såsom ledare, d. v. s. såsom förhørs- eller undersökningsförrättare, vid de förhör och undersökningar, i vilka han deltagar. Den i arbetsordningen stadgade föredragningskyldigheten beträffande ärende av rättslig, administrativ eller kameral natur har tillkommit ännu senare.

Hänsyn bör också tagas till, att på distriktssekreteraren ställas stora fordringar ifråga om teoretisk utbildning. Härutinnan är att nämna, att distriktssekreterare måste hava avlagt examen, som berättigar till inträde vid rättegångsverken, och praxis är, att man därjämte fordrar utbildning i det praktiska domar-

kallet, innan man anser en person fullt kompetent för de göromål, som tillhöra distriktssekreterarbefattning. En annan omständighet, som i detta sammanhang förtjänar framhållas, är, att distriktssekreterarna i olikhet med baningenjörer, maskiningenjörer och trafikinspektörer av 2:a klass hava synnerligen små befordringsutsikter.

Av nu angivna förhållanden synes det styrelsen framgå, att det icke kan anses vara annat än med rättvisa och billighet överensstämmande, att distriktssekreterarna erhålla förbättrad tjänsteställning.»

Under åberopande av det sålunda anförda har styrelsen i föreliggande förslag upptagit distriktssekreterarna i enahanda grupp som förrådsintendenterna och ingenjörerna av 1:a klass, därvid jämväl för åvägbringande av full likställighet förmånen av fri bostad ansetts böra kunna för dem ifrågakomma.

1915 års
kommission
för gemen-
samma avlö-
ningsbestäm-
melser vid
kommunika-
tionsverken
m. fl. verk.

I sitt utlåtande anför 1915 års kommission för gemensamma avlöningsbestämmelser vid kommunikationsverken m. fl. verk i denna del följande:

»Frågan om distriktssekreterarnas ställning i avlöningshänseende anser kommissionen böra bedömas på annat sätt än vad fallet är beträffande föreståndaren för styrelsens biljett- och blankettkontor. För distriktssekreterarnas, eller de juridiskt utbildade tjänstemännens vid linjeförvaltningarna, uppflyttning på sätt av järnvägsstyrelsen föreslagits talar nämligen framför allt den omständigheten, att ifrågavarande tjänstekategori, sedan dess nuvarande ställning å avlöningsskalan bestämdes, undergått en verklig förändring av organisatorisk innebörd, i det att, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, åtskilliga nya uppgifter tillagts densamma, varjämte med tjänsten förenats föredragningskyldighet i distriktsförvaltningen och ett självständigare handläggande av vissa grupper av ärenden. Särskilt genom sitt ledamotskap av distriktsförvaltningen i vissa frågor intager distriktssekreteraren en ställning, som till fullo motsvarar förrådsintendentens, för vilken senare befattning vid densammans inrättande år 1917 bestämdes den plats å avlöningsskalan, till vilken distriktssekreterarna nu enligt förslaget borde uppflyttas.

Såsom särskilda skäl för en dylik uppflyttning kunna även nämnas de synnerligen små befordringsutsiktarna för distriktssekreterarna samt svårigheten för statens järnvägar att i konkurrensen med mera lönande enskild verksamhet för dessa viktiga befattningar förvärva erfarna och skickliga jurister. Enligt vad kommissionen har sig bekant, äro rekryteringssvårigheterna härvidlag minst lika framträdande som i fråga om de tekniska tjänstemännen med högskolekompetens.

Då härjämte den ifrågasatta omflyttningen icke på något sätt synes kunna verka föregripande på det blivande arbetet i och för en genomgående gruppering i avlöningshänseende av befattningshavare vid olika verk, enär distriktssekreterarbefattningarna för närvarande icke äga någon motsvarighet inom de övriga kommunikationsverken, får kommissionen för sin del tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag, att distriktssekreterarna måtte i avlöningshänseende jämställas med förrådsintendenter, baningenjörer av 1:a klass m. fl.

Gent emot förslaget att distriktssekreterarna även må kunna tilldelas bostad in natura har kommissionen intet att erinra.»

I detta sammanhang må nämnas, att dåvarande distriktssekreteraren, nuvarande byrådirektören friherre L. H. Gyllenhaal samt distriktssekreterarna M. Lönnroth och L. Isander i en till Kungl. Maj:t under år 1916 ingiven skrift gjort framställning om beredande av högre tjänsteställning med åtföljande högre avlöningsförmåner för distriktssekreterarna samt därvid gjort gällande i huvudsak samma synpunkter, som styrelsen i sin föreliggande skrivelse anført.

Framställning
av vissa
distrikts-
sekreterare.

I med anledning härav infordrat utlåtande av den 6 oktober 1917 har järnvägsstyrelsen åberopat vad styrelsen ovan i ämnet anført.

I den lönereglering, som kom till stånd för tjänstemän vid statens järnvägar år 1907, blev arvodet för de vid distrikten anställda distriktssekreterarna och ombudsmännen fastställt till lägst 4,200 kronor och högst 5,100 kronor samt den till dem utgående kontanta ersättningen för bostad och bränsle bestämd till högst 1,500 kronor i de städer, där sådan ersättning beräknas till 40 % av arvodet, och till högst 1,200 kronor i övriga städer. För närvarande utgår nämnda ersättning med 1,500 kronor i Stockholm och Östersund samt med 1,200 kronor i Göteborg, Malmö och Luleå.

Departements-
chefen.

Genom denna lönereglering blevo distriktssekreterarna i avlöningshänseende likställda med trafikinspektörer, baningenjörer och maskingenjörer av 2:a klass, dock med den skillnad, att dessa tjänstemän kunde erhålla bostad jämte bränsle in natura. Därjämte fingo distriktssekreterarna lika avlöningsförmåner med ombudsmannen i järnvägsstyrelsen, vilken emellertid genom den år 1913 för befattningshavare i styrelsen genomförda löneregleringen uppflyttades i löneklass och likställdes med byrådirektör.

Av järnvägsstyrelsens utredning framgår, att sedan 1907 års lönereglering omfattningen och betydelsen av distriktssekreterarnas arbete i avsevärd grad stegrats. Sålunda hava distriktssekreterarna ålagts föredragningsskyldighet beträffande ärenden av rättslig, administrativ eller kameral natur samt beträffande bestraffningsmål. I fråga om sistnämnda slag av ärenden hava distriktssekreterarna därjämte erhållit befogenhet att deltaga i avgörandet. Vidare har åt distriktssekreterarna uppdragits att såsom ordförande leda förhandlingarna vid de förhör och utredningar, vari de deltaga, angående järnvägsolyckor på bangårdar och å linjen, förseelser av tjänstemän med avseende på tekniska, uppbornds-, bokförings- eller disciplinära frågor m. m. Icke sällan torde distriktssekre-

terarna vid dessa förhör hava att verkställa utredning angående det förhållande, som i tjänsten iakttagits av tjänstemän av lika eller högre grad, exempelvis trafikinspektörer av 1:a klass. Distriktssekreterarnas tjänsteställning synes härvid icke vara ägnad att förskaffa dem nödig auktoritet.

Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, har styrelsen under år 1917 utsett särskilda kommitterade för utredning rörande eventuell omläggning av nuvarande anordningar för undersökningar om olyckshändelser vid statens järnvägar och i disciplinära mål. Denna utredning, som numera fullbordats, har utvisat, att vid svenska statsjärnvägarna nuvarande anordningar härutinnan äro fullt tillfredsställande även i jämförelse med främmande länder, ja i viss mån dessa överlägsna. Styrelsen har därför icke funnit anledning att företaga någon ändring i distriktssekreterarnas befattning med dessa frågor.

Med hänsyn till omfattningen av det verksamhetsområde, som tillkommer distriktssekreterarna, och de stora fordringar, som måste ställas på dessa tjänstemän, synes styrelsens föreliggande framställning om deras uppflyttning i högre avlöningsgrad motiverad. Även bör beaktas, att distriktssekreterarna äga jämförelsevis små utsikter till befördran inom verket, under det å andra sidan deras utbildning i regel kräver längre högskolestudier än för de tekniskt utbildade tjänstemännen. Då ifrågasvarande befattningar icke äga motsvarighet inom övriga kommunikationsverk, torde den ifrågasatta förändringen i deras ställning i avlöningshänseende icke kunna verka föregripande å kommissionens utredning. Med stöd av det anförda tillstyrker jag styrelsens förslag.

16. Inrättande
av ny befatt-
ningsgrupp:
signalingen-
jörer.

Järnvägsstyrelsen har vidare föreslagit uppförande i avlöningsstaten för distrikten av en ny befattningsgrupp, signalingenjörer, avsedda för anläggningen och underhållet samt inspektionen av växel- och signal-säkerhetsanläggningar ävensom för uppsikt över dessa anläggningars rätta handhavande. Till stöd härför anför styrelsen:

»Under järnvägarnas tidigare år skedde vid alla stationer såväl omläggning av spårväxlar som omställande av de fasta signalinrättningarna för hand genom manövrering på platsen. Allt efter som järnvägstrafiken ökades, visade det sig emellertid, att åtskilliga olägenheter voro förenade härmed. Så t. ex. låg en fara i den omständigheten, att de fasta signalinrättningarna och de spår, på vilka ett tåg skulle ingå på en station, d. v. s. tågvägen, icke stodo i direkt beroende av varandra. Det var således möjligt att giva körsignal från den fasta signalinrättningen, ehuru växlarna i tågvägen icke lagts i sitt rätta läge. Denna omständighet har förorsakat många olyckor och missöden. Under åren 1907—1912 vållades härav olyckor, motsvarande 18.4 % av samtliga under sagda år in-

träffade olyckor i tåg-tjänst. För att avhjälpa de ovan antydda olägenheterna har man anordnat s. k. växel- och signalsäkerhetsanläggningar, vilka under årens lopp i allt högre grad förbättrats och fullkomnats.

Ändamålet med dessa anläggningar kan närmare angivas vara, att de skola så förbinda de fasta signalinrättningarna på en station sinsemellan och med de spårväxlar, vilka skola genomlöpas av tåg, samt med andra växlar, vilkas lägen kunna inverka på säkerheten för tågrörelser, så ock med över sidospår anordnade spårspärrinrättningar, att körsignaler med de fasta signalinrättningarna icke kunna givas, såvida ej nyssnämnda växlar och spårspärrinrättningar äro rätt lagda och förreglade, och att körsignaler för tågs framgående samtidigt å olika tågvägar kunna givas, endast om tågvägarna äro oberoende av varandra.

De anordningar, som äro erforderliga för vinnande av detta syfte, äro givetvis mycket olika i avseende på sin omfattning. Vid en liten station med få spår och ett ringa antal växlar äro mindre vidlyftiga anläggningar av nöden ännu vid en större station med invecklat och vidsträckt spårssystem. Även vid de mindre stationerna kräves emellertid en mångfald av olika konstruktionsdetaljer med ändamål att betrygga apparaternas funktion vid olika klimatiska påfrestningar och förhindra olyckshändelser på grund av fel i ledningar eller apparater.

Vid större stationer användes numera allt vanligare elektriska ställverk, vid vilka all manövrering av signaler och växlar m. m. sker med elektrisk kraft. Dylika ställverk äro givetvis i avseende på det tekniska utförandet skiljaktiga från de mekaniska. De i det föregående omnämnda i säkerhetssyfte uppställda huvudprinciperna för ställverks anordning äro dock gemensamma för båda.

Utom vid stationerna finnas förreglingsanordningar vid svängbroarna. Till dessa förreglingsanläggningar fordras med tiden allt flera maskinella anordningar för att kunna lösgöra eller förregla bron på kortaste tid och sålunda i minsta möjliga mån hindra sjöfarten.

Å vissa linjer, där tätare tåg-följd erfordras, har s. k. linjeblockering anordnats, och i vissa fall har sträckan mellan två stationer uppdelats i två eller flera blocksträckor, vilka mot varandra och mot stationerna avgränsas genom fasta signalinrättningar, manövrerade från stationernas ställverk eller från särskilda ställverk å linjen, s. k. blockstationer. De fasta signalinrättningarna hava ställts i sådan förbindelse med varandra, att körsignal för tågs infart å en blocksträcka icke kan givas, innan ett föregående tåg lämnat samma blocksträcka samt signalinrättningen frigivits från nästa i farriktningen belägna plats med fast signalinrättning. Linjeblockering, som anordnas såväl å enkelspårig som dubbelspårig bana, har vid statens järnvägar kommit till användning å sträckor med livlig förortstrafik, som kräver täta tågförbindelser.

Utgifterna för växel- och signalsäkerhetsanläggningarna, svängbro-, förreglings- och linjeblockanläggningarna vid statens järnvägar äro mycket väsentliga. Sålunda har riksdagen till bestridande av dessa utgifter alltsedan år 1891 årligen anvisat extra anslagsmedel, uppgående (intill 1918 års slut) till ett belopp av sammanlagt 7,570,000 kronor. Dessutom hava en del anläggningar bekostats av extra anslag för vissa stationsanläggningar, dubbelspårsanläggningar och järnvägsbyggnader, av statsbanornas trafikmedel enligt kostnadsstaten samt av medel, som enskilda personer eller bolag lämnat till förreglingsanordningar vid föreningsstationer och vissa lastplatser. Å några ställen, vid västkustbanan samt å linjerna Malmö—Trälleborg och Mora—Kristinehamn, voro säkerhetsanläggningar utförda före dessa bansträckors övertagande av staten.

