

Nr 392.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag i fråga om antalet av vissa befattningar vid statens järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 25 april 1919.*

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att beträffande sådana befattningar vid statens järnvägar, vilkas antal enligt avlöningsreglementet för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk skall fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen, från och med den 1 juli 1920 bestämma detta antal på sätt angives i den vid statsrådsprotokollet fogade förteckning.

De till ärendet hörande handlingar skola riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas.

GUSTAF.

*Axel Schotte.*

---

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25  
april 1919.*

Närvarande:

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

---

Chefen för civildepartementet, statsrådet Schotte anförde:

Kungl. Maj:t har tidigare denna dag på min hemställen beslutat underställa riksdagens prövning upprättat förslag till gemensamt avlöningsreglemente för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk. Nämnda förslag, som bygger på det av kommunikationsverkens lönekommitté den 20 februari 1919 i ämnet avgivna utlåtandet, avser att reglera avlöningsförhållandena för samtliga ordinarie befattningar vid vederbörande verk ävensom för de icke ordinarie befattningshavare, vilkas antal fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Beträffande statens järnvägar utgår enligt förslaget för befattning såsom generaldirektör, överdirektör och souschef, överdirektör, överingenjör samt distriktschef arvode med visst angivet belopp för år räknat. För övriga ordinarie befattningshavare utgår lön enligt en i reglementet införd löneplan. Denna plan upptager för manliga tjänstemän 20 lönegrader och för kvinnliga tjänstemän 7 lönegrader. I en vid reglementet

fogad tjänsteförteckning angives, till vilken lönegrad varje särskild befattning är att hänföra.

Antalet ordinarie befattningar fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen, så vitt angår de befattningar, för vilka särskilt arvode är fastställt, samt de uti berörda tjänsteförteckning uppförda, för manliga tjänstemän avsedda befattningar, vilka hänförts till 13—20 lönegraderna. Antalet övriga ordinarie befattningar bestämmas av Kungl. Maj:t.

Beträffande icke ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar fastställs antalet järnvägsfullmäktige och överrevisorer av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Det föreslagna reglementet upptager i fråga om statens järnvägar vissa nya befattningsgrupper, varjämte i en del fall uppdelning skett av nu befintliga sådana grupper å olika lönegrader. Beträffande vissa befattningar har vidare förändrad benämning föreslagits.

I samband med lönerегleringsförslaget hava frågor av organisatorisk natur upptagits till behandling allenast i den mån sådant varit nödvändigt för bedömning av behovet av de nya befattningsgruppernas inrättande samt för befattningarnas placering å löneskalan.

Jag ämnar nu underställa Kungl. Maj:t frågan om *antalet av de befattningar, beträffande vilka avgörandet i sådant hänseende enligt det föreslagna avlöningsreglementet tillkommer Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt*; och kommer jag därvid att ytterligare behandla vissa av järnvägsstyrelsen och lönekommittén väckta förslag av organisatorisk innebörd.

I skrivelse den 4 september 1918 till lönekommittén har järnvägsstyrelsen framlagt förslag i fråga om de organisatoriska förändringar, som styrelsen ansett böra underställas 1919 års riksdag eller i övrigt komma till beaktande i samband med kommitténs uppdrag.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 september 1918 har järnvägsstyrelsen sedermera gjort framställning om inrättande av åtskilliga nya befattningar vid statens järnvägar.

Sedan denna framställning remitterats till kommunikationsverkens lönekommitté, har kommittén med skrivelse den 2 december 1918 överlämnat förslag beträffande vissa organisationsförhållanden vid statens järnvägar.

Till följd av remiss har järnvägsstyrelsen därefter den 13 januari 1919 avgivit yttrande i ärendet, varjämte styrelsen i skrivelse den 1 mars 1919 i anledning av lönekommitténs lönerегleringsförslag berört vissa därmed sammanhängande organisationsfrågor vid statens järnvägar.

De förslag, som av järnvägsstyrelsen i förenämnda skrivelse den 20 september 1918 framlagts, avse följande nya ordinarie befattningar: **Föreslagna nya befattningar.**

*inom styrelsen:*

å administrativa byrån: en förste aktuarie och kalkylatorsbefattning inom avdelningen för ekonomiska utredningar samt en aktuarie å statistiska kontoret för ledningen av arbetet med statens järnvägars berättelse,

å kameralbyrån: en notarie,

å banbyrån: en byråingenjör av 1:a klass för geotekniska utredningar och en byråingenjör av 2:a klass för betongkonstruktioner,

å ban- och maskinbyråerna: en sekreterarbefattning å vardera byrån i stället för nuvarande notariebefattningen,

å vissa rit- och konstruktionskontor inom de tekniska byråerna: ny befattning under benämning konstruktör för underingenjör, som är bunden vid konstruktionsarbete,

å inrikes taxebyrån: en notarie samt

å utrikes taxebyrån: en notarie;

*vid distrikten:*

en baningenjör av 2:a klass, en maskiningenjör av 2:a klass samt en trafikinspektör av 2:a klass och en byråassistent, samtliga utgörande erforderligt sektionsbefäl vid linjen Mora—Orsa—Sveg—Brunflo,

nitton byråassistenter i säkerhetstjänst,

två underinspektorer, en i Krylbo och en i Falköping Ranten samt en expeditjonsföreståndare i Örebro.

Styrelsen har vidare i sistnämnda skrivelse ävensom i skrivelsen den 4 september 1918 ifrågasatt vissa ändringar beträffande underbefälsgraderna, nämligen

uppdelning av lokomotivmästarbefattningen i två befattningar: lokomotivmästare av 1:a klass och lokomotivmästare av 2:a klass,

inrättande av två nya slag av befattningar: stallgårdsmästare och vagngårdsmästare,

uppdelning av överbanmästarbefattningen i två befattningar: överbanmästare av 1:a klass och överbanmästare av 2:a klass, samt

inrättande av en mellangrupp mellan nuvarande stationskarls- och stationsförmansbefattningar.

Slutligen innefattar styrelsens förslag *dels* viss ändring i § 3 av gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar, avseende uppflyttning av den däri uppdragna gränsen mellan de befattningar, vilkas antal bestämmes av riksdagen, och de befattningar, vilkas

antal årligen av Kungl. Maj:t fastställes i arvodesstaten, *dels ock* viss omklassificering inom trafikinspektörsgruppen.

I en senare till lönekommittén avlåten skrivelse har järnvägsstyrelsen hemställt om inrättandet å revisionskontoret av fem revisorstjänster, i samband varmed föreslagits, att föreståndarens för kontoret tjänstetitel skulle ändras till revisionskommisare.

Förutom nu berörda förslag av järnvägsstyrelsen har lönekommittén även haft att behandla åtskilliga från personalorganisationer eller tjänstemannagrupper vid statens järnvägar till kommittén riktade framställningar av mer eller mindre framträdande organisatorisk innebörd. Vid granskning av det ganska vidlyftiga material, som sålunda förelegat, har kommittén funnit sig icke böra till prövning upptaga de i järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t väckta förslagen om inrättande av nya tjänster inom redan befintliga tjänstemannakategorier samt om viss omklassificering inom trafikinspektörsgruppen, enär samma förslag icke synts kommittén vara av organisatorisk innebörd; dock har kommittén ur annan synpunkt ansett sig böra avgiva yttrande i fråga om förslaget om anställande av nitton byråassistenter i säkerhetstjänst. Av personalorganisationer och tjänstemannagrupper gjorda förslag, som ägt sammanhang med järnvägsstyrelsens framställningar, hava av kommittén berörts i den mån de därtill givit anledning, varemot kommittén, med hänsyn till sin begränsade uppgift ifråga om organisationsförhållandena, icke ansett sig kunna upptaga övriga ifrågavarande förslag, även där de synts innebära beaktansvärda uppslag. Till stöd härför framhåller kommittén, att tiden icke medgivit vidtagandet av de mera ingående undersökningar, som för förslagens definitiva prövning skulle erfordrats, varjämte järnvägsstyrelsen, för vilken förslagen ej torde varit obekanta, icke berört dem i sina framställningar och således synes hava funnit dem icke böra vinna avseende i sammanhang med kommitténs arbeten.

Till en början må här erinras, att riksdagen i skrivelse den 24 maj 1918, nr 215, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m., uttalat, att därest fråga skulle vara att till ett följande år framlägga förslag om nya slag av tjänster vid statens järnvägar, vilkas inrättande kunde tänkas innebära eller leda till avsteg från den år 1907 fastställda organisationen av statsbaneförvaltningen, klarläggande utredning i sådant avseende borde föreligga, innan ärendet underställdes riksdagens prövning. I anledning av detta uttalande må framhållas, att de av järnvägsstyrelsen och lönekommittén i detta sammanhang framlagda förslagen icke innebära rubbning av den nuvarande

Departements-  
chefen.

statsbaneorganisationen utan endast avse en utvidgning eller påbyggnad i vissa avseenden av den nuvarande organisationen. Såsom jämväl av kommittén framhållits, torde därför de framkomna förslagen kunna prövas utan att behov föreligger av en sådan utarbetad plan för utvecklingen av statens järnvägars förvaltning, som av riksdagen i nyssberörda skrivelse åsyftats.

Jag övergår nu till en redogörelse för de förut omförmälda framställningarna, i den mån desamma icke redan behandlats i samband med lönerегleringsförslaget. I sådant hänseende är att märka, att järnvägsstyrelsens förslag rörande utvidgning av Kungl. Maj:ts befogenhet att bestämma antalet befattningshavare redan varit föremål för prövning och att Kungl. Maj:t — såsom av min inledningsvis lämnade redogörelse för det föreslagna avlöningsreglementet torde framgå — redan fattat beslut i denna fråga. Likaledes hava förslagen om inrättandet av stallgårds- och vagngårdsmästarbefattningar samt av en mellangrupp mellan nuvarande stationskarls- och stationsförmansbefattningarna blivit prövade, vadan anledning att nu ingå på dessa frågor ej torde föreligga. Beträffande den ifrågasatta uppdelningen av de nuvarande lokomotivmästar- och överbanmästarbefattningarna har lönekommittén ansett, att en dylik åtgärd åtminstone icke för närvarande bör vidtagas. Järnvägsstyrelsen har jämväl i utlåtande över kommitténs betänkande godtagit kommitténs ståndpunkt i denna fråga; och torde densamma därför tills vidare böra lämnas åsido.

*A. Befattningar i styrelsen.*

*Administrativa byrån.*

1. En förste aktuarie.

Från och med år 1908 har inom styrelsen funnits inrättad en särskild tjänst med uppgift för innehavaren att utföra och leda utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden. Denne tjänsteman, vilken före den 1 januari 1918 benämndes matematiker, men från och med sistnämnda dag erhållit benämningen byrådirektör, fungerar såsom föreståndare för administrativa byråns avdelning för ekonomiska utredningar och har enligt arbetsordningen till åliggande att tillhandagå styrelsen och dess byråer med utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden ävensom matematiska utredningar av försäkringsteknisk och därmed jämförlig natur samt att med uppmärksamhet följa företeelserna inom de järnvägsekonomiska områdena samt taga initiativ till och väcka förslag om sådana anordningar och förenklingar, som kunna åvägabringa besparingar eller eljest finnas lämpliga.

*Järnvägsstyrelsen.*

Till sitt biträde har ifrågavarande tjänsteman sedan den 1 januari 1918 en aktuarie. Järnvägsstyrelsen hemställer nu om inrättande av

ytterligare en befattning för ifrågavarande ändamål, samt anför till stöd härför följande:

»Till verksamhetsområdet för byrådirektören å administrativa byrån borde höra att verkställa erforderliga utredningar till klarläggande av förhållandet mellan driftkostnadernas storlek och tariffernas höjd eller med andra ord utredningar, motsvarande dem, för vilka man vid större enskilda affärsföretag plägar hava anställd särskild tjänsteman, en s. k. kalkylator.

På grund av omfattningen och den krävande naturen av de utredningar av skilda slag, som blivit ifrågavarande tjänsteman anförtrodda, har det emellertid hittills icke varit möjligt att inom styrelsen få till stånd några regelbundna utredningar av sådan art, som nyss nämnts, utan har man fått nöja sig med dylika vid särskilt påfordrade tillfällen. Visserligen har förenämnda tjänsteman från och med den 1 januari 1918 fått såsom biträde åt sig anställd en aktuarie, men såväl dennes som byrådirektörens tid har i full utsträckning tagits i anspråk för andra krävande utredningar. Särskilt är härvid att framhålla anbefallda utredningar rörande byggande av nya bansträckor inom statsbanenätet samt frågor om beviljande av koncession för enskilda järnvägar. I följd härav har det fortfarande icke blivit möjligt att anordna ovan åsyftade regelbundna utredningar.

Tidigare torde styrelsens förslag till statsbanetariffer hava grundats på den allmänna kännedom, som styrelsen ägt rörande driftkostnadernas storlek i förhållande till olika slags trafik. De taxenedsättningar, som av styrelsen beviljats, torde hava grundats på — jämte utredning i varje särskilt fall om behovet av nedsättning — en mera allmän uppfattning rörande de ekonomiska verkningarna av desamma. Först 1905 års persontariffreform vilade på mera ingående beräkningar över utgifternas storlek i persontrafik. Sedermera hade järnvägstaxekommittén föranstaltat om mycket detaljerade beräkningar över utgifternas storlek för olika slags trafik.

Denna driftkostnadsutredning, vilken grundade sig på 1910 års trafikresultat och som finnes intagen som del IV A av kommitténs publikationer, ligger alltså som basis för inom styrelsen gjorda, ofta återkommande kalkyler rörande driftkostnadernas storlek för viss transport eller viss grupp av transporter.

Detta sakernas tillstånd kan givetvis icke vara tillfredsställande. Driftkostnaderna borde genom bokföring och supplerande statistik så ordnas och grupperas, att dels en kontinuerlig översikt vinnes rörande relationen mellan inkomster och utgifter för olika huvudslag av trafik, dels ock ett färdigt utgiftsstatistiskt underlag beredes för genomförande av detaljberäkningar, grundade på möjligast färska data rörande kostnadernas storlek under givna detaljförutsättningar. Vad bokföringen angår, har den bokföringskommitté, som styrelsen under år 1917 tillsatt, anmodats att i möjligaste mån taga hänsyn till nyss angivna synpunkter. Emellertid är det icke möjligt att enbart genom bokföring nå det avsedda syftet, utan erfordras i betydande utsträckning en supplerande statistik och kalkylation.

En dylik kalkylation kan, såsom av taxekommitténs driftkostnadsutredning framgår, anknytas redan till nuvarande bokföring, men torde komma att än lämpligare och smidigare kunna anpassas efter ett blivande moderniserat bokförings-system.

Särskilt under nu rådande förhållanden, då oupphörliga fluktuationer i prisnivån vålla ständiga ändringar i driftkostnaden per transportenhet och då jämväl själva trafikförhållandena undergå stora rubbningar, skulle sådana konti-

nuerliga, helst månatliga översikter, som ovan antytts, vara synnerligen behövliga. Men behov därav kommer att allt framgent göra sig starkt gällande, i första rummet med hänsyn till den allmänna revision av taxeväsendet, som förestår, men även med hänsyn till behandlingen av de framställningar om taxenedsättning, som till ej ringa antal pläga inkomma till styrelsen, liksom ock till de många affärsuppgörelser i övrigt, varom styrelsen har att avgiva förslag eller fatta beslut.