De av riksdagen beviljade medlen för nu förevarande ändamål fördela sig på olika år sålunda:

| | | | | | |
|-------------|--------------|------------|-------------|-----------------|-----------|
| för år 1892 | kronor | 50,000 | för år 1906 | kronor | 150,000 |
| » » 1893 | » | 50,000 | » » 1907 | » | 100,000 |
| » » 1894 | » | 42,000 | » » 1908 | » | 150,000 |
| » » 1895 | » | 50,000 | » » 1909 | » | 150,000 |
| » » 1896 | » | 20,000 | » » 1910 | » | 350,000 |
| » » 1897 | » | 86,000 | » » 1911 | » | 250,000 |
| » » 1898 | » | 80,000 | » » 1912 | » | 450,000 |
| » » 1899 | » | 75,000 | » » 1913 | » | 500,000 |
| » » 1900 | » | 317,000 *) | » » 1914 | » | 600,000 |
| » » 1901 | » | 150,000 | » » 1915 | » | 800,000 |
| » » 1902 | » | 100,000 | » » 1916 | » | 800,000 |
| » » 1903 | » | 150,000 | » » 1917 | » | 800,000 |
| » » 1904 | » | 150,000 | » » 1918 | » | 1,000,000 |
| » » 1905 | » | 150,000 | | | |
| | | | | Tillhopa kronor | 7,570,000 |

Såsom synes av ovanstående uppgifter, är det väsentliga summor, som under årens lopp nedlagts på anordningar, avsedda att på ifrågavarande sätt öka trafik-säkerheten å statens järnvägar.

För vidmakthållande av växel- och signalsäkerhetsanläggningarna med deras mångfald av olika detaljer kräves givetvis ett ganska avsevärt underhållsarbete, som med tiden ökas allt efter som flera av anläggningarna bliva gamla och förslitna och måste helt eller delvis utbytas.

Bestämmandet av rätta tidpunkten för ett utbyte är givetvis av stor ekonomisk betydelse och fordrar noggrann kännedom om anläggningarnas olika detaljer. Ifrågavarande underhåll är emellertid icke endast av ekonomisk innebörd utan jämväl av största betydelse såväl för den obehindrade avvecklingen av trafiken, som i synnerhet för trafiksäkerheten vid järnvägarna, vilken givetvis i hög grad är beroende av att växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i gott skick.

Uppsikten över växel- och signalsäkerhetsanläggningarna har hittills utövats av vederbörande baningenjör utom beträffande de elektriska anordningarna, vilka övervakats av telegrafingenjören å distriktet. Med den växande trafiken hava emellertid såväl baningenjörernas som telegrafingenjörernas arbetsböda avsevärt ökats inom de verksamhetsområden, för vilka nämnda tjänster ursprungligen varit avsedda, varför styrelsen funnit, att nämnda befattningshavare icke längre äro i stånd att åt växel- och signalsäkerhetsanläggningarna ägna den tid, som torde krävas för ett effektivt övervakande av desamma. Härtill kommer, att den nuvarande uppdelningen på olika händer av ansvaret för de i samma anläggning ingående och med varandra intimt sammanhängande elektriska och mekaniska anordningarna visat sig mindre ändamålsenlig.

Med hänsyn till den omfattning, säkerhetsanläggningar, såsom ovan påvisats, numera fått vid statens järnvägar, samt till det stora kapital, som i desamma är nedlagt och som för varje år ökas, ävensom till den alltmer ökade betydelsen av ifrågavarande anläggningar för trafiken i allmänhet och trafiksäkerheten i synnerhet, anser styrelsen tidpunkten nu vara inne att vidtaga effektivare åtgärder för

*) Därav 117,000 kronor särskilt anslag för stationer å linjen Krylbo—Frövi.

betyggande av ett sakkunnigt övervakande av nämnda anläggningar, varigenom samtidigt en betydande statens järnvägars egendom på bästa sätt tillvaratages. Detta har synts styrelsen endast kunna ske genom tillsättande av särskilda för ändamålet avsedda tekniska tjänstemän, vilka genom speciell utbildning äga fullständig kännedom om förreglings- och signalteknikens olika delar.

Inrättandet av dessa befattningar är sålunda att anse såsom ett led i styrelsens strävan att utveckla de tekniska förutsättningarna för en säker järnvägsdrift. Vad styrelsen redan anfört angående behovet av inrättandet av vissa tjänstebefattningar i säkerhetstjänst kan därför i tillämpliga delar även åberopas såsom motiv för inrättandet av här föreslagna befattningar.

Dessa tjänstemän, vilka styrelsen föreslår att benämnas signalingenjörer, har styrelsen tänkt sig i lönehänseende böra tillhöra den grupp av tjänstemän vid distrikten, som i arvode kunna erhålla lägst 4,200 kronor och högst 5,100 kronor. Deras arbete blir nämligen likvärdigt med det, som utföres av telegrafingenjörerna. Med avseende å de allmänna teoretiska kompetensfordringarna torde signalingenjörerna böra likställas med telegrafingenjörer samt ban- och maskingenjörer av 2:a klass.

Styrelsen föreslår, att i avlöningsstaten för distrikten upptagas 5 dylika befattningshavare, vilka äro avsedda att placeras en vid varje av statens järnvägars 5 distrikt.»

På grund av den ökade trafikintensiteten å statsbanorna måste stora krav ställas på tillförlitligheten av ifrågavarande säkerhetsanläggningar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det därför av synnerlig vikt, att dessa anläggningar noggrant övervakas och underhållas. Detta betonades jämväl av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, som i sitt betänkande bland annat anförde, att underhållet av ställverksapparaterna vore en sak av sådan betydelse, att enligt kommissionens mening synnerlig omsorg borde ägnas däråt. Bland åtgärder, som, jämte anställandet av skicklig monterings- och reparationspersonal, för detta syfte syntes lämpliga och önskvärda, ville kommissionen särskilt nämna en noggrann kontroll över ställverks och därmed sammanhängande fasta signalinrättningars ordentliga fungerande. Härför fordrades, enligt kommissionens mening, att nämnda anordningar på bestämda tider underkastades en omsorgsfull undersökning, utförd av därtill fullt kvalificerade personer, varjämte det vore lämpligt, att vid varje säkerhetsanläggning anteckningar fördes över dels alla bristfälligheter, som observerades vid handhavandet av vederbörande apparater, dels ock alla å anläggningen företagna reparationer och ändringsarbeten. Att åtgärder för avhjälpande av eventuellt iakttagna felaktigheter å säkerhetsanläggningarna alltid måste ofördröjligen vidtagas, funne kommissionen självfallet.

Tillsynen över ifrågavarande anläggningar utövas för närvarande beträffande de mekaniska anordningarna av vederbörande baningenjörer

samt beträffande de elektriska anordningarna av telegrafingenjörerna. Det verksamhetsområde, som åligger dessa tjänstemän, torde dock knappast medgiva dem att ägna uppmärksamheten åt hithörande frågor i den omfattning, som vore önskvärd, varjämte, på sätt styrelsen framhållit, uppdelningen av ansvaret för i samma anläggning ingående och med varandra sammanhängande elektriska och mekaniska anordningar icke torde vara ägnad att göra tillsynen effektiv. Skall ett fullt betryggande övervakande vinnas, synes bästa sättet härför vara att i enlighet med styrelsens förslag för ändamålet tillsätta särskilda tjänstemän med speciell fackutbildning. Den utsträckning, vari säkerhetsanordningar av ifrågavarande slag blivit utförda och för framtiden kunna beräknas bliva erforderliga vid statens järnvägar, synes även göra en dylik åtgärd fullt berättigad.