Med hänsyn till sålunda anförda förhållanden är det nödvändigt att omedelbart under förenämnda byrådirektör och föreståndare för administrativa byråns avdelning för ekonomiska utredningar anställa en särskild tjänsteman med huvudsaklig uppgift att på ett mera självständigt sätt biträda byrådirektören med anordnandet och utförandet av de här ovan åsyftade utredningarna. Denne tjänsteman, vilken bör fungera såsom byrådirektörens närmaste man och ställföreträdare, skulle hava att systematisera och gruppera utgifterna för olika slags trafik och verkställa såväl kontinuerliga driftkostnadsöversikter som ock ifrågakommande detaljberäkningar rörande driftkostnadernas storlek för vissa slag av detaljtransporter m. m.

Till ifrågavarande tjänstemans uppgift borde även höra att i den omfattning, som kunde finnas vara lämplig, införskaffa siffermaterial rörande utgifterna och med dem i samband stående utförda arbeten samt systematiskt ordna och sammanställa detta material till ledning för den saktliga kontrollen. Det är i detta sammanhang att erinra, hurusom styrelsen i utlåtande över den av överrevisorerna vid statens järnvägar verkställda granskningen av 1916 års räkenskaper och förvaltning beträffande den saktliga granskningen anført, bland annat, att styrelsen trots sig finna, att genom redovisningens grundande på modernare bokföringsmetoder och ekonomisk statistik en mera mångsidig och klar överblick skulle kunna erhållas av utgifternas storlek, sedd såväl i relation till den trafik och de inkomster, varemot de särskilda utgifterna närmast svarade, som ock i relation till utförda arbeten och prestationer av olika slag. Belysande översikter i sistnämnda hänseenden synes styrelsen kunna erhållas, men erfordras för deras sammanställning och bearbetning en särskilt kompetent fackutbildad tjänsteman. Det synes vara lämpligt, att organisationen och ledningen av denna gren av utgiftsbokföringen lägges under förenämnda byrådirektör att av honom utföras med biträde av ovan åsyftade tjänsteman, för såvitt den icke är av beskaffenhet att böra förläggas till respektive tekniska avdelningar.

Med hänsyn till arten samt vikten och betydelsen av de arbetsuppgifter, som skulle komma att påvåla nu ifrågavarande nye tjänstehavare, finner styrelsen honom böra i avlöningshänseende likställas med förste aktuarie m. fl. För befattningen i fråga, vars innehavare lämpligen torde kunna erhålla benämningen förste aktuarie och kalkylator, torde böra föreskrivas samma kompetensvillkor som för byrådirektören å administrativa byrån eller inför filosofisk fakultet avlagd examen, i vilken matematik inginge såsom ämne.»

Kommunikationsverkens lönekommitté.

Kommunikationsverkens lönekommitté, som tagit närmare kännedom om arten och omfattningen av de arbeten, vilka åligga ifrågavarande avdelning, har förklarat sig icke hava något att erinra mot inrättandet av en ny ordinarie tjänst därstädes. Kommittén har jämväl funnit, att de betydelsefulla uppgifter, som skulle tillkomma innehavaren av den ifrågasatta tjänsten, böra föranleda, att densamma hänföres till samma



lönegrad som föreståndarna för järnvägsstyrelsens kontor i allmänhet tillhöra, helst som det torde bliva nödvändigt att giva ifrågavarande befattningshavare en relativt självständig ställning inom avdelningen och underställa honom ett särskilt arbetskontor.

Sedan den på järnvägstaxekommitténs föranstaltande verkställda driftkostnadsutredningen avslutats, hava regelbundna utredningar till klarläggande av förhållandet mellan driftkostnadernas storlek och tariffernas höjd icke vidtagits. Kommitténs utredning, som grundade sig på 1910 års trafikresultat, ligger därför fortfarande i huvudsak till grund för styrelsens kalkyler rörande driftkostnadernas storlek för viss transport eller viss grupp av transporter. De ändrade förhållanden, som sedan sistnämnda år inträtt, hava emellertid medfört behovet av kompletterande eller nya utredningar av ifrågavarande art. Med hänsyn till de synnerligen betydande belopp, vartill statens järnvägars utgifter uppgå, måste det nämligen vara av största vikt, att styrelsen vid handläggandet av tariffrågor eller andra affärsuppgörelser av hithörande art har till sitt förfogande sådant statistiskt material, som i möjligaste mån motsvarar de rådande förhållandena. De arbetskrafter, som för närvarande stå till styrelsens förfogande för ekonomiska utredningar, äro emellertid icke för nu ifrågavarande ändamål tillräckliga.

Departements-  
chefen.

Till belysande av den arbetsbörda, som åligger ifrågavarande avdelning, må framhållas följande.

Avdelningens arbetsuppgifter hava icke blivit genom instruktion eller i arbetsordningen noga preciserade. Emellertid har en viss praxis utbildat sig ifråga om arten av de ärenden, som för utredning hänvisats till avdelningen, och kan det i kortaste sammanfattning sägas, att i allt större utsträckning dit hänvisats sådana ärenden, som för beredning fordra särskild statistisk och järnvägsekonomisk utbildning.

Såsom exempel må här nämnas vissa grupper ärenden, som ankomma på avdelningens handläggning. Statistiska ärenden höra enligt instruktionen under administrativa byråns handläggning. Statistiska ärenden av mera krävande art, som icke ansetts böra handläggas av förste aktuarien å statistiska kontoret, hava av styrelsen eller generaldirektören hänvisats till ifrågavarande avdelning. Bland sålunda givna uppdrag må nämnas utarbetandet av förslag till ändrad uppställning av allmän järnvägsstatistik och till uppställning av statistiken för tjänstebruk.

Under administrativa byråns handläggning höra vidare koncessionsfrågor. Sådana frågor pläga ofta för ekonomisk utredning överlämnas till ifrågavarande avdelning. Utredningar rörande nya statsbanor

överlämnas i regel till denna avdelning. I samband härmed må nämnas, att även vid olika tillfällen underhand framlagda förslag till statsinlösen av enskilda banor dit hänvisats.

Beträffande statsbanornas budgetärenden hava de större finansiella problem, som särskilt under kristiden uppstått, i regel för utredning hänvisats till ifrågavarande avdelning. Byrådirektören har sålunda bland annat varit sysselsatt med utredning rörande beräkningsbara ekonomiska resultat under nästkommande tioårsperiod. Avdelningen har vidare haft under utredning frågor om behov av taxeförhöjningar under olika tider samt sättet för nämnda behovs fyllande genom avvägning av taxeförhöjningarna för olika slag av transporter. Vidare hava beräkningar utförts rörande behovet av ökat förlag under kristiden och sättet för behovets fyllande och avveckling. I samband med dessa stora frågor har avdelningen haft under utredning ett flertal därmed sammanhängande spörsmål av mindre genomgripande betydelse.

Även vissa ärenden rörande trafikeringskontrakt handläggas å avdelningen. Denna har sålunda att uppgöra de årliga avräkningarna med Luossavaarabolaget för trafiken av lapplandsmalm. Vidare hava förslag till ett flertal trafikeringskontrakt, avseende trafikeringskontrakt av främmande banlinjer genom statens försorg, varit under handläggning.

Förutom nu nämnda större ärenden har avdelningen att besvara det stora antal frågor, som från olika håll ställas på densamma i statistiska och järnvägsekonomiska ämnen. Dessa spörsmål beröra så gott som alla områden inom den vitt utgrenade järnvägstjänsten och kräva stundom tidsödande utredningar.

Av det anförda torde framgå, att de arbetsuppgifter, vilka åligga avdelningen, kräva en högt kvalificerad personal för deras fullgörande. Avdelningen har ock nödgats öka sin personal på det sätt, att för närvarande, utom byrådirektören och aktuarien, därstädes tjänstgöra två amanuenser med högskoleutbildning samt en bokhållare, varjämte tre kvinnliga kontorsskrivare äro där sysselsatta.

Vad den nu ifrågasatta tjänsten angår, skulle dess innehavare hava att upprätta periodvis, helst månatligen, återkommande översikter över utgifternas storlek med fördelning efter en mängd skiftande synpunkter. På grund av de omfattande utredningsarbeten av annat slag, som åligger avdelningen, har den nuvarande personalen icke varit i tillfälle att ägna de frågor, som sålunda skulle ankomma på den nya befattningen, någon vidare uppmärksamhet, och torde någon förändring härutinnan icke kunna förväntas.

För fullgörande av sina arbetsuppgifter torde det bliva nödvändigt, att ifrågavarande befattningshavare får till sitt förfogande ett arbets-

kontor med nödig personal. Han skulle sålunda närmast jämställas med en kontorsföreståndare. Med hänsyn härtill har jämväl i förslaget till avlöningsreglemente för ifrågavarande ändamål upptagits en ny befattning, förste aktuarie, vilken hänförs till 15:e lönegraden och sålunda i avlöningshänseende likställts med bland andra föreståndarna för mil- och revisionskontoren.

Å det till administrativa byrån hörande statistiska kontoret äro för närvarande anställda en förste aktuarie och föreståndare, vilken hädanefter skulle benämnas chef för statistiska kontoret, samt en aktuarie.

2. En aktuarie  
å statistiska  
kontoret.

Beträffande den nu föreslagna nya aktuariebefattningen för arbetet med statens järnvägars berättelse anför järnvägsstyrelsen följande:

»Å järnvägsstyrelsens statistiska kontor äro arbetena uppdelade på två avdelningar, en för vardera av de båda berättelser, som utarbetas å kontoret, nämligen allmän järnvägsstatistik och statens järnvägars berättelse.

Den förra avdelningen ledes från och med år 1918 av en aktuarie, som tillika är kontorsföreståndarens närmaste man och ställföreträdare. Vid förslag om inrättande av denna nya befattning å statistiska kontoret erinrade styrelsen (se prop. nr 174/1917 s. 11—13) om järnvägsstatistikens betydliga utveckling under det sista decenniet, för vilken lämnades närmare redogörelse, samt huru- som, trots den starka utvecklingen, icke tillkommit någon ny ordinarie befattning, avsedd för person med högre statistisk utbildning, vadan ledarskapet för statistiken utövades enligt den ordinarie avlöningsstaten av föreståndare med biträde av förste bokhållare och bokhållare. Vidare framhöll styrelsen, att vid en jämförelse mellan karaktären av de ledande befattningarna under respektive föreståndare vid å ena sidan statistiska centralbyrån och de statistiska byråerna i kommerskollegium och socialstyrelsen och å andra sidan statistiska kontoret visade det sig, att förstnämnda verk av ifrågavarande befattningshavare krävde högre statistisk utbildning och att åt dem givits ställning av förste aktuarie eller aktuarie, samt att av en jämförelse mellan arbetsledarförhållandena vid järnvägsstyrelsens statistiska kontor och vid annan mera omfattande förvaltningsstatistik framginge, att vid generaltullstyrelsens statistiska kontor, som hade att sammanställa månads- och årsuppgifter rörande rikets handel för vidare bearbetning och publicering genom kommerskollegium, utom förste aktuarien funnes för arbetsledningen tre aktuarier. Slutligen betonades, att på grund av det omfattande uppgiftsmaterial, som inkomme till statistiska kontoret, bleve statistiken lätt synnerligen dyrbar, såvida icke vid dess utarbetande förenklade räknemetoder i största möjliga utsträckning komme till användning och i övrigt en klok begränsning av det statistiska arbetet i detalj genomfördes. På anförda skäl hemställde styrelsen, att närmast under förste aktuarien och såsom närmaste man och ställföreträdare för denne måtte inom kontoret anställas en tjänstehavare av aktuariegrad, vilken skulle närmast under förste aktuariens överinseende leda arbetet med uppgörande av allmän järnvägsstatistik, vilken hemställan ock bifölls av statsmakterna.

Arbetsledningen å den andra avdelningen inom statistiska kontoret åter, som sysselsättes med utarbetandet av statens järnvägars berättelse och som är

uppdelad på fyra underavdelningar, en för personstatistik, en för godsstatistik, en för varuslagsstatistik och en för vagnsstatistik, handhaves nu direkt under kontorsföreståndaren av en förste bokhållare å varje avdelning.

Då den ny tillkomne aktuariens huvudsakliga uppgift är att handhava ledningen av arbetena med allmän järnvägsstatistik, är det för honom omöjligt att i detalj deltaga i arbetsledningen för statens järnvägars årsberättelse. För allmän järnvägsstatistik erfordras nämligen en ledare, som besitter möjlighet att noggrant och vetenskapligt studera och granska de enskilda järnvägarnas till styrelsen ingivna uppgifter, varför han icke kan helt överlämna detta arbete åt sina underordnade, och det blir honom därför icke möjligt att ägna den andra ojämförligt större avdelningen av kontoret någon avsevärd del av sin arbetskraft.

icke heller för kontorsföreståndaren, som måste noggrant följa arbetena med bägge berättelsernas utarbetande och som dessutom upptages av ständigt ökade löpande göromål med bland annat utredningar och personalfrågor, låter det sig göra att ägna detaljarbetena å statens järnvägars årsberättelse den ingående uppmärksamhet, som dock vore i högsta grad nödvändig. Det är härvid att märka, att denna avdelning nu omfattar en fast personal på mer än 50 personer och att den tillfälliga personalen tidvis är ännu större.

Å samma huvudavdelning som förenämnda fyra förste bokhållare tjänstgör ytterligare en tjänsteman i samma grad, vilken har att utföra sådana arbeten, som äro gemensamma för de olika underavdelningarna samt för vissa svårare arbeten till berättelsen och förekommande utredningar. Då emellertid denne tjänsteman i viss grad måste hava överinseende över nyssnämnda arbetsledare, är det givetvis mindre lämpligt, att han intager samma tjänsteställning som dessa, varför styrelsen håller före, att aktuariens ställning lämpligen borde beredas honom, och skulle han alltså i denna egenskap närmast under förste aktuarien övervaka nämnda fyra underavdelningars arbeten och tillse, att behöfligt samarbete dem emellan kommer till stånd.

Av vederbörande departementschef har redan vid prövning av frågan om inrättande av förberörda aktuariebefattning för arbetet med allmän svensk järnvägsstatistik påpekats, att en jämförelse med andra statens verk, där statistik utarbetas, gäve vid handen, att icke vid något av dessa verk den kvalificerade arbetsledningen vore relativt så fåtalig som å järnvägsstyrelsens statistiska kontor, att järnvägsstatistiken dock vore av särdeles komplicerad natur, och att det måste anses vara ett viktigt intresse även ur besparingssynpunkt, att genom direktiv från arbetsledningens sida dess utarbetande skedde efter teoretiskt och praktiskt riktiga grunder.

Beträffande ifrågavarande befattning har styrelsen redan i skrivelse den 15 maj 1918 anhållit om bemyndigande att under år 1918 få förordna lämplig tjänsteman med framstående erfarenhet på ifrågavarande område till bestridande tillsvidare av en dylik tjänst.