Beträffande antalet av de sålunda ifrågasatta befattningshavarna, vilka i enlighet med styrelsens förslag lämpligen torde kunna benämnas signalingenjörer, synes detta böra sättas till fem, eller en för varje distrikt. Mot styrelsens förslag, att signalingenjörerna i avlöningshänseende skulle likställas med telegrafingenjörer samt ban- och maskiningenjörer av 2:a klass finner jag icke anledning till erinran. Sålunda torde de jämväl böra kunna komma i åtnjutande av förmånen av fri bostad i järnvägens egna eller förhyrda lägenheter.

C. Personal å ångfärja.

17. Uppflytning i högre grad av befattningsgruppen: andre maskinist.

Beträffande förslaget om uppflyttning av vid statens järnvägars ångfärjor anställda andre maskinister till tjänstemän av högre grad anför järnvägsstyrelsen:

»Vid skilda tillfällen hava de å statens järnvägars ångfärjor anställda ordinarie 2:e maskinisterna, som enligt nu gällande avlöningsbestämmelser äro tjänstemän av lägre grad, hemställt att erhålla tjänsteställning såsom tjänstemän av högre grad.

Såsom skäl härför hava de i huvudsak anført:

att kompetensvillkoren för deras nu innehavande ställning äro ganska betydande och att de samtliga avlagt den för högre tjänstemannagrad erforderliga övermaskinistexamen;

att 2:e maskinisterna måste vara beredda att när som helst inträda i övermaskinistens funktioner och att faktiskt sådan tjänstgöring av dem fullgöres under sammanlagt en betydande del av året;

att sålunda det ansvar, som en 2:e maskinist har att upp bära, i själva verket blir närmast detsamma som övermaskinistens, och att det sålunda vore rimligt och rättvist, att 2:e maskinisterna i socialt och annat hänsende tillerkändes motsvarande ställning;

att 2:e maskinisterna inom svenska handelsflottan i övrigt innehava samma tjänste- och sociala ställning som 2:e styrmannen;

att arbete och ansvar till följd av trafikens å ångfärjerouterna betydande ökning blivit för 2:e maskinisterna högeligen skärpt och påkallar en forcerad och ansträngande tjänstgöring; samt

att ångfärjornas maskineri är av den betydenhet och dyrbarhet, att de tjänstemän, som äro skyldiga att åtaga sig ansvaret för detsamma fungerande och underhåll, väl förtjäna en bättre tjänsteställning, i all synnerhet som förhållandet till underordnad personal vid många tillfällen kräver en mot det stora ansvaret svarande tjänsteställning.

De här anförda skälen för ett bifall till 2:e maskinisternas hemställan synas styrelsen vara vägande, och är orsaken till att styrelsen ej tidigare framfört 2:e maskinisternas begäran om en högre tjänsteställning den, att styrelsen helst önskat, att en dylik reglering skulle ske i samband med en allmän reglering av personalens vid statens järnvägar löner och därmed i samband stående revidering av statens järnvägars ångfärjepersonals tjänsteställning.

Sedan nu svenska maskinbefälsförbundet i skrivelse den 5 juli 1917 på anmodan av statens järnvägars samtliga ordinarie 2:e maskinister (6 st.) hos styrelsen gjord förnyad framställning om 2:e maskinisternas uppflyttning från tjänstemän av lägre grad till tjänstemän av högre grad, har styrelsen inhämtat yttrande i frågan av järnvägsfullmäktigen, grosshandlaren J. A. Waller, som, under vitsordande av att inom svenska handelsflottan 2:e maskinisten, såvida han avlagt övermaskinistexamen, i socialt hänseende är jämställd med övermaskinisten, tillstyrker bifall till 2:e maskinisternas hemställan i fråga om dem, som avlagt övermaskinistexamen, samt vidare anser, att framställning härom bör göras omedelbart och utan att den tilltänkta allmänna regleringen av löner m. m. för all statens järnvägars ordinarie personal avvaktas.

I anledning härav har styrelsen, som inhämtat, att å danska statens ångfärjor anställda 2:e maskinister hava ställning motsvarande tjänstemäns av högre grad, ånyo upptagit till prövning 2:e maskinisternas begäran att erhålla tjänsteställning såsom tjänstemän av högre grad och därvid, efter vederbörande distriktsbefäls och ångfärjebefälhavarnas hörande, kommit till den uppfattningen, att ett bifall till 2:e maskinisternas hemställan vid en blivande lönereglering icke hindrar en eventuell förändring redan nu av 2:e maskinisternas tjänsteställning.

Den ekonomiska innebörden av ett bifall till 2:e maskinisternas anhållan inskränker sig till att 2:e maskinisterna äga åtnjuta kosthåll lika med 2:e styrmännen, d. v. s. ett med 25 öre per dag höjt kosthåll, under det de å andra sidan mista förmånen av beklädnadsersättningen, som utgör 120 kronor per år, vadan ett bifall till 2:e maskinisternas hemställan i själva verket innebär en minskad löneinkomst av omkring 60 kronor per år och tjänsteman.

Det kan synas, som om 2:e maskinisternas hemställan vore av så underordnad betydelse, att därmed bort anstå, tills en allmän lönereglering äger rum, vilken fråga lär vara under behandling av den nu arbetande 1915 års kommission för gemensamma avlöningsbestämmelser för kommunikationsverken m. fl. verk. Det är visserligen sant, att den omständigheten, huruvida en tjänsteman tillhör gruppen högre eller lägre grad, i och för sig är av ringa betydelse, men styrelsen har ansett sig böra redan nu understödja det framställda kravet, enär den ifrågasatta förändringen i detta fall medför vissa praktiska konsekvenser för de därav berörda, varjämte full jämställdhet vinnes med en tjänstemannagrupp (2:e styrmännen), som har samma avlöning och i stort sett liknande ansvar och

befogenhet som den till förändring föreslagna gruppen. Att ett bifall till den gjorda framställningen skulle kunna föra med sig den konsekvensen, att flera tjänstemannagrupper kunde förväntas komma att göra en liknande framställning, behöver ej befaras, enär icke av någon annan tjänstekategori av lägre grad vid statens järnvägar fordras enahanda kompetens som för högre grads tjänstemän (i detta fall övermaskinistbrev).»

På grund av vad sålunda anförts och då ur befälssynpunkt bättre ordning skulle vinnas genom 2:e maskinisternas uppflyttning till tjänstemän av högre grad, har järnvägsstyrelsen hemställt, att vid statens järnvägar anställd ordinarie 2:e maskinist, vilken enligt gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar skall hava avlagt övermaskinistexamen, måtte erhålla tjänsteställning såsom tjänsteman av högre grad med nu innehavande arvode av lägst 1,800 kronor och högst 2,700 kronor per år.

Departements-
chefen. Mot styrelsens förslag i föreliggande del, vilket icke innebär någon merutgift för statsverket, har jag intet att erinra.

D. Förändrad
benämning för
säkerhets-
inspektören. I anslutning till det av mig i det föregående tillstyrkta förslaget rörande benämning å befattningshavare för inspektion av maskin- respektive trafik-tjänsten har styrelsen föreslagit, att benämningen säkerhetsinspektör skulle utbytas mot benämningen överinspektör för säkerhets-tjänsten. Häremot torde icke vara något att erinra. Emellertid föranleder den sålunda ändrade benämningen viss omformulering av 2 § i för statens järnvägars personal gällande pensionslag.