Erfarenheten under den gångna tiden har med all tydlighet ådagalagt behovet av befattningens uppförande å ordinarie stat, och får alltså styrelsen föreslå, att i staten upptages ytterligare en aktuariebefattning avsedd för statistiska kontoret.»

Departements-  
chefen.

I anledning av järnvägsstyrelsens förenämnda framställning av den 15 maj 1918 har Kungl. Maj:t den 18 oktober samma år bemyndigat

styrelsen att förordna lämplig tjänsteman att från och med den 1 november 1918 tills vidare tjänstgöra såsom aktuarie å statistiska kontoret. Den i enlighet härmed förordnade aktuarien åligger att närmast under kontorets föreståndare leda arbetet å den avdelning, som har att utarbeta statens järnvägars berättelse.

Till belysande av arbetsomfattningen å ifrågavarande kontor kan meddelas följande från järnvägsstyrelsen inhämtade uppgifter.

Enligt avlöningsstaten för år 1918 utgjordes den ordinarie personalen å kontoret av 46 personer. Dessutom äro för närvarande å kontoret fast anställda ett antal extra tjänstemän, aspiranter och kontorsvakter, vadan kontorets fasta personal uppgår till mera än 60 personer. Härtill komma ytterligare 18 personer utom kontoret, vilka regelbundet sysselsättas med vissa betingsarbeten, varjämte under nära halva året sysselsättes en tillfällig personal, som plägar uppgå till 50 personer eller däröver.

Av denna personal äro samtliga med undantag av den nuvarande aktuarien, 7 andra ordinarie befattningshavare, 1 extra ordinarie tjänsteman och 3 kontorsvakter uteslutande att hänföra till avdelningen för statens järnvägars berättelse.

Å järnvägsstyrelsens statistiska kontor utarbetas regelbundet följande publikationer, nämligen statens järnvägars årsberättelse, allmän järnvägsstatistik (utkommer årligen), järnvägsstatistiska meddelanden (utkommer månadsvis) samt statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk.

Dessutom utarbetas årligen en publikation benämnd »Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar», vilken emellertid tryckes blott vart tredje år. Under de senare åren har ytterligare av kontoret utgivits en preliminär redogörelse för statens järnvägar.

Sidantalet av dessa publikationer angives här nedan, varvid för dem, som utkomma i kvartformat, fördubbling ägt rum för erhållande av jämförbara tal.

Statens järnvägars årsberättelse för år 1916 .....	622	sidor
Allmän järnvägsstatistik för år 1915 (föreligger i korrektur) c:a .....	700	»
Preliminär redogörelse för år 1917 .....	152	»
Järnvägsstatistiska meddelanden för år 1917 .....	249	»
Månadsstatistiken för år 1917 .....	842	»
	<hr/>	
	Summa	2,565 sidor
Härtill kommer »Vagnslastgodstrafiken» c:a .....	330	»
	<hr/>	
	Summa	2,895 sidor

Av de redovisade publikationerna utarbetas »allmän järnvägsstatistik» och »järnvägsstatistiska meddelanden» å avdelningen för allmän järn-

vägsstatistik och övriga publikationer å avdelningen för statens järnvägars berättelse.

Då av de nu lämnade uppgifterna torde framgå, att ifrågavarande aktuariefattning måste anses jämväl för framtiden behöflig, biträder jag styrelsens framställning om denna befattnings uppförande å ordinarie stat.

Kameral-  
byrån.

3. En notarie.

Rörande den föreslagna notarien å kameralbyrån anför styrelsen följande:

»Enligt den av Kungl. Maj:t den 21 december 1917 fastställda instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande linjeförvaltningar höra till styrelsens kameralbyrås handläggning:

ärenden, som avse bestämmelser rörande personalens avlönings- och pensionsförhållanden;

kameral- och revisionsärenden;

kassaärenden med tillhörande inventeringar av styrelsens kassa och distriktskassorna;

ärenden rörande fria resor och transporter för personalen och andra därtill berättigade;

ärenden rörande sjukvård, avsked, pension och understöd, rese- och traktamentsersättning, gratifikation och annan dylik ersättning åt personal;

ärenden rörande ersättning på grund av gällande bestämmelser om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift och om ansvarighet för skada till följd av olycksfall i arbete, varjämte denna byrå dessutom har att handlägga personalen vid statens järnvägsbyggnader rörande ärenden, som motsvara de här ovan angivna.

Arbetet å byrån, vilken inrättades i samband med den från 1908 års ingång genomförda omorganisationen av järnvägsförvaltningen, har under den gångna tiden visat en så gott som år efter år fortgående stegring. Såsom framgår av nedanstående tabell med uppgift å antalet till byråns verksamhetsområde under varje år hänförda ärenden, har denna stegring under senare år varit mycket betydande:

År	Antal ärenden
1908 .....	431
1909 .....	446
1910 .....	739
1911 .....	723
1912 .....	924
1913 .....	889
1914 .....	1,043
1915 .....	1,802
1916 .....	2,278
1917 .....	2,828

För tiden från och med den 1 januari till och med den 31 augusti 1918 utgör motsvarande siffra 2,891.

Förestående till belysning av omfattningen av byråns arbetsböda lämnade uppgifter äro emellertid så tillvida icke fullständiga, att däri icke medräknats s. k. samrådsärenden, för vilkas avgörande byråns arbetskrafter i stor utsträckning ärligen anlitas och alltjämt anlitas. Uppgifter å det antal dylika ärenden, i vilkas avgörande byråchefen å kamerалbyrån deltagit, kunna icke lämnas, då registrering av dylika ärenden icke förekommit å byrån.

Det torde icke kunna förnekas, att den sålunda påvisade stegringen av arbetet å byrån till en viss grad under åren 1915—1918 rönt inflytande av kristidsförhållandena och därpå grundade anspråk från personalen på löneförbättringar m. m., men i betraktande av arten av de ärenden, som höra till byråns handläggning, samt den alltjämt fortgående personalökningen vid statens järnvägar, som betingas av statsbanenärets utveckling, synes det saknas fog för ett antagande, att byråns arbetsböda framdeles, efter inträdande av normala förhållanden, skulle nedgå till det omfång, som den hade före kristidens uppkomst, i all synnerhet som byrån på senare tid tillförts en ny grupp av ärenden, vilkas antal icke är beroende av dyrtidsförhållandena, nämligen ärenden angående pensionering av icke ordinarie personal.

Byråns ordinarie personal består av, förutom byråchefen och sekreteraren, två manliga bokhållare, två manliga och två kvinnliga kontorsskrivare. Dessutom har sedan flera år tillbaka varit anställd en amanuens med juridisk utbildning, vilken dock icke haft full tjänstgöringstid.

Erfarenheten har givit vid handen, att ökningen av byråns arbetsböda numera tagit en sådan omfattning, att byrån icke längre kan på ett tillfredsställande sätt lösa sin arbetsuppgift utan att byrån erhåller en förstärkning av de å byrån i ordinarie tjänst anställda arbetskrafterna med särskild utbildning. De å byrån förekommande ärendenas mängd och omfattning gör det nämligen omöjligt för den såsom byråchefens närmaste man å byrån tjänstgörande sekreteraren att, vid sidan av det arbetsledarskap, som utövas av honom med avseende å underlydande personal, samt arbetet med beredning av ärenden av mera löpande natur och granskning av uppsatta förslag till beslut i desamma, medhinna att i erforderlig mån vara byråchefen behjälplig med beredning av viktigare ärenden av större omfattning samt med uppsättande av skrivelseförslag i dylika ärenden. En följd härav har blivit, att en del viktigare till byråns arbetsfält hörande frågor fått stå tillbaka. För att avhjälpa detta missförhållande synes det vara nödvändigt att ordna arbetsförhållandena å byrån så, att sekreteraren blir satt i tillfälle att i större utsträckning än nu är förhållandet biträda byråchefen vid beredning av dylika å byrån ofta förekommande större och viktigare ärenden. En sådan anordning kan emellertid icke genomföras utan att sekreteraren till närmaste man får en kvalificerad tjänsteman, till vilken skulle kunna överlämnas beredningen och föredragningen inför byråchefen av en del av byråns ärenden vid tillfällen, då sekreteraren mera odelat behöver ägna sin tid åt större och viktigare ärendens beredning. Den hittills anlitate utvägen att för beredning av mera löpande ärenden av administrativ natur och uppsättning av skrivelser i dylika ärenden anlita arbetskrafter med icke ordinarie anställning och dessutom med kortare tjänstgöringstid än den normala är numera, med den utveckling byrån vunnit, otillfredsställande, bland annat med hänsyn därtill, att under senare åren mycket tätta ombyten av amanuenser skett, beroende därpå, att vederbörande, då inga utsikter förelegat att inom järnvägsstyrelsen erhålla befordran till ordinarie befattnings, lämnat tjänsten och sökt anställning vid andra verk, där större utsikter

i berörda avseende förelegat. Då alltså erfarenheten sedan flera år tillbaka, även före kristiden, visat, att stadigvarande behov av en arbetskraft med juridisk och administrativ utbildning utöver de två nuvarande ordinarie tjänstemännen föreligger vid kameralbyrån, synes tiden vara inne att tillgodose detta behov genom anställande därstädes av en ordinarie tjänsteman med dylik utbildning. Det ansvarsfulla och i viss mån självständiga arbete, som sålunda skulle ingå i sekreterarens närmaste mans tjänsteåligganden, synes icke kunna anförtros åt en tjänsteman med lägre tjänstegrad och löneförmåner än en notarie.»

Departements-  
chefen.

På grund av den inträffade ökningen av arbetet å styrelsens kamerala byrå torde en förstärkning av byråns juridiskt och administrativt utbildade ordinarie arbetskrafter vara erforderlig. Med hänsyn till arbetets nuvarande omfattning är det nämligen icke möjligt för byråns sekreterare att vid sidan av sin ställning som arbetsledare samt arbetet med ärenden av mera löpande natur medhinna att i erforderlig grad vara byråchefen behjälplig med beredning och föredragning av de större och viktigare ärendena, vilka därför i många fall till men för arbetet å byrån fått stå tillbaka. Även om den påvisade ökningen i någon mån varit beroende av med kristiden sammanhängande förhållanden, torde dock, på sätt styrelsen framhållit, med fog kunna antagas, att någon väsentlig minskning i arbetet icke efter inträdandet av normala förhållanden kommer att inträffa. Då sålunda ett stadigvarande behov måste anses föreligga av en ny befattning, vars innehavare det skulle åligga att biträda sekreteraren samt i vissa fall mera självständigt bereda och inför byråchefen föredraga löpande ärenden samt ärenden av mindre viktig natur, synes styrelsens förslag om uppförande för ändamålet å styrelsens stat av en notariebefattning vara fullt befogat, varför förslaget i denna del av mig tillstyrkes.

Banbyrån.

4. En förste  
byråingenjör.

Såsom en början till ett systematiskt studium och behandling av byggnadsarbeten å svag grund tillsatte järnvägsstyrelsen den 29 december 1913 en geoteknisk kommission av fackmän inom såväl det geologiska som det väg- och vattenbyggnadstekniska området med uppgift att geologiskt undersöka vissa av styrelsen angivna statsbanelinjer samt att i händelse av behov föreslå åtgärder till järnvägens säkerställande mot sådana rubbningar av banvallen, vilka kunde befaras till följd av jordskred eller dylikt.

I skrivelse den 29 september 1917 med förslag till inrättandet av åtskilliga nya befattningar vid statens järnvägar meddelade styrelsen, att nämnda kommission kunde förväntas hava slutfört sina undersökningar under loppet av år 1918. Vidare framhöll styrelsen, att erfarenheten under den tid kommissionen verkat allt mer påvisat nödvändigheten av att



jämväl i framtiden vederbörlig uppmärksamhet ägnades de geotekniska problemen såväl vid anläggandet av nya järnvägar som vid underhållet av redan befintliga. Detta kunde enligt styrelsens mening icke ske annorledes än genom inrättandet vid statsbanorna av en geoteknisk fackavdelning, vilken styrelsen tänkte sig förlagd under banbyrån. Denna avdelnings uppgifter skulle i huvudsak bliva av två slag, nämligen dels att företråda den geotekniska specialsakkunskapen 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. Efter att hava ingått på en närmare redogörelse för de åligganden, som skulle komma att tillhöra ifrågavarande avdelning, anförde styrelsen vidare, att de geotekniska frågorna med hänsyn till deras sammansatta natur svårligen skulle kunna tillfredsställande lösas utan ömsesidig samverkan mellan verklig geologisk och verklig teknisk sakkunskap. Styrelsen fann därför nödvändigt, att den geotekniska avdelningen tillfördes en skicklig väg- och vattenbyggnadsingenjör jämte en grundligt utbildad geolog. Då syftemålet med ifrågavarande avdelning vore av teknisk art, borde avdelningen ställas under ingenjörens ledning. Med hänsyn härtill och på i övrigt anförda skäl hemställde styrelsen, som för det dåvarande icke ville ifrågasätta geologens uppförande på ordinarie stat, att å styrelsens banbyrå måtte inrättas en byråingenjörsbefattning av 1:a klass, avsedd för föreståndaren för en blivande geoteknisk avdelning.

Beträffande den föreslagna avlöningen hade överingenjören Hjalmar Fogelmarck varit av skiljaktig mening samt förordat, att ifrågavarande befattningshavare borde i avlöningshänseende och tjänsteställning likställas med byrådirektör.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 8 mars 1918 av berörda skrivelse förordade jag styrelsens ifrågavarande framställning, och framlade Kungl. Maj:t i enlighet härmed i en samma dag avlåten proposition, nr 150, förslag i ämnet.

I anledning av denna framställning väcktes inom riksdagen två motioner med yrkande, att föreståndaren för den geotekniska avdelningen skulle tilldelas byrådirektörs löneförmåner och tjänsteställning.

Beträffande förevarande fråga anförde riksdagen i skrivelse den 24 maj 1918, nr 215, följande. Riksdagen, som väl funnit inrättandet av en geoteknisk avdelning inom järnvägsstyrelsen vara motiverat, hade dock icke blivit övertygad om nödvändigheten av att personal för en sådan avdelning omedelbart uppfördes å ordinarie stat. Omfattningen av den ifrågavarande avdelningen syntes riksdagen vara mindre tydligt

angiven, vadan ock svårighet föreläge att bedöma, vilken ställning borde tillkomma avdelningsföreståndaren. Då ett uppskov med avgörandet av frågan om den geotekniska avdelningen borde uppföras å ordinarie stat, icke torde behöva medföra några mera avsevärda olägenheter, hade riksdagen, som funnit berörda motioner innefatta i viss mån beaktansvärda synpunkter, fördenskull icke funnit sig böra bifalla Kungl. Maj:ts ifrågasvarande förslag.

I sin skrivelse den 20 september 1918 framhåller järnvägsstyrelsen, att det skulle vålla styrelsen betydande olägenheter, därest det geotekniska arbetet vid statens järnvägar skulle behöva avbrytas på grund av att lämpliga arbetskrafter saknades för övertagande av den med 1918 års utgång upphörande geotekniska kommissionens verksamhet. Styrelsen har därför förnyat sin framställning i ämnet och anför till stöd härför vidare:

»Det skulle enligt styrelsens förmenande vara i högsta grad olämpligt att, sedan kommissionen i huvudsak fullföljt sin uppgift att uppdraga riktlinjerna för det geotekniska arbetets bedrivande, vid densamma nu förestående upplösning icke se till att arbetskrafter finnas tillgängliga, som kunna övertaga och fullfölja det av kommissionen påbörjade arbetet.