E. Ekonomisk
innehörd av
föreliggande
förslag. Beträffande den ekonomiska innebörden av det av mig förordade förslaget hänvisas till följande av järnvägsstyrelsen lämnade översikt. Att märka är att förslaget i de flesta fall innebär allenast ett ersättande av å extra stat eller genom förordnande anställda tjänstehavare med ordinarie personal. Avlöningen har upptagits efter lägsta lönegraden.

| | Årlig avlöning | | Ökning enligt förslaget. |
|--|----------------------|--|-----------------------------|
| | å ordinarie stat. | å extra stat eller enligt förordnande. ¹⁾ | |
| | Kronor. | Kronor. | |
| Inom styrelsen: | | | |
| En byråchef, avsedd för en föreslagen andra trafikbyrå | 7,800 | 7,800 | — |
| Två överinspektörer, en å maskinbyrån och en å föreslagen andra trafikbyrå | 13,200 | 13,200 | — |
| En sekreterare, avsedd för förrådsbyrån i utbytte mot en nu- varande byråingenjör av 1:a klass | — | — | — |
| Två byråingenjörer av första klass, en å banbyrån såsom föreståndare för en blivande geo- teknisk avdelning | 5,700 | 6,840 | — |
| en å maskinbyråns maskininspektionsavdelning | 5,700 | — | 5,700 |
| Två notarier, en avsedd för trafikbyrån såsom biträde åt säkerhets- inspektören | 4,620 | 3,780 | 840 |
| en avsedd för inrikes taxebyrån | 4,620 | 2,940 | 1,680 |
| En byråingenjör av 2:a klass å byggnadsbyrån | 4,620 | 4,620 | — |
| En intendent och föreståndare för biljett- och blankettkon- toret i stället för nuvarande förrådsförvaltare | — | — | 1,080 |
| Två kontrollörer å kontrollkontoret | 9,240 | 6,720 | 2,520 |
| Vid distrikten: | | | |
| En trafikinspektör av 2:a klass å 18:e trafiksektionen..... | 5,250 | 5,250 | — |
| En byråassistent å d:o | 4,125 | 6,000 ²⁾ | — |
| Två stationsinspektorer av 3:e klass, en i Haparanda | 3,900 | 4,680 ³⁾ | — |
| en i Orsa | 3,600 | — | 3,600 ⁴⁾ |
| Uppflyttning i löneklass av distriktssekreterare | — | — | 4,500 |
| Fem signalingenjörer | 27,600 | — | 27,600 |
| Summa | — | — | 47,520 |
| Härtill komma | | | |
| Nitton byråassistenter i säkerhetstjänst, vilka enligt för- slaget skulle endast successivt, i den mån lämpliga personer kunna anförtros dessa tjänster, ifrågakomma att tillsättas | — | — | 79,600 |
| Uppflyttning av befattningsgruppen andre maskinist å ång- färja till tjänstemän av högre grad medför icke någon merutgift. | — | — | — |

¹⁾ Härmed avses den årliga avlöning, som utbetalas till vederbörande i hans nuvarande funktion.

²⁾ Enligt köpekontrakt vid övertagandet av Mora—Vänerns järnväg.

³⁾ Uppbär enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande avlöningsförmåner motsvarande avlöningsförmånerna till stationsinspektör å 2:a klassens station i lägsta lönegraden.

⁴⁾ Övertagen i samband med inköp av Mora Noret—Orsa järnväg.

F. Ändringar i pensionslagen för tjänstemän vid statens järnvägar. Vid bifall till det av mig förordade förslaget erfordras viss ändring i 2 § av lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen har i sin föreliggande skrivelse vidare framhållit, att nästlidet års riksdags beslut om inrättande från ingången av år 1918 av en ny överingenjörstjänst i styrelsen, vars innehavare skall vara chef för statens järnvägars huvudverkstäder och i avlöningshänseende likställd med överdirektör och souschef samt överingenjören och chefen för statens järnvägsbyggnader, påkallar en ändring av 1 § i nämnda lag, och har styrelsen framlagt förslag till dylik ändring. Häremot har jag icke funnit anledning till erinran; och torde denna ändring böra lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1918.

G. Ersättning av trafikmedel till officer, som tjänstgör såsom byråchef för militärbyrån. I skrivelse den 17 december 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om viss tilläggsersättning av trafikmedel till den officer, som tjänstgör såsom byråchef för militärbyrån.

Enligt gällande bestämmelser skall chefen för nämnda byrå vara major eller kapten vid generalstaben. I sin egenskap av byråchef åtnjuter han intet arvode, utan utgår hela hans avlöning från armén och utgöres av den, som tillkommer honom på grund av hans militära beställning enligt vad följande tablå utvisar:

| | Major. | Kapten av 1:a klass. |
|---------------------------------------|--------|----------------------|
| Lön | 4,000 | 3,400 |
| Dagavlöning | 1,825 | 1,460 |
| Inkvarterings- och servisbidrag | 1,000 | 500 |
| Summa kronor | 6,825 | 5,360 |

Till jämförelse må nämnas, att begynnelselönen för byråchef i järnvägsstyrelsen uppgår till 7,800 kronor.

Den enda ersättning från statens järnvägar, som tillkommer chefen för militärbyrån, är resekostnads- och traktamentsersättning vid tjänsteresor, vilken ersättning utgår med samma belopp som till byrådirektör.

Under erinran, att bestämmelserna angående ifrågavarande byråchefs grad och avlöning äro utfärdade så långt tillbaka i tiden som år 1905 och återfinnas i Kungl. Maj:ts brev av den 30 juni 1905, anför styrelsen:

»Vid den tidpunkt, då ifrågavarande befattningshavares avlöningsförmåner bestämdes, hade militärbyrån en betydligt mera begränsad uppgift än nu, och dess chef, som då benämndes förste militärassistent, en helt annan ställning i järnvägsstyrelsen än för närvarande. Då utarbetades i allmänhet de militära transportplanerna i generalstaben och militärbyråns förnämsta uppgift var att i järnvägsstyrelsen och distriktsförvaltningarna förmedla samarbetet mellan järnvägs- och militärmyndigheterna och tillhandagå styrelsen vid beredningen av ärenden rörande militära transporter.

Till följd av fastställandet år 1911 av reglemente för militärtransporter på järnväg och på grundvalen av detta reglemente utfärdade instruktioner och föreskrifter har emellertid utvecklingen gått därhän, att den huvudsakliga järnvägs-tekniska planläggningen av militära transportärenden jämte den härför erforderliga militära arbetskraften succesivt överflyttats från generalstaben till järnvägsstyrelsens militärbyrå. Dessutom hava förändringar i arméns organisation genom 1914 års härordning bidragit att i avsevärd mån öka kravet å byråns prestationer. Efter 1914 hava jämväl nya bestående arbetsuppgifter av särskild art tillkommit, exempelvis genom uppsättandet av vissa nya formationer, varvid ett omfattande organisationsarbete har anförtrotts åt järnvägsstyrelsens militärbyrå.