De åligganden, som komme att påvåla den geotekniska avdelningen å banbyrån, angåvos av styrelsen i skrivelsen den 29 september 1917 sålunda:

1) 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;

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

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

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

5) 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 befinnas lämpligt, verka för att föra den grundläggande vetenskapen på området framåt;

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

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

8) 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.

Med hänsyn till riksdagens uttalanden i ämnet får styrelsen, utöver vad som finnes angivet i styrelsens skrivelse den 29 september 1917, ytterligare anföra

följande, varav torde närmare framgå omfattningen av ifrågavarande tjänstegen inom förvaltningen.

1) Vid förberedande undersökningar för framdragandet av nya banor och dubbelspår torde i vanskligare terräng ett samarbete mellan undersökningsförrättaren och en särskilt utbildad geoteknisk ingenjör vara i hög grad påkallat. Den senare torde nämligen genom sin speciella kunskap kunna i stort giva anvisningar på terrängens egenskaper ur bärighetssynpunkt. Vid upprättandet av definitiva förslag till dylika anläggningar är ett sådant samarbete mellan undersökningsförrättaren och den geotekniska ingenjören av ännu större betydelse och torde böra förekomma i varje fall.

Även vid pågående byggnader böra institutionens tjänstemän anlitas, då arbetsledningen finner, att de geotekniska förhållandena så kräva.

2, 3) Dessa inspektioner böra avpassas efter de respektive bandelarnas allmänna geotekniska beskaffenhet, så att desamma företagas allt tätare ju större sannolikheten för störande förändringar är. Vid inspektionerna bör den geotekniska centralinstitutionen givetvis samarbeta med det lokala banbefälet. Inspektionerna böra därför om möjligt så anordnas, att vederbörande linjebefäl kan deltaga i förrättningarna.

Med hänsyn till erforderlig kontinuitet beträffande kännedomen om de geotekniska förhållandena vid statens järnvägar samt för att de geotekniska rön, som kunna framkomma genom dessa inspektioner, skola få en systematisk behandling, bör det åligga den geotekniska institutionen att hos sig på ett lätt överskådligt sätt registrera besiktningens resultat.

4) Det är givetvis en stor fond av erfarenhet, som så småningom förvärvat av de ingenjörer, vilka haft hand om byggandet och underhållet av statens järnvägar. Hittills har emellertid denna erfarenhet i mycket ringa grad kunnat komma andra till godo, då det saknats en institution, som kunnat hopsamla alla de rön, som blivit gjorda.

Om en verkligt tillförlitlig grund för de praktiska geotekniska frågorna skall kunna bringas till stånd, är det emellertid givetvis av synnerligen stor vikt, att denna erfarenhet, liksom i möjligaste mån dylik erfarenhet från andra platser inom landet och även utom landet, insamlas och systematiseras. Den föreslagna geotekniska institutionen får häri en synnerligen betydelsefull arbetsuppgift.

I samband härmed bör givetvis det av kommissionen igångsatta insamlandet av upplysningar rörande inträffade markförskjutningar av skilda slag såväl inom som utanför statsbanenätet fortsättas.

5) För ifrågavarande arbetsuppgift fordras i första hand ett ingående studium av jordarternas motståndsförmåga mot olika slag av deformerande inverkan, såsom belastningar, vattnets inverkan o. s. v.

Sedan dessa frågor i åtminstone vissa huvuddrag blivit klarlagda, kan en systematisering av i terrängen förekommande belastningsfall, därvid vissa karaktäristiska typer utskiljas, giva ett värdefullt stöd för bedömande av stabiliteten. Den geotekniska institutionen bör målmedvetet arbeta för ernåendet av dylik kunskap.

Härvid synes i första hand böra göras en systematisk undersökning av grunden vid bankbelastningar av olika slag, såväl sådana, där sjunkningar inträffat, som sådana, där grunden förmått uppbära bankbelastningen. Liknande undersökningar böra vidare göras beträffande skärningsslänter av olika höjd och lutning. Därjämte bör inverkan på stabiliteten av torra och vattendränkning ingående studeras.

Genom ett fortsatt arbete i denna riktning torde så småningom kunna utfinnas metoder för numerisk behandling av åtminstone vissa av de här förekommande jämviktsproblemen.

6) För att kunna jämföra resultaten av undersökningar på olika platser och på så sätt kunna överföra vunnna erfarenheter från ett fall till ett annat är det nödvändigt, att undersökningarna utföras efter samma metoder. Vidare är det givetvis av största betydelse, att de vid undersökningarna framkomna resultaten åskådliggöras på enhetligt sätt, såväl beträffande benämning av olika jordslag och föremål som angående den grafiska framställningen av dessa.

Det är sålunda, bland annat, av stor vikt, att de godtyckliga och varierande namn, som inom tekniken ofta nog användas å jordlager och geotekniska företeelser av skilda slag, ersättas med enhetliga ur både geologisk och teknisk synpunkt rationella benämningar.

7) För att framför allt de vid statens järnvägar arbetande ingenjörerna skola få tillfälle att taga del av dessa rön, torde det vara lämpligt, att desamma publiceras. Man har därvid tänkt sig, att på bestämd tid varje år borde offentliggöras en årsredogörelse för institutionens verksamhet. I denna borde som underordnad del i korthet lämnas en redogörelse för institutionens olika uppdrag under året. Huvuduppgiften borde dock vara att redogöra för gjorda erfarenheter ur geoteknisk synpunkt, som kunna tjäna till vägledning framför allt för det fortsatta arbetet med statens järnvägars byggnad och underhåll, men därjämte även för övriga arbeten, där geotekniska synpunkter böra beaktas, samt för belysande av allmänna geotekniska spörsmål.

8) Genom framhållande av denna arbetsuppgift har styrelsen, bland annat, velat betona önskvärdheten av ett utbyte av den erfarenhet i hithörande ting, som förvärvats på olika håll inom statens byggnadsverksamhet. Det samarbete de olika verken emellan beträffande geotekniska frågor, som sålunda kan tänkas uppkomma, torde bland annat underlätta införandet av gemensamma undersökningmetoder och beteckningssätt.

I den mån tid därtill kan beredas, bör enligt styrelsens mening detta samarbete med fördel kunna utsträckas även till enskilda järnvägar och andra enskilda och kommunala byggnadsföretag; dock endast i den mån, undersökningarna i fråga kunna väntas särskilt belysa allmänna geotekniska frågor.

Såsom styrelsen i sin framställning i ämnet år 1917 redan meddelat, har styrelsen utöver den här omnämnda byråingenjören av 1:a klass och i övrigt erforderlig underordnad byråpersonal till en början icke tänkt sig någon ytterligare ordinarie befattningshavare å den avdelning å banbyrån, för vilken denne byråingenjör skulle vara föreståndare. Geologen torde nämligen av skäl, som styrelsen i omnämnda framställning framhållit, tillsvidare böra anställas på icke ordinarie stat. Det geotekniska arbetet är ju ännu icke stort mer än påbörjat, varför styrelsen håller före, att man bör se tiden an ännu ett eller annat år för att kunna vinna nödiga erfarenheter om arbetets utveckling, sedan den geotekniska kommissionen upplösts.

I anledning av i riksdagen väckta motioner i fråga om föreståndarens för den geotekniska avdelningen löneförmåner, får styrelsen slutligen framhålla, att denna fråga torde komma att upptagas av kommunikationsverkens lönekommitté i samband med övriga lönefrågor för tjänstehavare med teknisk specialutbildning, men finner styrelsen sig här böra uttala, att enligt styrelsens mening icke någon anledning föreligger att i förevarande avseende giva ifrågavarande tjänstehavare någon företrädesrätt framför andra dylika specialister, som exempelvis förestån-

darna för banbyråns avdelningar för brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanläggningar m. fl.»

Vid behandlingen av föreliggande fråga inom styrelsen var överingenjören Fogelmarck av skiljaktig mening samt vidhöll sin förut i frågan uttalade mening angående den tjänsteställning, som borde tillkomma föreståndaren för geotekniska avdelningen. Vidare framhöll Fogelmarck, att han icke ansåge föreståndaren för nämnda avdelning böra i tjänsteställning och avlöningsförhållande stå framför andra föreståndare för avdelningar av banbyrån, för så vitt även dessa skulle bliva uppflyttade till byrådirektörsställning, men att i avvaktande därpå det vore nödvändigt att giva geologingenjören tillfredsställande ställning, då det gällde att första gången tillsätta befattningen.

I sitt utlåtande den 2 december 1918 anför kommunikationsverkens lönekommitté i denna del följande:

Kommunikationsverkens lönekommitté.

»Enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst kommer den sedan år 1914 fungerande geotekniska kommission för statsbanelinjernas geologiska undersökning att upphöra, sedan densamma förelagda uppgifter slutförts. Då det lär vara nödvändigt för järnvägsstyrelsen att även i fortsättningen äga tillgång till geoteknisk sakkunskap, synes, på sätt jämväl 1918 års riksdag funnit, en särskild avdelning inom styrelsen böra för ändamålet inrättas. Däremot kan man ställa sig tveksam i fråga om, huruvida denna avdelnings föreståndare lämpligen bör vara ordinarie tjänsteman eller, såsom av järnvägsstyrelsen avsetts beträffande den biträdande geologen, tills vidare anställas allenast å extra stat. Även inom kommittén hava härutinnan skilda meningar framförts, men då kommittén beslutat tillstyrka föreståndarens omedelbara uppförande å ordinarie stat, hava härvid huvudsakligen följande synpunkter varit bestämmande. Under det att den hittillsvarande geotekniska kommissionen haft mera begränsade och tillfälliga arbetsuppgifter, vilka kunnat fullgöras i den mån medlemmarnas tid att ägna sig åt desamma det medgivit, skulle den ifrågasatta nya avdelningen inom järnvägsstyrelsen anförtros uppgifter av permanent natur, vilka måste utföras jämsides med de arbeten, som åligga styrelsens byggnadsavdelning, på det att dessa icke må bliva fördröjda. Härav följer ock, att avdelningens föreståndare måste vara i tillfälle att odelat ägna sig åt sin verksamhet inom styrelsen, vilket svårligen torde kunna förutsättas, därest han ej fast anställs vid verket. Det synes ock vara av vikt, att den, som skall hava att från början organisera avdelningen och grundlägga densammas framtida verksamhet, förblir på denna post under en längre följd av år, en omständighet, vilken är så mycket mera betydelsefull, som befattningens innehavare säkerligen först efter några års utövande av sin verksamhet och samlande av viss erfarenhet på området kan förväntas komma att erhålla det rätta greppet å sin uppgift. Härtill kommer, att det gäller ett inom järnvägsbyggnadstekniken relativt nytt arbetsområde och att avdelningens verksamhet följaktligen måste särskilt till en början vara underkastad en successiv utveckling, vars följdriktighet lätt skulle kunna äventyras, om mer eller mindre täta ombyten av föreståndare skulle ifrågakomma.

I fråga om avdelningsföreståndarens tjänsteställning har järnvägsstyrelsen — under erinran om att i två vid 1918 års riksdag väckta motioner föreslagits,

på sätt jämväl en reservant inom styrelsen ansett, att åt föreståndaren skulle givas byrådirektörs ställning och avlöningsförmåner — framhållit, att enligt styrelsens mening icke någon anledning föreläge att i förevarande avseende giva ifrågavarande tjänstehavare någon företrädesrätt framför andra dylika specialister, såsom exempelvis föreståndarna för banbyråns avdelningar för brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanläggningar m. fl. Kommittén kommer att senare i sammanhang med den allmänna lönegrupperingen fatta definitivt ståndpunkt till frågan om de nämnda och med dem likställda föreståndarnas för specialavdelningar ställning å avlöningsskalan, men vill redan nu uttala att, huru än denna fråga kommer att lösas, det torde vara riktigt att föreståndaren för den geotekniska avdelningen i avlöningshänseende nu likställdes med byråingenjör av 1:a klass. Det synes nämligen icke böra möta svårigheter att till befattningen ifråga, för vilken huvudsakligen skulle komma att fordras väg- och vattenbyggnadsteknisk utbildning, under det att den rent geologiska sakkunskapen skulle företrädas av den tills vidare på extra stat ställda geologen, förvärva en fullt kvalificerad person, även om för honom icke omedelbart kan ställas i utsikt en högre tjänst än förste byråingenjör.»

Beträffande tjänsteställningen för den geotekniska avdelningens föreståndare har ledamoten av kommittén, herr Lübeck uttalat en avvikande mening i det han ansett, att nämnde befattningshavare borde hava byrådirektörs löneförmåner och tjänsteställning.

Departements-  
chefen.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1918 framhöll jag vikten av att, jämväl sedan den geotekniska kommissionens arbeten blivit avslutade, den geotekniska sakkunskapen funnes representerad inom styrelsen, och förordade jag såsom bästa sättet för vinnande av detta syftemål inrättandet i enlighet med styrelsens förslag av en särskild geoteknisk avdelning å styrelsens banbyrå. Erfarenheten under det gångna året — jag syftar här närmast på den inträffade järnvägsolyckan vid Getå — har tyvärr allt för väl ådagalagt betydelsen av de arbetsuppgifter, som skulle åligga ifrågavarande avdelning. Jag anser mig därför ånyo böra underställa föreliggande fråga Kungl. Maj:ts prövning. Då, såsom av det föregående framgår, behovet av en geoteknisk avdelning inom järnvägsstyrelsen redan av riksdagen vitsordats, torde ytterligare motivering för dess inrättande här vara överflödig. Frågan gäller därför närmast, huruvida för avdelningen erforderlig personal redan nu bör uppföras på ordinarie stat.

Med vidhållande av min förut i ämnet uttalade mening, finner jag lämpligast, att ifrågavarande avdelning ställes under ledning av en ingenjör, vilken, förutom väg- och vattenbyggnadsteknisk utbildning, jämväl förvärvat grundligare geologisk kunskap än som i regel innehaves av väg- och vattenbyggnadsingenjörer. I betraktande av avdelningens specialiserade uppgifter måste det vara av största betydelse för vinnande av med densamma avsett ändamål, att redan från början såsom före-

ståndare kan förvärfvas en person med nyss nämnda kvalifikationer, vilken har förmåga att på det lämpligaste sättet organisera avdelningen samt giva de rätta riktlinjerna för dess arbeten och som därjämte kan beräknas kvarstå under någon längre tid, ty endast härigenom säkerställes en följdriktig utveckling av avdelningens verksamhet. Såväl med hänsyn härtill som ock till omfattningen av byråns verksamhet, sådan densamma av styrelsen numera närmare angivits, anser jag i likhet med järnvägsstyrelsen och lönekommittén, att föreståndaren bör beredas ordinarie anställning. Vad åter angår den fackutbildade geolog, som erfordras för avdelningen, föreligga, åtminstone för närvarande, icke samma skäl för denna befattnings uppförande å ordinarie stat.