I följd av nu omförmälda ökning i militärbyråns arbetsuppgifter har chefen för byrån vid järnvägsstyrelsens omorganisation år 1914 inträtt som föredragande ledamot i styrelsen och tilldelats byråchefens tjänsteställning. Jämväl har den civila personalen å byrån ökats i antal. Sålunda har en sekreterarbefattning tillkommit från och med år 1917. Då innehavaren av denna befattning åtnjuter löneförmåner jämförliga med regementsofficers, men byråchefens löneförmåner icke i och med omorganisationen 1914 undergingo någon förändring, har det egendomliga förhållandet inträtt, att byråchefen åtnjuter mindre förmåner än en av sina underordnade.

Med hänsyn till den ställning inom järnvägsstyrelsens organisation, som numera intages av militärbyrån och dess chef, har det syntts järnvägsstyrelsen vara med billigheten överensstämmande, att en i nyssnämnda egenskap till tjänstgöring i styrelsen kommanderad officer erhåller, så länge nämnda tjänstgöring varar, en avlöning, som gör honom likställd med övriga byråchefer därstädes. Frånsett det nyss antydda skälet härför eller att byråchefens för militärbyrån tjänsteställning är fullt jämförlig med de andra byråchefernas, må dessutom framhållas de stora krav, som befattningen ifråga ställer på innehavaren. Förutom de rent militära kvalifikationerna erfordras av en dylik befattningshavare ingående kännedom om och erfarenhet beträffande järnvägsväsendets alla områden. Under sådana förhållanden böra avlöningsförhållandena för byråchefen för militärbyrån vara avpassade så, att befattningen, i motsats mot vad nu är förhållandet, blir eftersträvansvärd samt ägnad att kvarhålla vederbörande vid befattningen en längre följd av år, vilket synes styrelsen vara för järnvägstjänsten önskvärt.

Styrelsen har tänkt sig, att den lämpligaste anordningen skulle vara att den såsom byråchef tjänstgörande officeren erhåller av trafikmedel ett tilläggsarvode, så bestämt, att detsamma tillsammans med den avlöning, som tillkommer vederbörande på grund av hans militära beställning, uppgår för år till byråchefens begynnelseavlöning, d. v. s. 7,800 kronor. I den mån vederbörande på grund av tiden för sin tjänstgöring såsom byråchef skulle, därest han innehaft ordinarie dylik befattning, vara berättigad till arvodesförhöjning, synes en motsvarande

ökning av det nu ifrågasatta arvudet böra ske, därom styrelsen i förekommande fall torde komma att göra framställning.

Enligt vad styrelsen inhämtat, har den sålunda föreslagna anordningen i viss mån sin motsvarighet beträffande för tjänstgöring såsom militärassistent i telegrafstyrelsen kommenderad officer, vilken utöver sin militära avlöning åtnjuter månatligt arvode av telegrafmedel.»

På grund av det sålunda anförda har järnvägsstyrelsen hemställt om bemyndigande att, räknat från ingången av år 1918, få till officer, som kommenderas till tjänstgöring såsom byråchef för järnvägsstyrelsens militärbyrå, utbetala av trafikmedel ett årligt arvode till sådant belopp, att detsamma jämte den avlöning, som tillkommer vederbörande på grund av hans militära beställning, uppgår för år till byråchefs begynnelseavlöning eller 7,800 kronor.

Departements-
chefen.

De av järnvägsstyrelsen till stöd för ifrågavarande framställning anförda skälen finner jag beaktansvärda. Då emellertid vid militärbyråns tillkomst förutsatts, att något särskilt arvode ej skulle utgå till chefen för densamma, torde riksdagen böra lämnas tillfälle att yttra sig i ämnet. Därest riksdagen icke finner anledning till erinran mot styrelsens förslag om ifrågavarande ersättning och, efter vissa tjänstår, förhöjning därav, synes detsamma böra bifallas.

Departements-
chefens
hemställan.

På grund av vad sålunda i skilda hänseenden förekommit och anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta de ändringar i *förnyade avlöningsreglementet den 30 juni 1916 för tjänstemän vid statens järnvägar*, som framgå av bifogade förslag till kungörelse i ämnet (bil. 1);

dels ock antaga följande ändringar av 1 och 2 §§ i *lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar*, att tillämpas, beträffande 1 § från och med den 1 januari 1918 samt beträffande 2 § från och med den 1 januari 1919:

1 §.

Rätt till pension — — — — — järnvägar.

Från denna lags tillämpning undantagas:

— — — — —
c) generaldirektören och chefen för statens järnvägar, överdirektör och souschef, överingenjör och chef

för statens järnvägsbyggnader samt överingenjör och chef för statens järnvägars huvudverkstäder.

2 §.

Nämnda levnadsålder utgör för:
lokomotivförare och kvinnlig tjänstinnehavare sextio år,
ledningsmästare, banmästare av 1:a och 2:a klass, ledningsförman, bangårdsmästare, tågmästare, konduktör, stationsförman, lokomotiveldare, vagnskötare, ledningsreparatör, banvakt, ledningsvakt och stationskarl sextiotre år,
övriga tjänstemän vid distrikten samt byråchef, förste byrådirektör, byrådirektör, överkontrollör, överinspektör, sekreterare, förrådskontrollör och byråingenjör av 1:a och 2:a klass sextiofem år, samt
manliga befattningshavare i järnvägsstyrelsen, med undantag av de här ovan nämnda, sextiosju år.

Vad departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, tacktes Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle till riksdagen avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Ädelgren.

Bilaga 1.

Förslag

till

kungörelse angående vissa ändringar i förnyade
 avlöningsreglementet för tjänstemän vid
 statens järnvägar
 den 30 juni 1916.

§ 2.

1:o) Till *annan tjänsteman i styrelsen* än generaldirektör, överdirektör och överingenjör utgår avlöning dels såsom arvode och dels, där bostad in natura icke åtnjutes, i form av ersättning för bostad och bränsle, allt enligt följande stat med däri i förekommande fall angivna högsta och lägsta belopp för år räknat. Där ersättning för bostad och bränsle icke är i staten med visst oföränderligt belopp angiven, utgår samma ersättning med 40 procent av arvodet med den i staten bestämda begränsning. Nämnda ersättning anses tillhöra lönen.