Beträffande frågan, huruvida avdelningens föreståndare i avlöningshänseende bör likställas med förste byråingenjör, vilken benämning i förslaget till avlöningsreglemente upptagits i stället för byråingenjör av 1:a klass, eller byrådirektör, föreligga fortfarande olika meningar. Vid föredragning av denna fråga föregående år betonade jag vikten av att till föreståndarbefattningen kunde förvärfvas en fullt kvalificerad ingenjör och att med hänsyn härtill avlöningsförmånerna måste göras någorlunda lockande. Då järnvägsstyrelsen emellertid fann den avlöning, som tillkom byråingenjör av 1:a klass, för ändamålet tillräcklig, ansåg jag mig icke böra ifrågasätta högre avlöningsförmåner. Därjämte tog jag även hänsyn till, att föreståndaren för ifrågavarande avdelning, därest han tilldelades byrådirektörs tjänsteställning, skulle komma att bliva bättre ställd än övriga avdelningsföreståndare på banbyrån med jämförliga kvalifikationer.

Kommunikationsverkens lönekommitté har i sitt utlåtande om nytt avlöningsreglemente för nämnda verk föreslagit, att förste byråingenjörerna skola placeras i 17:e lönegraden, och har kommittén ej heller funnit sig böra biträda ett inom kommittén väckt förslag, att vissa specialingenjörer inom järnvägsstyrelsen, vilka nu innehava förste byråingenjörs grad, måtte tilldelas en särställning och uppflyttas i 18:e lönegraden. Härmed torde kommittén hava åsyftat de förste byråingenjörer, som inom styrelsen förestå broavdelningen, signalavdelningen m. fl. Vid framläggande förut denna dag av proposition i ämnet har Kungl. Maj:t ej i denna del frångått kommitténs förslag. Då det ej torde böra ifrågasättas att tilldela föreståndaren för den geotekniska avdelningen annan tjänsteställning än nyssberörda andra avdelningsingenjörer, lär han sålunda i lönehänseende böra likställas med förste byråingenjör.

Vidkommande den föreslagna befattningen såsom byråingenjör av 2:a klass — numera benämnd byråingenjör — å banbyrån, avsedd för broavdelningen, anför järnvägsstyrelsen följande.

5. En byråingenjör.

»Arbetena å broavdelningen inom styrelsens banbyrå hava av orsaker, som här nedan angivas, i hög grad ökats och utvidgats under de senaste åren.

Allmänt känt är den stora spridning, som betongkonstruktioner, särskilt armerade sådana, tack vare ändamålsenligheten, tilltalande utseende, varaktighet m. m. erhållit under de senaste åren. Även vid statens järnvägar har vid ett flertal konstruktioner armerad betong kommit till användning, särskilt under nuvarande tid med rådande höga järnpriser.

Sålunda är armerad betong använd vid ett flertal broar, bland vilka må nämnas några större sådana, nämligen gatuviadukten över bangården i Malmö och den nya bron över Öre älv samt vid de flesta person- och resgodstunnlar ävensom till ett flertal husbyggnadskonstruktioner. På senaste tiden har även naturlig sten kommit till vidsträckt användning för såväl järnvägs- som vägbroar.

Automobiltrafikens allt mer fortgående utbredning jämväl å landsbygden har medfört, att det stora antal vägbroar, som leda över statens järnvägar, numera måste ägnas en mera omsorgsfull tillsyn än tillförne samt ofta kräva kontrollberäkningar och omkonstruktion, varigenom ett icke obetydligt merarbete pålagts broavdelningen.

Förutom arbeten av konstruktiv art utövar avdelningen numera kontrollen över tillverkning av de å avdelningen uppgjorda järnkonstruktionerna.

År 1917 har dessutom Kungl. Maj:t förordnat, att upphandlingen av alla de konstruktioner, som tillhöra avdelningen, även skall ombesörjas genom denna avdelning.

När sålunda, förutom upprättandet av konstruktionsritningar jämte kontrakt och tekniska bestämmelser, det även åligger avdelningen att infordra anbud ävensom att utöva kontroll över arbetenas utförande, blir därav en påtaglig följd, att avdelningen, såsom stundom skett, även får deltaga vid slutbesiktningar av sådana större arbeten, som tillhöra avdelningen, och detta jämväl i fråga om sådana arbeten, vilka utförts genom statens järnvägars egen försorg. Ett dylikt intimt deltagande i såväl de teoretiska och konstruktiva som de rent praktiska arbetena är givetvis av stort gagn för avdelningens verksamhet.

Härav framgår, att avdelningen, som tidigare huvudsakligen endast utfört till avdelningens verksamhetsområde hörande standard- och specialkonstruktioner, numera jämväl fått sig ålagd ett flertal andra krävande uppgifter.

Med anledning härav är det nödvändigt att för ett rationellt bedrivande av arbetet å denna avdelning å banbyrån, utöver den nuvarande byråingenjörsbefattningen av 2:a klass, å avdelningen inrätta ytterligare en sådan befattning.

Styrelsen anser därför erforderligt, att den närmaste ledningen av göromålen å den ifrågavarande avdelningen fördelas, på det sätt, att den ene av ifrågavarande byråingenjörer huvudsakligen handlägger ärenden rörande järnkonstruktioner och den andre ärenden rörande betongkonstruktioner och att alltså för nämnda ändamål i staten uppföres arvode för ytterligare en byråingenjör av 2:a klass å banbyrån.»

Departements-  
chefen.

År 1901 vidtogs, bland annat, den ändring i järnvägsstyrelsens organisation, att bankonstruktionsbyrån bildades genom utbrytning från banbyrån. Denna ordning bestod i huvudsak oförändrad till år 1915, då bankonstruktionsbyrån ånyo sammanfördes med banbyrån. Både under tiden som självständig byrå och sedermera har detta styrelsens organ



arbetat på två avdelningar, den ena omfattande ärenden rörande signal- och säkerhetsanordningar och den andra ärenden rörande konstruktioner och arbeten i järn och betong. Sistnämnda avdelning, som numera benämnes banbyråns broavdelning, har sedan år 1915 föreståtts av en byråingenjör av 1:a klass med en byråingenjör av 2:a klass såsom närmaste man.

Till en början hade ifrågavarande avdelning endast att utföra konstruktioner i järn till broar och viadukter, men med den ökade trafiken har allt större krav ställts på nya anordningar å bana och stationsområde, varför ärenden av helt ny natur kommit att tillhöra avdelningen, såsom beträffande person- och resgodstunnlar, lokomotivstall, kolgivningsanordningar, vattentorn, vissa anläggningar tillhörande den elektriska driften, fabriks- och verkstadsbyggnader m. m.

Automobiltrafikens allt mer fortgående utbredning jämväl å landsbygden har medfört, att det stora antalet av vägbroar, som leda över statens järnvägar, numera måste ägnas en mera omsorgsfull tillsyn än tillförne. Förutom ovannämnda arbeten av konstruktiv natur har under senare åren åt banbyråns broavdelning därjämte överlämnats kontrollen över tillverkningen vid verkstäderna av de utav avdelningen uppgjorda järnkonstruktionerna, vilken kontroll tidigare omhänderhafts av styrelsens förrådsbyrå, varjämte avdelningen delvis även handhar ledningen av kontrollen över en del andra större byggnadsföretag i järn och betong.

Den ökade trafiken, särskilt å de norrländska statsbanedelarna, vilken trafik ställt allt större fordringar på framförandet av tyngre tåg, har förorsakat upprepade belastningsutredningar och detaljföreskrifter för linjeförvaltningens räkning. Under år 1917 har dessutom tillkommit upphandling av sådana arbeten för de trafikerade statsbanorna, som av avdelningen konstruerats, ett bestyr som tidigare varit anförtrott åt förrådsbyrå.

Sammanfattade bestå avdelningens arbeten sålunda numera i upprättandet av förslags- och detaljritningar, kostnadsförslag, förslagskontrakt angående leveranser, tekniska bestämmelser, infordrandet av leveransanbud och avslutandet av leveranskontrakt, direkt kontroll vid verkstäderna å arbeten, vilkas utförande avdelningen berett, handhavandet av ledningen av det tekniska utförandet av större bro- och liknande byggnadsföretag såväl i järn som betong samt deltagandet i slutbesiktningen av större arbeten.

Av det anförda torde framgå, att avdelningens verksamhetsområde under senare år avsevärt utvidgats. Styrelsens förslag om inrättandet av ytterligare en byråingenjörsbefattning, avsedd för ifrågavarande av-

delning, synes med hänsyn härtill väl motiverat, och har jag för min del icke funnit anledning till erinran mot förslaget i denna del.

Ban- och maskinbyråerna.  
6. Två sekreterare i stället för nuvarande notariebefattningar.

Å ban- och maskinbyråerna finnas anställda två notarier, en å vardera byrån. Med avseende å beredningen av en stor mängd ärenden tjänstgöra dessa såsom byråchefens närmaste biträden. Dem tillhör sålunda att handlägga till respektive byråer hörande ärenden av administrativ och kameral natur, personalärenden, avlöningsärenden rörande personalen vid ban- respektive maskinavdelningen, ärenden angående utfärdande av order och instruktioner rörande tjänsten inom respektive avdelningar, vissa ärenden rörande upphandlingar o. s. v. Till deras åligganden hör ock att granska och bearbeta förslagen till arvodes- och kostnadsstater för respektive avdelningar.

Järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu om förändring av ifrågavarande två notariebefattningar till sekreterarbefattningar samt anför till stöd härför:

»De ärenden, med vilkas handläggning nu nämnda tjänstemän hava att taga befattning, kunna ofta vara av invecklad beskaffenhet. Ej sällan gäller det tolkningen och tillämpningen av författningar och andra utfärdade föreskrifter eller bestämmelser. Det måste förty av här åsyftade tjänstehavare krävas ett avsevärt mått av initiativ och självständigt omdöme ävensom ingående kännedom om ifrågakommande författningar och föreskrifter.

De numera synnerligen omfattande byggnadsföretagen vid de trafikerade statsbanorna samt tillkomsten genom nybyggnad, förvärv eller arrendering av nya bandelar återverka i hög grad även på göromålen å de administrativa och kamerala arbetsområdena. Omfattningen av dessa göromål nödvändiggöra därför också lämpliga, kvalificerade arbetskrafter för ärendenas behöriga beredning.

För att i någon mån belysa arbetets utveckling å de båda byråerna meddelas, att antalet diarieförda ärenden sedan år 1898, då notarietjänsterna å byråerna i fråga inrättades, ökats å banbyrån från 968 sistnämnda år till 1,200 år 1917 samt å maskinbyrån från 475 till 1,355. Under år 1918 uppgick antalet diarieförda ärenden till och med den 1 augusti å banbyrån till 759 mot 736 vid samma tidpunkt föregående år. För maskinbyråns vidkommande äro motsvarande siffror 870 den 1 augusti 1918 och 793 den 1 augusti 1917. Härvid är dock att märka, att diarieföringen under de senare åren högst väsentligt inskränkts. En hel del oftare återkommande framställningar av likartad beskaffenhet behandlas sålunda numera utan någon som helst diarieföring för att efter ärendets slutbehandling samlas i kartonger eller på annat liknande sätt.

Antalet utgående expeditioner uppgick å banbyrån under år 1917 intill den 1 augusti till 1,572 och under samma tid år 1918 till 1,809 samt å maskinbyrån till 2,976 under de första sju månaderna av år 1917 och 3,081 under motsvarande tid år 1918. Dessa siffror utgöra emellertid ej något direkt jämförbart uttryck för arbetsbördan å ban- och maskinbyråerna sins emellan, enär de arbetsuppgifter, som åligga de båda byråerna, delvis äro rätt artskilda och därför också fordras olika behandling.

Göromålen, som, enligt vad av det anförda framgår, påvåla notarierna å ban- och maskinbyråerna, motsvaras följaktligen numera icke av deras tjänsteställning. Arbetet är för närvarande fastmer av den krävande och maktpåliggande natur, att styrelsen funnit det vara en enkel gärd av rättvisa, att en förändring av ifrågasvarande båda notariebefattningar till sekreterarbefattningar åstadkommes.

Det är ju ock att märka, att med den alltjämt fortgående stegringen av antal ärenden, som enligt ovanstående är att förvänta, dessa tjänstehavare komma att i än större omfattning än nu direkt under vederbörande byråchef utöva ledningen av det administrativa och kamerala arbetet å byrån samt dessutom själva handlägga särskilt krävande arbetsuppgifter av administrativ och kameral natur, allt göromål närmast motsvarande dem, som tillkomma sekreterarna å övriga styrelsens byråer.

Det är visserligen riktigt, att nu ifrågakommande tjänstemän, även om de sålunda på vissa områden äro byråchefens närmaste män, icke äro hans ställföreträdare som på vissa av de icke tekniska byråerna är fallet, men härvidlag är att märka, att redan förut är i detta avseende olika ordnat på de tekniska byråerna.»

I sitt betänkande den 2 december 1918 har kommunikationsverkens lönekommitté tillstyrkt föreliggande förslag om utbyte av de nuvarande två notariebefattningarna å ban- och maskinbyråerna mot sekreterartjänster, och har kommittén därvid framhållit, att å samtliga byråer i styrelsen, med undantag av de nyss nämnda samt av verkstads- och elektrotekniska byråerna, sekreterare numera funnes anställda. I olikhet med vad förhållandet vore beträffande sistnämnda två byråer, handlades emellertid å ban- och maskinbyråerna jämväl personal- och avlöningsärenden samt ärenden av administrativ natur, vilken omständighet kommittén funnit särskilt tala för, att även å dessa byråer borde anställas sekreterare i stället för notarier.

Kommunikationsverkens lönekommitté.

Av järnvägsstyrelsens utredning framgår, att den arbetsbörda, som påvilar notarierna å ban- och maskinbyråerna, sedan år 1898, då ifrågasvarande tjänster inrättades, ökats i sådan grad, att dessa tjänster numera med hänsyn såväl till ärendenas mängd som till göromålens beskaffenhet närmast äro att likställa med sekreterarbefattningarna å övriga styrelsens byråer. Det måste därför anses billigt, att ifrågasvarande befattningshavare erhålla en högre tjänsteställning än deras nuvarande. Det må i detta sammanhang erinras, att i föreliggande förslag till avlöningsreglemente ifrågasatts inrättandet av en ny och högre sekreterarbefattning än den litillsvarande, förslagsvis benämnd förste sekreterare. Denna nya befattning är huvudsakligen avsedd för de å byråerna placerade tjänstemän av nuvarande sekreterares grad, vilka äro byråchefens närmaste man och ställföreträdare. Då de nu ifrågasvarande befattningshavarna å ban- och maskinbyråerna, ehuru på vissa områden vederbörande byråchefens närmaste man, likväl icke skulle komma att vara

Departementschefen.

ställföreträdare för byråchef, torde de böra hänföras till nuvarande sekreterargraden.

Vissa tekniska  
byråer.  
7. Tolv  
konstruktörer.

Beträffande de föreslagna konstruktörsbefattningarna å järnvägsstyrelsens tekniska byråer anförde styrelsen i sin skrivelse den 20 september 1918 följande:

Järnvägs-  
styrelsen.

»Beträffande förhållandena å de rit- eller konstruktionskontor, som tillhöra vissa byråer inom styrelsen, anser styrelsen sig böra nämna, att det under årens lopp visat sig allt mera svårt att rekrytera personalen med kvalificerade arbetskrafter samt att kvarhålla dem, som där blivit anställda, sedan de kommit så in i göromålen å respektive arbetsområden, att det kunnat överlämnas åt dem att utföra sina arbetsuppgifter utan alltför detaljerad handledning. Detta har berott dels därpå, att linjetjänsten med sin större självständighet och omväxling varit mera lockande, dels ock i synnerhet därpå, att för elementarskoleingenjörer inga beföringsmöjligheter förefunnits i styrelsen, samt att beföringsmöjligheterna för högskoleingenjörerna varit betydligt sämre inom styrelsen än i linje- och verkstadstjänst, d. v. s. utanför styrelsen.

Så som förhållandena för närvarande äro, har det blivit vanligt, att tjänstemännen å konstruktionskontoren, så snart tillfälle erbjuder sig, söka sig ut i linje- eller verkstadstjänst.

En dylik sakernas ordning medför emellertid mycket stora olägenheter för ritkontorsarbetet. Kontinuiteten i arbetet kan icke i önskvärd grad upprätthållas och arbetsledaren blir nödsakad ägna en mycket väsentlig del av sin tid åt upplärandet av nya arbetskrafter samt att alltför mycket i detalj följa och leda arbetena. Funnes vana och på de tekniska specialområdena tränade arbetskrafter att tillgå, vilka efter allmänna direktiv kunde utföra dem tilldelade uppgifter, skulle mycken tid inbesparas för arbetsledaren.

Det framstår därför såsom önskvärt, att för här ifrågavarande personal måtte kunna beredas sådana förbättrade utsikter i avlöningshänseende, att den må finna med sin fördel förenligt att kvarstanna inom respektive verksamhetsgrenar.

Vid övervägande av vad härutinnan må kunna åtgöras är även att beakta, hurusom arbetet å här åsyftade kontor till viss del, nämligen den del, som utgör verkligt konstruktionsarbete, är av rätt så kvalificerad natur samt av vederbörande tjänsteman kräver ett ej ringa mått av omdöme och skicklighet. I fråga om vikten och betydelsen av det arbete, som utföres å ifrågavarande kontor, må framhållas, hurusom för en ekonomisk och utan störande avbrott försiggående drift med nödvändighet erfordras för ändamålet lämpligt konstruerade anordningar såväl beträffande rullande materiel som bana och bangårdar.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden har styrelsen ansett, att möjlighet bör beredas underingenjörer i styrelsen, vilka äro bundna vid konstruktionsarbete, att erhålla samma avlöning som ban- och maskininspektorer. Detta torde lämpligen kunna ske genom inrättande inom styrelsen av en ny befattning, konstruktör, till vilken sådana underingenjörer, som nyss nämnts, skulle kunna befordras.

Rörande antalet erforderliga befattningar inom den nu ifrågasatta tjänstegruppen torde denna efter växlande förhållanden böra bestämmas uti den årliga arvodesstaten, som Kungl. Maj:t på hemställen av styrelsen fastställer.»

I detta sammanhang föreslog järnvägsstyrelsen viss ändring av § 3 i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar. Detta förslag innebar, såsom förut omnämnts, utvidgad befogenhet för Kungl. Maj:t att ensam bestämma antalet befattningshavare. Till de befattningar, vilkas antal skulle fastställas av Kungl. Maj:t, borde jämväl enligt styrelsens mening hänföras den nu föreslagna befattningen konstruktör. För den händelse emellertid, att detta förslag icke skulle vinna bifall, hemställde styrelsen om nyinrättande inom styrelsen av 12 konstruktörsbefattningar, vartill behovet för närvarande skulle kunna inskränkas. Dessa befattningshavare vore avsedda att placeras 5 å banbyrån, nämligen en å vardera av allmänna avdelningen, arkitektavdelningen, broavdelningen, signalavdelningen och spåravdelningen, 2 å byggnadsbyrån, 3 å maskinbyrån, därav en å lokomotivkonstruktionsavdelningen, en å vagnkonstruktionsavdelningen och en för arbeten och utredningar rörande maskinavdelningens nya byggnader och maskinella anordningar, samt slutligen 2 å elektrotekniska byrån.

Kommunikationsverkens lönekommitté yttrar beträffande de föreslagna nya befattningarna i sitt betänkande den 2 december 1918:

Kommunikationsverkens  
lönekommitté.

»För de å styrelsens ordinarie stat upptagna underingenjörsbefattningarna kräves icke högre teknisk examen, utan föreskriver gällande instruktion, att underingenjör skall hava avlagt teknisk examen, åtminstone från teknisk elementarskola. Då för närvarande någon möjlighet till vidare befordran inom järnvägsstyrelsen icke kan beredas teknisk personal utan högskolekompetens, har följden blivit, såsom styrelsen framhåller, att dylik personal sökt sig ut till linjetjänst, vilken ter sig mera lockande samt dessutom lämnar möjlighet till befordran till högre poster, såsom ban- och maskininspektör. Det ombyte av tjänsteinnehavare, som därav föranledes, måste givetvis vara ogynnsamt särskilt i fråga om de med mera självständigt konstruktionsarbete sysselsatta underingenjörerna. Det är därför förklarligt, att behov uppkommit att inom järnvägsstyrelsen äga tillgång till någon bättre avlönad tjänst för elementarskoleingenjörer än underingenjörsbefattningen. För att syftet härmed fullt skall ernås, måste den nya befattningen, mot vars inrättande kommittén — särskilt med hänsyn till vissa av dessa befattningshavares mera kvalificerade arbete — icke funnit anledning till erinran, i avlöningshänseende likställas med ban- och maskininspektör.

Vidkommande antalet konstruktörsbefattningar, har järnvägsstyrelsen ansett detsamma böra fastställas av Kungl. Maj:t, vilket skulle innebära rubbning av nuvarande förhållande, i det att ban- och maskininspektörers samt med dem jämställda befattningshavares antal för närvarande är bestämt i avlöningsreglementet. Kommittén, som i sitt blivande betänkande om avlöningsreglementet kommer att beröra denna fråga, har dock icke funnit sig kunna biträda en så långt gående utvidgning av den Kungl. Maj:t nu tillkommande befogenheten i avseende å bestämmandet av befattningshavarnas antal vid statens järnvägar. Vid sådant förhållande vill kommittén beträffande antalet av de nu erforderliga konstruktörsbefattningarna tillstyrka vad järnvägsstyrelsen alternativt föreslagit, eller att de-

samma tillsvidare tillsätts till ett antal av tolv med den placering å de skilda byråerna, som av styrelsen i samma skrivelse angivits.»

Departements-  
chefen.

Vid anmälan av lönekommitténs förslag till avlöningsreglemente har Kungl. Maj:t, med biträdande av järnvägsstyrelsens och kommitténs i förevarande hänseende gjorda framställningar, i reglementet upptagit den föreslagna nya befattningen, konstruktör, avsedd för sådana underingenjörer, vilka äro bundna vid konstruktionsarbete. Den nya befattningen har hänförs till 14:e lönegraden och är sålunda i lönehänseende jämnställd med baninspektor och maskininspektor. Enligt förslaget skall antalet av de befattningar, som hänförs till nyssnämnda lönegrad, fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt; och återstår sålunda här att till prövning upptaga frågan om konstruktörernas antal.

Förhållandet mellan antalet underingenjörer å vederbörande byråer och antalet av de föreslagna konstruktörsbefattningarna framgår av följande uppställning:

	Underingenjörer enligt 1919 års arvodesstat.	Konstruktörer enligt järn- vägsstyrelsens förslag.
Banbyrån .....	18	5
Byggnadsbyrån .....	8	2
Maskinbyrån .....	8	3
Elektrotekniska byrån .....	6	2

I en till mig från järnvägsstyrelsen avlämnad promemoria har närmare redogjorts för de göromål, som skulle tillkomma var och en av de ifrågasatta konstruktörsbefattningarna. På grund av denna redogörelse samt med hänsyn till vad såväl järnvägsstyrelsen som lönekommittén i ärendet anfört, har jag funnit mig böra tillstyrka uppförandet i staten av 12 befattningar av ifrågavarande slag.

Inrikes taxe-  
byrån.  
8. Ang. en  
notarie-  
befattning.

Till inrikes taxebyrån höra bland annat ärenden rörande ersättning för förlust eller minskning av samt skada å till befördran mottaget gods i den inrikes trafiken. Dessa ärenden handläggas från och med år 1918 å en särskild avdelning, som förestås av en byrådirektör med en notarie såsom närmaste man. Styrelsen hemställer i skrivelsen den 20 september 1918 om inrättandet av ytterligare en notariebefattning för denna avdelning samt anför härom följande.

»Antalet ärenden angående ersättning för under järnvägstransport förkommet eller skadat gods har, alltsedan handläggningen av dessa ärenden den 1 mars 1915 överflyttades från linjen till styrelsen, oavbrutet ökat, vilket framgår av nedanstående uppgifter:

År.	Hela antalet ärenden.	Medeltal pr månad.
1915 mars—dec. ....	3,400	340
1916 .....	6,741	562
1917 .....	10,278	857
1918 jan.—juli .....	9,672	1,382

Under första tiden dessa ärenden handlades i styrelsen, avgjordes desamma av byråchefen å inrikes taxebyrån, utom i viktigare fall, då föredragning inför generaldirektören eller vederbörande överdirektör ägde rum. Det visade sig dock snart, att de inkomna ärendenas antal blev allt för stort, för att byråchefen skulle kunna medhinna att handlägga alla dessa ärenden utan att eftersätta handläggningen av byråns övriga ärenden, som i och för sig betydligt vuxit i antal. Ärendenas handläggning måste därför överlämnas åt särskilda tjänstemän, vilka ägde att avgöra desamma efter direktiv av byråchefen och under hans överinseende. Redan under år 1916, då ärendenas antal ännu icke hunnit ökas i den grad som sedermera, hade sålunda en distriktssekreterare och en notarie samtidigt uppdrag att i byråchefens ställe handlägga ärenden av ifrågavarande slag.

Även efter det Kungl. Maj:t på framställning av styrelsen i skrivelse den 30 november 1916 föreslagit riksdagen anställandet av en byrådirektör såsom föreståndare för en särskild avdelning för ersättningsärenden och riksdagen bifallit detta förslag, har, på grund av ersättningsärendenas oavlätliga ökning, det förut tillämpade systemet måst följas, i det att ärendenas handläggning varit uppdragen åt flera personer, för närvarande tre, förutom byrådirektören, varav en linjetjänsteman och en extra tjänsteman.

Det är påtagligt, att en del av den uppkomna ökningen av ersättningsärendena, särskilt under de två sista åren, är föranledd av krisförhållandena, men styrelsen är dock av den bestämda uppfattningen, att, även sedan normala förhållanden åter inträtt, antalet ärenden kommer att bli mycket betydande. Bland dessa ärenden torde otvivelaktigt ett mycket stort antal komma att vara av rätt så invecklad natur, för vilkas beredning erfordras väl kvalificerade tjänstemän. Enligt nuvarande organisation finnes för ärendenas beredning endast en sådan tjänsteman anställd å avdelningen, nämligen en notarie. Denne kan emellertid, även om han skulle befrias från sitt nuvarande uppdrag att i byrådirektörens ställe avgöra en del av ärendena, och även om ärendena skulle minskas till det antal, de uppnådde t. ex. år 1916, och byrådirektören själv skulle kunna handlägga alla ärendena, omöjligen medhinna såväl att övervaka de för ärendenas avgörande erforderliga undersökningarna, så att dessa ledas på rätt spår med klara och riktiga direktiv, som att själv bereda de viktigare målen och granska i övriga mål uppsatta koncept. För att icke beredningen skall äventyras och därmed rätt väsentliga ekonomiska intressen, såväl statens järnvägars som den trafikerande allmänhetens, skola sättas på spel, synes det därför styrelsen vara av vikt, att de kvalificerade arbetskrafterna å avdelningen måtte ökas.

Då en bättre ordnad ledning av ärendenas beredning därigenom skulle kunna åstadkommas, skulle det bli möjligt att verkställa densamma både fortare och mera effektivt än med de nuvarande arbetskrafterna, vilket i sin tur skulle medföra möjlighet för byrådirektören att snabbare avgöra ärendena. Man skulle alltså vinna ett i allo bättre arbetsresultat, vilket med hänsyn till allmänhetens krav på snabb behandling av ingivna ersättningsanspråk är alldeles nödvändigt. Det

må anmärkas, att den nya arbetskraften dock icke är tillräcklig för att möjliggöra en snabb avverkning av den stora mängd ärenden, som under nuvarande krisförhållanden inkomma å skadeersättningsavdelningen. För avverkning av denna onormala arbetsbörda måste styrelsen delvis anlita extra arbetskrafter.

Styrelsen föreslår alltså, i anslutning till vad ovan anförts, anställandet å inrikes taxeyrån av ytterligare en notarie.»

Departements-  
chefen.

Såsom av järnvägsstyrelsen påvisats, har antalet ersättningsärenden under de senare åren avsevärt ökat. Enligt vad jag inhämtat, uppgingo ersättningsbeloppen för under järnvägstransport förkommet eller skadat gods under år 1917 till 358,773 kronor 23 öre och under tiden januari—september 1918 till 635,099 kronor.

För avverkande av den arbetsbörda, som sålunda påvilat ifrågavarande avdelning, har den å avdelningen anställda ordinarie personalen icke varit tillräcklig, utan hava för ändamålet ytterligare arbetskrafter måst anlitas. Sålunda har styrelsen funnit sig nödsakad uppdraga åt en inkallad linjetjänsteman samt åt en extra tjänsteman att var för sig självständigt handlägga och avgöra vissa grupper ärenden, varjämte en juridiskt bildad person utom styrelsen anlitas för beredning och föredragning av vissa ärenden inför byrådirektören.

Det är uppenbart, att den inträffade ökningen av ersättningsärendena till väsentlig del varit beroende på förhållanden, som sammanhängt med kristiden. När normala förhållanden åter inträda, bör därför en avsevärd minskning av ersättningsärendena vara att påräkna. För närvarande och innan någon erfarenhet är vunnen rörande omfattningen av ifrågavarande göromål under mera normala förhållanden, kan jag därför icke förorda, att avdelningens nuvarande personal utökas med den föreslagna nya notariebefattningen, utan synes därmed böra tillsvidare anstå.

Utrikes  
taxeyrån.  
9. Ang. en  
notarie-  
befattning.

Å utrikes taxeyrån äro för närvarande anställda, utom byråchefen, två sekreterare, en expeditionsföreståndare samt ett antal bokhållare och kontorsskrivare. Av sekreterarna har den ena att behandla godstaxefrågor och den andre persontaxefrågor. Expeditionsföreståndaren är föreståndare för den byrån underställda, men fristående resebyrån. Järnvägsstyrelsen föreslår i skrivelsen den 20 september 1918 förstärkning av arbetskrafterna å byrån med en notarie samt anför till stöd härför:

»De ojämförligt mest omfattande ärendena å utrikes taxeyrån äro de, som beröra godstrafiken, och bland dem framstå följande två grupper såsom särskilt viktiga och tidskrävande.