| | Arvode. | | Ersättning för bostad och bränsle. | | Summa avlöning. | | |
|---|-----------|-----------|------------------------------------|-----------|-----------------|-----------|--|
| | Lägst kr. | Högst kr. | Lägst kr. | Högst kr. | Lägst kr. | Högst kr. | |
| <i>Tjänstemän av högre grad:</i> | | | | | | | |
| Byråchef | 6,000 | 6,900 | 1,800 | | 7,800 | 8,700 | Byråchef samt förste byrådirektör kunna i stället för ersättning för bostad och bränsle erhålla bostad in natura om 6 rum och kök. |
| Förste byrådirektör | | | | | | | |
| Byrådirektör | | | | | | | |
| Ombudsman | 4,800 | 5,700 | 1,800 | 6,600 | 7,500 | | |
| Överkontrollör | | | | | | | |
| Arkitekt | | | | | | | |
| Överinspektör | 4,200 | 5,100 | 1,500 | 5,700 | 6,600 | | |
| Sekreterare | | | | | | | |
| Kamrer och föreståndare för kammarkontoret | | | | | | | |
| Förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret | | | | | | | |

| | Arvode. | | Ersättning för bostad och bränsle. | | Summa avlöning. | | |
|--|-----------|-----------|------------------------------------|-----------|-----------------|-----------|---|
| | Lägst kr. | Högst kr. | Lägst kr. | Högst kr. | Lägst kr. | Högst kr. | |
| Milkontrollör och föreståndare för milkontoret | | | | | | | |
| Revisor och föreståndare för revisionskontoret | | | | | | | |
| Intendent och föreståndare för biljett- och blankettkontoret | 4,200 | 5,100 | 1,500 | | 5,700 | 6,600 | |
| Förste kontrollör | | | | | | | |
| Byråingenjör av 1:a klass..... | | | | | | | |
| Lantmätare | | | | | | | |
| Förrådskontrollör | | | | | | | |
| Kassör | | | | | | | |
| Registrator | | | | | | | |
| Notarie | | | | | | | |
| Aktuarie | 3,300 | 4,200 | 1,320 | 1,500 | 4,620 | 5,700 | |
| Byråingenjör av 2:a klass..... | | | | | | | |
| Kontrollör | | | | | | | |
| Expeditionsföreståndare | 3,000 | 3,900 | 1,100 | | 4,100 | 5,000 | Denne tjänsteman kan i stället för ersättning för bostad och bränsle erhålla bostad in natura om 4 rum och kök. |
| Förste bokhållare | 2,400 | 3,600 | 960 | 1,100 | 3,360 | 4,700 | |
| Underingenjör | | | | | | | |
| Manlig bokhållare | 2,100 | 3,300 | 840 | 1,100 | 2,940 | 4,400 | |
| » ritare | 1,500 | 2,700 | 600 | 850 | 2,100 | 3,550 | |
| » kontorsskrivare | | | | | | | |
| Kvinnlig bokhållare | 1,500 | 2,100 | 600 | 650 | 2,100 | 2,750 | |
| » ritare | 1,080 | 1,800 | 400 | | 1,480 | 2,200 | |
| » kontorsskrivare | | | | | | | |
| <i>Tjänstemän av lägre grad:</i> | | | | | | | |
| Manligt kontorsbiträde | 900 | 1,500 | 360 | 600 | 1,260 | 2,100 | Kontorsbiträde, som tjänstgör såsom förman å biljettryckeriet, kan erhålla ett tilläggsarvode av högst 180 kr. om året. |
| Vaktmästare | 840 | 1,200 | — | — | 840 | 1,200 | Vaktmästare erhåller bostad in natura. Förste vaktmästare erhåller ett tilläggsarvode av 200 kr. om året. |
| Kvinnligt kontorsbiträde | 840 | 1,140 | 336 | 400 | 1,176 | 1,540 | |

Anm. Tilläggsarvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras av tjänsteman, då han ej tjänstgör.

2:o) Då Kungl. Maj:t finner sådant lämpligt, må kontorsskrivare avlönas efter beting på det sätt, att han erhåller betalning, i den mån han verkställer arbete, varå styrelsen utsatt visst pris. Så avlönad kontorsskrivare skall för utförandet av sådana arbeten, vilka icke lämpligen kunna på nämnda sätt gottgöras, erhålla betalning för timme enligt pris, som styrelsen fastställer.

3:o) *Tjänsteman vid distrikten och huvudverkstäderna* åtnjuter arvode enligt följande stat med däri angivna lägsta och högsta belopp för år räknat.

| | Arvode | |
|--|--------------|--------------|
| | Lägst kr. | Högst kr. |
| <i>Tjänstemän av högre grad:</i> | | |
| Distriktschef | 8,000 | |
| Bandirektör | 6,000 | 6,900 |
| Maskindirektör | | |
| Trafikdirektör | | |
| Förrådsintendent | 4,800 | 5,700 |
| Distriktssekreterare | | |
| Baningenjör av 1:a klass | | |
| Maskiningenjör av 1:a klass | | |
| Trafikinspektör av 1:a klass | 4,500 | 5,400 |
| Överinspektör | | |
| Baningenjör av 2:a klass | 4,200 | 5,100 |
| Telegrafingenjör | | |
| Signalingenjör | | |
| Maskiningenjör av 2:a klass | | |
| Trafikinspektör av 2:a klass | 3,900 | 4,800 |
| Distriktskamrer | | |
| Verkstadskamrer | | |
| Förrådsförvaltare | 3,600 | 4,500 |
| Stationsinspektör å 1:a klassens station .. | | |
| Stationsinspektör å 2:a klassens station ... | | |

| | Arvode | |
|---|--------------|--------------|
| | Lägst kr. | Högst kr. |
| Distriktskassör | 3,300 | 4,200 |
| Baninspektör | | |
| Maskininspektör | | |
| Elektroingenjör | | |
| Byråassistent | 3,000 | 3,900 |
| Stationsinspektör å 3:e klassens station .. | | |
| Underinspektör | | |
| Expeditionsföreståndare | 2,700 | 3,600 |
| Stationsinspektör å 4:e klassens station A | | |
| Underingenjör | 2,400 | 3,600 |
| Förste bokhållare | | |
| Förste telegrafist | 2,400 | 3,000 |
| Stationsinspektör å 4:e klassens station B | | |
| Bokhållare | 2,100 | 3,300 |
| Förste stationsskrivare | | |
| Telegrafist | 1,800 | 3,000 |
| Manlig ritare | | |
| » kontorsskrivare | 1,500 | 2,700 |
| Stationsskrivare | | |
| Kvinnlig ritare | 1,080 | 1,800 |
| » kontorsskrivare | | |
| <i>Tjänstemän av lägre grad:</i> | | |

§ 3.

Antalet av nedanstående befattningar utgör

i styrelsen:

| | | | |
|-----------------------------|----|----------------------|---|
| byråchefer | 11 | byrådirektörer | 5 |
| förste byrådirektörer | 2 | ombudsmän | 2 |

| | | | |
|----------------------------------|----|-----------------------------------|----|
| överkontrollör | 1 | intendent och föreståndare för | |
| arkitekt | 1 | biljett- och blankettkontoret.. | 1 |
| överinspektörer | 3 | förste kontrollörer | 3 |
| sekreterare | 12 | byråingenjörer av 1:a klass | 15 |
| kamrer och föreståndare för kam- | | lantmätare | 1 |
| markkontoret | 1 | förrådskontrollör | 1 |
| förste aktuarie och föreståndare | | kassör | 1 |
| för statistiska kontoret | 1 | registrator | 1 |
| milkontrollör och föreståndare | | notarier | 12 |
| för milkontoret | 1 | aktuarier | 2 |
| revisor och föreståndare för re- | | byråingenjörer av 2:a klass | 13 |
| visionskontoret | 1 | kontrollörer | 7 |
| | | expeditionsföreståndare | 1 |