Den första gruppen av ärenden utgöres av de egentliga taxefrågorna, de som röra ändringar av godstaxorna med utlandet och uppgörande av nya sådana



taxor. De hava under början av kriget varit jämförelsevis mindre arbetssamma, då de ändringar, som därunder ägt rum, huvudsakligen bestodo i förenklingar och indragningar, beroende på trafikens minskning och de försvarande förhållandena. Klart är emellertid, att på denna period kommer att följa en annan, då det gäller att ånyo uppbygga vad som under krigstiden försvunnit, och denna period kommer att bliva långvarig och fylld av förhandlingar med utländska järnvägsförvaltningar och såsom följd därav mycket omfattande arbeten. Uppgörandet av nya taxor med utlandet har redan under det förflutna året påbörjats med de enligt Kungl. Maj:ts uppdrag inledda förhandlingarna med Danmark om ny svensk-dansk godstaxa, fotad på nya grunder och med hänsyn tagen även till den sannolika nya taxan för svenska statens och enskilda järnvägar. Detta arbete har ombesörjts av byråchefen med biträde av en bokhållare. Närmast i ordningen står, sedan enighet vunnits om grundprinciperna för den danska taxan, att utarbета densamma, och samtidigt härmed torde det bliva nödvändigt att upptaga även samtrafikstaxan mellan de svenska och norska järnvägarna till behandling. Denna måste nämligen liksom den danska vara omarbetad samtidigt med att ny taxa kommer till stånd å de svenska järnvägarna. Och det är vidare i hög grad önskvärt, att förhållandena med Danmark och Norge äro ordnade, innan det vid krigets slut, sannolikt nära nog på en gång, blir nödvändigt att påbörja utarbetandet av nya taxor för samtrafiken med Finland, Ryssland, Tyskland, Österrike, Nederländerna, Frankrike och måhända England. Den tidigare erfarenheten har till fullo visat, att arbetet med utländska godstaxor förleder en lång rad av förhandlingar och kräver avsevärda arbetskrafter.

Den andra gruppen av ärenden utgöres av skadeersättnings- och fraktrstitutionsfrågor. Antalet sådana framgår av följande sammanställning:

År.	Skadeersättningar.	Fraktrstitutioner.
1913 .....	372	301
1914 .....	313	295
1915 .....	474	419
1916 .....	850	671
1917 .....	845	423
1918 (till den 10/9) .....	623	254

Det stora antalet skadeersättningsärenden beror delvis på krisförhållandena, varemot fraktrstitutionerna — regleringar beroende på att godset skickats annan väg än den, som det enligt taxan bör transporteras, att oriktiga tariffer tillämpats eller på omdestineringar — vilka ofta kräva fullt lika stort arbete som skadeersättningarna, hålla sig i ett mera konstant antal. Även med hänsyn till möjlig minskning, då mera normala förhållanden inträda, kan sammanlagda antalet ifrågasvarande ärenden svårigen väntas understiga 1,000 om året. De äro ofta av synnerligen invecklad beskaffenhet, och då utredningar nödvändiggöra deras sändande fram och tillbaka mellan olika svenska och utländska järnvägsförvaltningar, blir följden, att de vidlyftiga handlingarna måste ånyo studeras flera gånger. I styrelsens betänkande den 26 april 1912 angående ny trafikstadga påvisades behovet av en ny tjänsteman för skadeersättningsärenden i inrikes trafik,

vilka då till antalet understego vad här ovan angivits för skadeersättningsärenden i utrikes trafik. Då vid nämnda tid av statsmakterna ansågs enligt då rådande förhållanden vara erforderligt inrätta en notariebefattning för förstnämnda ärendens handläggning, torde i än högre grad för sistnämnda ärendens behandling erfordras en tjänsteman i notaries grad och tjänsteställning.

De båda här ovan omtalade grupper av ärenden inom utrikes taxeyrån äro var för sig av den omfattning, att de kräva sin man. Ehuru givetvis byråchefen kommer att ingående sysselsätta sig med särskilt den förra gruppen därav, kräver emellertid hänsynen till byråns allmänna ledning, att han därvid har en kvalificerad arbetskraft till förfogande, som kan föra förhandlingar, leda detaljarbeten och eventuellt självständigt övertaga ansvaret för utarbetandet av en del av de många taxorna. Att lägga hela denna börda och därjämte skadeersättningsfrågorna på sekreteraren, som ju enligt instruktionen har att närmast byråchefen leda och hålla samman avdelningens *alla* arbeten och svara för deras behöriga gång, kan rimligtvis icke ifrågakomma. Det behöves alltså en ökning av den kvalificerade arbetskraften å byrån, och styrelsen anser därför, att å byrån bör tillsättas en tjänsteman i notariegrad, vars åligganden lämpligen kunna preciseras till att omfatta huvudsakligen skadeersättnings- och restitutionsfrågor. Styrelsen får därför hemställa, att å utrikes taxeyrån måtte nyinrättas en notariebefattning.»

Departements-  
chefen.

Då ökningen av byråns arbete under sista åren till väsentlig del beror av kristidens förhållanden samt jämväl i övrigt tillräckligt material icke synes mig föreligga för bedömande av behovet att å ordinarie stat uppföra en notarietjänst å ifrågavarande taxeyrå, har jag icke för närvarande ansett mig böra upptaga järnvägsstyrelsens förevarande förslag i detta hänseende.

Revisions-  
kontoret.  
10. Tre  
revisorer.

Å järnvägsstyrelsens revisionskontor finnas för närvarande anställda en revisor och föreståndare, en förste bokhållare samt ett antal bokhållare och kontorsskrivare. I sitt betänkande den 2 december 1918 har kommunikationsverkens lönekommitté med anledning av till kommittén gjorda framställningar upptagit till behandling väckt förslag om inrättandet å revisionskontoret av tre revisorsbefattningar, i lönehänseende likställda med notarie.

Revisions-  
kommittéerade.

Frågan om inrättandet av dylika befattningar har även berörts av revisionskommittéerade i deras betänkande av den 1 december 1915. Kommittéerade anföra härom, bland annat, följande:

»Vid en jämförelse med statsförvaltningen i övrigt synes oss uppenbart, att även vid järnvägsrevisionen revisorsbefattningar under föreståndaren behöva inrättas. Även om man direkt utan sådana jämförelser söker uppskatta arbetets värde, synes oss det kvalificerade revisionsarbetet vid en så differentierad för-

valtning som statens järnvägar vara av den fordrande beskaffenhet, att befattningar av denna grad äro till fullo motiverade. Som i kapitlet angående personalens utbildning och rekrytering utvecklats, bör man av de kvalificerade revisions-tjänstemännen kräva icke blott fullgoda insikter i räkenskaps- och redovisnings-väsendet och i gällande författningar och förvaltningsföreskrifter samt allmän förvaltningskunnesdom, utan även förmåga att självständigt kunna bedöma och taga ståndpunkt till en mångfald i räkenskapen framträdande förhållanden. På personalens duglighet beror i främsta rummet, huruvida revisionen kan fylla de krav, som ur den allmänna statsnyttans synpunkt på densamma ställas. Skall revisionen emellertid med någon utsikt till framgång i konkurrensen med förvaltnings-tjänsten kunna förvärva och kvarhålla dugande krafter, få befodrings-förhållandena ej ställa sig alltför oförmånliga, något som nu onekligen är fallet. Det är dock givet, att förbättrandet av befodringsförhållandena för en tjänste-mannagrupp icke kan vara ett tillräckligt skäl för att inrätta högre tjänster, om icke arbetets natur i och för sig påfordrar det, men detta är, såsom vi förut sökt visa, just förhållandet beträffande järnvägsrevisionen.

Ett ytterligare motiv för vårt förslag ligger i den av oss förordade omläggningen av arbetsmetoderna genom införandet av lokala räkenskapsundersökningar och inventeringar. Kontrollörernas motsvarande förrättningar vid stationerna avse, fränsett inventeringarna, uteslutande en formell räkenskapskontroll å jämförelsevis enkla och enhetliga räkenskaper och rikta sig mot relativt underordnade stationstjänstemän. Revisionens förrättningar komma att avse ett synnerligen skiftande räkenskapsmaterial, berörande de mest olikartade förhållanden, och linjeförvaltningarnas högsta tjänstemän kunna här stå i redogörarställning. Dessa grannlaga förrättningar fordra såväl en rakryggad karaktär som takt och omdöme. Det kan givetvis icke vara lämpligt att anförtro dylika uppdrag åt personer av allt för låg tjänstegrad, ehuruval lägre personal bör kunna anlitas såsom biträden vid förrättningarna. Att revisionens föreståndare själv skall annat än i undantagsfall kunna äga tid härför, kan icke förväntas. Det är icke omöjligt, att genom förändring i de kamerala förhållandena sådana räkenskapsundersökningar icke bliva erforderliga i den omfattning vi i detta betänkande förutsatt, men även om man helt skulle underlåta att taga hänsyn till dem, får revisorsbefattningars inrättande anses väl grundat på beskaffenheten av revisionsarbetet i övrigt.

---

Vårt förslag avser icke, att revisorsbefattningar skola inrättas i den omfattning, som motsvarar hela behovet av kvalificerade arbetskrafter vid revisionen. Vid järnvägsstyrelsen liksom vid järnvägsförvaltningen i övrigt kan ordinarie anställning vinnas som s. k. tjänsteman av högre grad i befattningar, lägre än tjänstemannabefattningar av första graden i de centrala verken, vid revisionen sålunda som förste bokhållare, bokhållare och kontorsskrivare. Något avsteg från denna allmänna princip, som genom den tidigare ordinarieanställningen torde vara till gagn både för tjänstemännen och staten, anse vi ej heller för revisionens del lämplig, bland annat ur rekryteringssynpunkt. Nu kan man beräkna att erhålla unga dugande krafter, som, efter den utbildning vi föreslagit och sedan större mogenhet genom skäligen tids tjänstgöring vid revisionen erhållits, kunna vinna befodrings till revisorer. Om en rimlig proportion hålles mellan revisorsbefattningarna och den övriga kvalificerade personalen, torde få anses tillbörligt sörjt för att personalen i dess helhet blir god, i den mån åtgärder av denna art kunna åstadkomma det.

Efter noggrannt övervägande av vad här anförts, av behovet av personal för de lokala undersökningarna och inventeringarna samt av utvidgningen såväl till art som omfång av revisionens arbetsuppgifter i övrigt hava vi kommit till den slutsatsen, att minst fyra revisorsbefattningar böra inrättas, om revisionen skall kunna på ett tillfredsställande sätt fylla sina uppgifter. I samband med utbildningsfrågan hava vi uttalat, att de nya befattningarna böra tillsättas endast i den mån lämpliga kompetenta sökande äro att påräkna. Det torde böra ankomma på den utnämmande myndigheten, järnvägsstyrelsen, som bör vara fullt inne i förhållandena, att bestämma tidpunkten för respektive befattningars tillsättande. Vi vilja dock betona, att ej andra synpunkter än kompetensfrågan böra få föranleda uppskov.»

I en till lönekommittén riktad framställning hade föreståndaren för revisionskontoret föreslagit inrättandet av tre revisorsbefattningar därstädes. Då jämväl järnvägsstyrelsen i skrivelse till kommittén fäst dennas uppmärksamhet å revisionstjänstemännens löneställning, fann sig kommittén böra undersöka, huruvida särskilda omständigheter betingade, att å järnvägsstyrelsens revision, i motsats mot vad förhållandet vore å revisionsavdelningarna inom övriga kommunikationsverk, allenast funnes, frånsett föreståndaren, tjänstemän av högst förste bokhållares grad. För den skull anmodade kommittén järnvägsstyrelsen att meddela uppgift, om och i vilken utsträckning styrelsen ansåge särskilda revisorstjänster böra, utan föregripande av den slutliga behandlingen av revisionskommitterades förenämnda betänkande, inrättas å styrelsens revisionskontor. Till svar härå anförde styrelsen följande:

Järnvägs-  
styrelsen.

»Göromålen å styrelsens revisionskontor hava under de senare åren betydligt vuxit i omfattning och mångsidighet genom utgifternas stegring och genom att nya uppgifter tillagts kontoret. Ökningen i arbete och personal har gjort, att föreståndaren numera icke kan medhinna att på ett tillfredsställande sätt handhåva arbetsledningen, utan har såväl denna som andra göromål, vilka tidigare handhåfts av föreståndaren ensam, måst i större eller mindre utsträckning överflyttas på andra tjänstemän. En vida större självständighet mot tillförne har därför efter hand måst inrymmas åt de mera erfarna tjänstemännen. Sålunda få dessa exempelvis numera i regel själva uppsätta sina anmärkningar. Den utbetalningen föregående granskningen av styrelsens utgifter har även fördelats mellan flera av dem, en uppgift som med hänsyn till utgifternas storlek, till att utanordningsrätt inom styrelsen äges av en mängd tjänstemän och till att utanordningen även i fråga om författningsenligheten stöder sig på revisionens granskning måste betecknas som maktpåliggande. Vidare är åt en tjänsteman uppdraget att granska pensionsuträkningarna, innan pensionsbrevet av styrelsen utfärdas. Genom de mångahanda bestämmelser, som gälla rörande pensioneringen av järnvägspersonal, och ärendenas mängd är detta ett synnerligen ansvarsfullt arbete. Revisionsarbetets art gör det även behövt med en permanent arbetsledning av ingående och krävande natur och de yngre och oerfarna tjänstemännen måste utbildas för sina uppgifter genom att förrätta sitt arbete under äldre och kunnigare tjänstemäns handledning. Vikten av de göromål, som sålunda

påvåla vissa av revisionens tjänstemän, synes styrelsen därför vid en jämförelse med förhållandena vid andra ämbetsverks revisioner, där det kvalificerade granskningsarbetet i allmänhet utföres av tjänstemän i revisors tjänstegrad, väl motivera förändringen av vissa av de nuvarande förste bokhållar- och bokhållartjänsterna till revisorsbefattningar med tjänsteställning och avlöning motsvarande notaries. Härför talar även de svårigheter, de bristande befodringsutsikterna medföra för revisionskontoret att förvärva och behålla dugande krafter. Antalet av de tjänstemän, åt vilka ovanberörda mera självständiga och viktiga göromål äro anförtrodda, utgör för närvarande fem, och bör sålunda enligt styrelsens förmenande samma antal revisorsbefattningar inrättas. Kontorsföreståndaren har visserligen i sin framställning hos kommittén endast ifrågasatt tre dylika befattningar, men har anledningen härtill varit, att han icke ansett sig kunna gå längre än vad revisionskommittén på ett tidigare stadium föreslagit. Då emellertid verkställd undersökning givit vid handen, att flera tjänstemän utöva sådana självständiga uppgifter, som utgöra skälet för befattningarnas uppflyttning, anser styrelsen rättvisan och konsekvensen även kräva, att revisorstjänster inrättas till fulla det i verkligheten behöfliga antalet, i synnerhet som av en jämförelse med andra verks revisioner och de av dem granskade utgifterna oförtydligt framgår, att detta antal ingalunda är för högt tilltaget. Då de ifrågasatta befattningarna äro motiverade av revisionsarbetets art, sådant det för närvarande bedrives, och revisionskommitténs förslag tenderar till en utvidgning av revisionens arbetsuppgifter, kan förslaget icke anses på något sätt föregripa den slutliga prövningen av denna kommittés betänkande.