vid distrikten och huvudverkstäderna:

| | | | |
|--------------------------------------|------------------|------------------------------------|----|
| distriktschefer | 5 | verkstadskamrer | 1 |
| bandirektörer | 5 | förrådsförvaltare | 1 |
| maskindirektörer | 6 | stationsinspektorer å 1:a klassens | |
| trafikdirektörer | 5 | stationer | 13 |
| förrådsintendenter | 5 | stationsinspektorer å 2:a klassens | |
| distriktssekreterare | 5 | stationer | 33 |
| baningenjörer av 1:a klass | 13 | distriktskassörer | 5 |
| maskiningenjörer av 1:a klass | 15 | baninspektorer | 5 |
| trafikinspektörer av 1:a klass | 10 | maskininspektorer | 20 |
| överinspektörer | 3 | elektroingenjör | 1 |
| baningenjörer av 2:a klass | 20 ¹⁾ | byråassistenter | 38 |
| telegrafingenjörer | 5 | stationsinspektorer å 3:e klassens | |
| signalingenjörer | 5 | stationer | 43 |
| maskiningenjörer av 2:a klass | 9 | underinspektorer | 8 |
| trafikinspektörer av 2:a klass | 14 | expeditionsföreståndare | 20 |
| distriktskamrerare | 5 | | |

Antalet övriga i § 2 omnämnda befattningar bestämmes för varje år av Kungl. Maj:t.

¹⁾ Minskas till 15 i mån av ledigblivande av befattningar utav ifrågakarande slag.

§ 9.

1:o) Förmånen av fri bostad uti järnvägens egna eller förhyrda lägenheter må, där styrelsen finner sådant vara för järnvägstrafiken behöfligt, tillkomma *dels* byråchef, förste byrådirektör, expeditiönsföreståndare, förste vaktmästare och vaktmästare i styrelsen, *dels* följande tjänstemän av *högre grad* vid distrikten och huvudverkstäderna, nämligen: distriktschef, ban-, maskin- och trafikdirektör, förrådsintendent, distriktssekreterare, ban-, maskin-, telegraf- och signalingenjör, trafikinspektör, överinspektör, baninspektör, maskininspektör, elektroingenjör, byråassistent, stationsinspektör, underinspektör, expeditiönsföreståndare för biljettexpedition, förste stationsskrivare å station av 2:a eller 3:e klass ävensom dylik tjänsteman å station av högre klass, som tjänstgör antingen å stationsinspektors expedition och regelbundet användes i yttre tjänstgöring eller å biljettexpedition, *dels* samtliga tjänstemän av *lägre grad* vid distrikten eller huvudverkstäderna med undantag av lokomotivförare, tågmästare, ogift förste kontorsbiträde och ogift manligt kontorsbiträde samt sådant gift förste kontorsbiträde och gift manligt kontorsbiträde, som icke regelbundet användes i yttre tjänstgöring, konduktör, eldare, vagnskötare och kvinnligt kontorsbiträde.

Där lokala förhållanden göra sådant nödigt eller lämpligt, må fri bostad i järnvägens egna eller förhyrda hus tillkomma jämväl nu ej nämnda tjänstemän vid distrikten ävensom de tjänstemän, i fråga om vilka, på sätt ovan angivits, undantag stadgats beträffande förmånen att erhålla inkvartering in natura.

§ 14.

Tjänstemän å ångfärja.

1:o) Tjänsteman å statens järnvägar tillhörig ångfärja åtnjuter arvode enligt följande stat med däri angivna lägsta och högsta belopp för år räknat.

| | A r v o d e . | |
|--|---------------|--------------|
| | Lägst kr. | Högst kr. |
| <i>Tjänstemän av högre grad.</i> | | |
| Befälhavare ¹⁾ | 4,200 | 5,100 |
| Förste styrman och reservbefälhavare ²⁾ | } 2,400 | } 3,300 |
| Övermaskinist ³⁾ | | |
| Andre styrman ²⁾ | } 1,800 | } 2,700 |
| Andre maskinist ⁴⁾ | | |
| <i>Tjänstemän av lägre grad.</i> | | |
| Tredje styrman | } 1,200 | } 1,800 |
| Tredje maskinist | | |
| Maskinskötare | 900 | 1,380 |
| Förhandseldare | } 840 | } 1,200 |
| Rorgångare | | |
| Timmerman | | |
| Eldare | 780 | 1,020 |
| Matros | 720 | 960 |

¹⁾ Befälhavare åtnjuter för varje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trällebörg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarvode.

²⁾ Förste och andre styrman åtnjuta för varje enkel resa, de tjänstgöra såsom befälhavare, å routen Trällebörg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarvode.

³⁾ Övermaskinist åtnjuter för varje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trällebörg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarvode.

⁴⁾ Maskinist åtnjuter för varje enkel resa, han tjänstgör såsom övermaskinist, å routen Trällebörg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarvode.

REGISTER.

| | Sid |
|---|-----|
| Föreslagna nya befattningar | 3 |
| A. Styrelsen | 5 |
| <i>Banbyrådn.</i> | |
| 1. En byråingenjör av 1:a klass såsom föreståndare för geoteknisk avdelning | 5 |
| <i>Byggnadsbyrådn.</i> | |
| 2. En byråingenjör av 2:a klass | 12 |
| <i>Maskinbyrådn.</i> | |
| 3. En överinspektör för maskintjänsten | 14 |
| 4. En byråingenjör av 1:a klass | 17 |
| <i>Förrådsbyrådn.</i> | |
| 5. En sekreterare | 22 |
| <i>Trafikbyrådn.</i> | |
| 6. En notarie såsom biträde åt säkerhetsinspektören | 22 |
| <i>Föreslagen andra trafikbyrådn.</i> | |
| 7. En byråchef | 26 |
| 8. En överinspektör för trafiktjänsten | 33 |
| <i>Inrikes taxebyrådn.</i> | |
| 9. En notarie | 36 |
| <i>Kontrollkontoret.</i> | |
| 10. Två kontrollörer | 37 |
| <i>Biljett- och blankettkontoret.</i> | |
| 11. En intendent och föreståndare för kontoret | 39 |
| E. Distrikten | 46 |
| 12. En trafikinspektör av 2:a klass och en byråassistent | 46 |
| 13. Nitton byråassistenter i säkerhetstjänst | 48 |
| 14. Två stationsinspektorer & 3:e klassens stationer | 54 |
| 15. Uppflyttning i löneklass av befattningsgruppen distriktssekreterare | 57 |
| 16. Inrättande av ny befattningsgrupp: signalingenjörer | 62 |
| C. Personal å ångfärja | 66 |
| 17. Uppflyttning i högre grad av befattningsgruppen andre maskinist | 66 |
| D. Förändrad benämning för säkerhetsinspektören | 68 |
| E. Ekonomisk innebörd av järnvägsstyrelsens förslag | 68 |
| F. Ändringar i pensionslagen för tjänstemän vid statens järnvägar | 70 |
| G. Ersättning av trafikmedel till officer, som tjänstgör såsom byråchef för militärbyrån | 70 |
| Departementschefens hemställen | 72 |