Under förutsättning att förslaget genomföres, torde förste bokhållarbefattningen å kontoret kunna indragas, liksom tillsvidare ett antal bokhållarbefattningar.»

I sitt betänkande anför lönekommittén, under åberopande av vad sålunda i ärendet förekommit, följande:

Kommunikationsverkens lönekommitté.

»Att de arbetsuppgifter, som åligger järnvägsstyrelsens revisionskontor, rent kvantitativt sett äro betydande, ligger i öppen dag, enär verkets utgifter för drift och underhåll sprungit upp till nära två hundra miljoner kronor och den personal, vars avlöningar och pensionsavgifter skola av revisionen granskas, uppgår till över 40,000 personer. Men även göromålens art är givetvis krävande, så omfattande och mångskiftande som förvaltningen av statens järnvägar är. Uppenbarligen måste därför den, som skall leda, övervaka och sammanhålla kontorets arbeten, hava vid sin sida ställda några väl kvalificerade medhjälpare, som kunna självständigt granska mera komplicerade och svårkontrollerade räkenskapsdelar samt uppsätta anmärkningar och verkställa viktigare utredningar. Skola sådana arbetskrafter kunna bibehållas vid kontoret, måste nödvändigtvis bättre befodringsutsikter kunna bjudas dem än för närvarande är fallet, då den biträdande ordinarie personalen utgöres allenast av kontorsskrivare och bokhållare samt en förste bokhållare.

På grund härav finner sig kommittén böra förorda, att å järnvägsstyrelsens revisionskontor anställas tjänstemän av samma grad som revisorer i de andra verken, och anser i likhet med järnvägsstyrelsen, att denna fråga icke bör göras beroende av den slutliga prövningen av revisionskommitténs förslag, som jämväl avser dylika befattningars inrättande hos styrelsen.

Vidkommande antalet revisorer, föreslog revisionskommittén minst fyra, under det kontorets föreståndare med hänsyn till den därefter vidtagna över-

flyttningen av förrådsredogörelsernas granskning till förrådsbyrån ansett sig böra ifrågasätta allenast tre. Järnvägsstyrelsen åter har vid nu verkställd granskning funnit, att fem tjänstemän utöva sådana självständiga uppgifter, som utgöra skälet för befattningarnas inrättande, samt följaktligen föreslagit detta antal i utbyte mot förste bokhållar- och bokhållartjänster.

I likhet med revisionskommittéerna finner emellertid kommittén, att revisorsbefattningar icke behöva inrättas i den omfattning, som motsvarar hela behovet av kvalificerade arbetskrafter vid revisionen, vadan åtminstone tills vidare sådana tjänster icke synas böra ifrågakomma i större antal än föreståndaren, efter berörda överflyttning av vissa granskningsdelar, ansett nödigt, eller således tre.»

Järnvägs-  
styrelsen  
den 13/1 1919.

I anledning av lönekommitténs förslag i ämnet erinrar järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 13 januari 1919 om nödvändigheten för kontorets föreståndare att hava vid sin sida erforderligt antal väl kvalificerade medhjälpare, som kunna självständigt granska mera komplicerade och svårkontrollerade räkenskapsdelar samt uppsätta anmärkningar och verkställa viktigare utredningar. Styrelsen framhåller vidare, att styrelsen vid verkställd undersökning, även med beaktande av utbrytningen av den jämförelsevis mindre omfattande granskningen av förrådsredogörelserna, funnit, att fem tjänstemän utövade sådana självständiga uppgifter, som utgjorde skälet för befattningarnas inrättande. Det vore icke möjligt att mellan dess fem tjänstemän uppdraga någon avgörande skillnad i vikten och arten av dem underställda arbeten, vadan styrelsen funnit det vara en uppenbar orättvisa att i tjänsteställning giva några av dessa företrädare framför de övriga. Att märka vore även, att redan år 1915 under dåvarande förhållanden av sakkunniga revisionskommittéerna föreslagits ett antal av fyra revisorer eller allenast till antalet en mindre än styrelsen ansett på grund av arbetets omfattning och art nu vara av nöden.

Departements-  
chefen.

Den utredning, som sålunda föreligger, torde till fullo ådagalägga behovet av att å revisionskontoret under föreståndaren inrättas biträdande befattningar av högre tjänsteställning än de nuvarande. I det föreliggande förslaget till avlöningsreglemente har jämväl med hänsyn härtill beträffande statens järnvägar upptagits en ny befattning, revisor, avsedd för tjänstemän å ifrågavarande kontor. I lönehänseende har den nya befattningen hänförs till 13:e lönegraden och sålunda likställts med notariebefattning. I detta sammanhang må erinras, att föreståndaren för revisionskontoret, vars nuvarande tjänstebenenämning utbyts mot benämningen förste revisor, hänförs till 15:e lönegraden.

Beträffande det erforderliga antalet revisorsbefattningar må till en början framhållas, att revisionskommittéernas förslag om inrättandet av fyra sådana befattningar synes vara avgivet under förutsättning av en väsentlig utvidgning av revisionskontorets arbetsområde. Nämnda förslag torde därför näppeligen för närvarande kunna läggas till grund för

ett avgörande i denna del. Det torde jämväl vara befogat att i avbidan på den slutliga behandlingen av kommitterades förslag iakttaga försiktighet vid bestämmandet av de nya befattningarnas antal, och synes, på sätt lönekommittén framhållit, dessa befattningar icke behöva inrättas i den omfattning, som motsvarar hela behovet av kvalificerade arbetskrafter vid revisionen. Jag anser mig därför icke kunna gå längre än lönekommittén, utan föreslår, att antalet av ifrågavarande befattningar för närvarande begränsas till tre. Vid bifall till detta förslag torde förste bokhållarbefattningen ävensom två bokhållarbefattningar kunna indragas.

På grund av utsträckningen av statsbanenätet genom inköp av de enskilda förut tillhöriga bandelarna Mora—Orsa och Orsa—Sveg samt dessa bandelars fortsättning norrut till Brunflo genom nu pågående banbyggnad har järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 20 september 1918 föreslagit inrättandet av nya trafik-, ban- och maskinsektioner samt anställandet av för de nya sektionerna erforderligt befäl eller en trafikinspektör av 2:dra klass och en byråassistent, en baningenjör av 2:dra klass samt en maskiningenjör av 2:dra klass.

Innan jag redogör för järnvägsstyrelsens förslag i denna del må allenast erinras, att i förslaget till avlöningsreglemente tjänstebenämningen för trafikinspektör av 2:a klass, baningenjör av 2:a klass och maskiningenjör av 2:a klass utbyttis mot benämningen trafikinspektör, baningenjör, respektive maskiningenjör. Motsvarande befattningshavare av 1:a klass hava i avlöningsreglementet erhållit titeln förste trafikinspektör, förste baningenjör, respektive förste maskiningenjör.

Beträffande till en början behovet av en ny trafiksektion anför styrelsen följande:

»Genom ifrågavarande nya bandelar tillkommer givetvis från inlandsbanans anslutningspunkt till det övriga statsbanenätet vid Brunflo ned till Mora en så betydande sammanhängande statsbanelänk, att dess uppdelning på angränsande sektioner icke låter sig göra.

Rörande behovet av en ny trafiksektion har styrelsen visserligen till en början tagit i övervägande, huruvida densamma lämpligen kunde tilldelas någon av de närgränsande 10:de eller 18:de trafiksektionerna. Styrelsen har emellertid funnit, att dessa sektioner på grund, bland annat, av sin redan nu avsevärda längd — respektive 563 och 288 kilometer — icke kunna belastas med ytterligare bandelar. Vad särskilt 10:de trafiksektionen angår, är denna redan nu alltför stor, men har styrelsen till följd av inlandsbanans läge hittills icke kunnat vidtaga eller föreslå åtgärd för dess minskande. I och med det oförmålda statsförvärvet och utsikten att inom den närmaste tiden få sammanhängande förbindelse över statens järnvägar från Brunflo till Kristinehamn har emellertid för styrelsen erbjudit sig tillfälle till frågans lösning på ett tillfredsställande sätt, i det styrelsen funnit sig föranlåten att härigenom föreslå sådan ändring av den nuvarande trafiksek-

B. Distrikten.

11. Nya befattningar för linjen Mora—Orsa—Sveg—Brunflo.

tionsindelningen, att den nu till 10 trafiksektionen hörande linjen Brunflo—Åsarne utbrytes och jämte de förvärvade bandelarna Mora—Orsa och Orsa—Sveg samt de under byggnad varande bandelarna Sveg—Åsarne och Sveg—Hede, vilka bandelar torde öppnas för allmän trafik, den förra under loppet av år 1920 och den senare under åren 1920 och 1921, bildar en ny trafiksektion. Härigenom minskas 10:de trafiksektionen med 67,4 kilometer.

Den nya trafiksektionen skulle erhålla en längd av 382 kilometer och omfatta 49 stationer och trafikplatser. För jämförelse lämnas här nedan en uppgift å övriga trafiksektioners längd:

Stockholmssektionen .....	10 km.
Sektion 1 .....	195 »
» 2 .....	156 »
» 3 .....	309 »
» 16 .....	236 »
» 4 .....	114 »
» 5 .....	301 »
» 6 .....	212 »
» 17 .....	334 »
» 18 .....	288 »
» 7 .....	203 »
» 8 .....	204 »
» 9 .....	274 »
» 10 .....	563 »
» 11 .....	435 »
» 12 .....	255 »
» 13 .....	408 »
» 14 .....	479 »
» 15 .....	449 »

Person- och godstrafikens utveckling å bandelen Orsa—Sveg framgår av nedanstående tablå:

Å r.	Inkomst av		Resande.	Il- och
	persontrafik.	godstrafik.	Tusental.	fraktgoods.
	Kronor.	Kronor.		Tusental ton.
1909 .....	79,023 30	107,586 60	37,2	26,2
1910 .....	71,689 56	121,387 13	35,0	36,6
1911 .....	82,861 43	145,659 62	42,6	40,9
1912 .....	89,773 28	206,845 40	47,5	59,3
1913 .....	86,655 79	151,894 39	47,9	36,8
1914 .....	95,210 25	198,397 50	53,0	55,4
1915 .....	93,573 91	250,247 87	48,6	62,9
1916 .....	130,891 76	339,689 24	63,1	64,4
1917 .....	181,398 —	632,295 —	80,5	84,1



Då det är att förvänta, att trafiken å den föreslagna trafiksektionen efter linjen Brunflo—Svegs färdigbyggande kommer att taga sådan omfattning, att densamma fullt motiverar åtgärden, får styrelsen hemställa, att i staten upptages en trafikinspektörsbefattning av 2:a klass och en byråassistentbefattning.»

Beträffande behovet av en ny bansektion, må erinras, att statsbanenätet för närvarande är indelat i 23 bansektioner. Längderna av dessa sektioner framgå av följande inom järnvägsstyrelsen upprättade tabell:

1	bansektionen	.....	24 km.
2	»	.....	192 »
14	»	.....	236 »
3	»	.....	154 »
4/5	»	.....	309 »
6	»	.....	114 »
10/16	»	.....	334 »
7/8	»	.....	301 »
9	»	.....	212 »
28	»	.....	288 »
11/12	»	.....	218 »
13	»	.....	190 »
15	»	.....	204 »
17	»	.....	269 »
18	»	.....	258 »
19	»	.....	260 »
20	»	.....	248 »
21	»	.....	232 »
22	»	.....	240 »
23	»	.....	239 »
24	»	.....	204 »
25	»	.....	408 »
27	»	.....	246 »

I denna del anför styrelsen följande:

»Styrelsen har tänkt sig, att den nya bansektionen skulle omfatta dels den 14 kilometer långa sträckan Mora—Örsa, som nu tillhör 17 bansektionen, dels linjen Orsa—Sveg med en längd av 123 kilometer. Avsikten är dessutom att till en början underställa den blivande nye baningenjören även den av statens järnvägar arrenderade 121 kilometer långa Dala—Hälsinglands järnväg med bibanan Göringen—Dalfors. Under den gångna arrendetiden har järnvägen i fråga med avseende å bantjänsten stått under ledning av baningenjören vid 17:de bansektionen med en i Bollnäs placerad underingenjör som sin närmaste man. Denna sektion, vars huvudort är Storvik, har härigenom blivit väl omfattande. Styrelsen har därför ansett, att Dala—Hälsinglands järnväg med bibana lämpligen bör överflyttas till den nya sektionen. Härigenom skulle denna i verkligheten få en total längd av 258 kilometer, vartill inom en ej alltför avlägsen framtid torde komma att läggas den under byggnad varande 73 kilometer långa statsbanelinjen Sveg—Hede. Vid arrendetidens utgång föreligger givetvis behov

av omreglering av bansektionerna, varvid kompensation erhålles från Inlandsbanan, som då fullbordats.»

Vidkommande behovet av en ny maskinsektion, med föreslagen benämning den 19:de, erinrar styrelsen om, att sektionsbefälet vid maskinavdelningen enligt den för år 1918 fastställda arvodesstaten utgöres av 5 maskiningenjörer av 1 klass och 8 maskiningenjörer av 2 klass. Maskinsektionernas inbördes storlek och klass framgå av efterföljande av järnvägsstyrelsen lämnade sammanställning.

I. Sektioner, som förestås av maskiningenjörer av 1:a klass.

	Bankilometer.	Antal lok.	Antal underställd personal.
1:a och 2:a maskinsektionerna .....	370	147	1,341
4:e » 17:e » .....	447	87	611
7:e » 8:e » .....	406	130	1,112
11:e » 12:e » *) .....	680	92	716
15:e maskinsektionen .....	449	97	957

\*) Inklusive Dala—Hälsinglands järnväg samt linjen Sveg—Mora Noret.

II. Sektioner, som förestås av maskiningenjörer av 2:a klass.

	Bankilometer.	Antal lok.	Antal underställd personal.
3:e maskinsektionen .....	309	78	623
16:e » .....	236	64	502
5:e » .....	301	42	412
6:e och 18:e maskinsektionerna .....	500	60	513
9:e maskinsektionen .....	274	67	481
10:e » .....	833	86	692
13:e » .....	408	47	410
14:e » .....	479	60	475

Vidare anför styrelsen:

»Av tablån framgår, att den 10:de maskinsektionens längd är påfallande stor, vartill kommer, att det geografiska läget av sektionens olika bandelar verkar försvårande i fråga om inspektion av sektionsföreståndaren. En minskning av sek-

tionen hade därför redan tidigare varit önskvärd, men har därmed fått anstå i avvaktan på färdigställandet av bandelarna Sveg—Brunflo och Sveg—Hede. När dessa bandelar bliva fullt färdiga, skulle 10:e maskinsektionen, med hänsyn jämväl till tillkomsten av linjen Orsa—Sveg och bandelen Orsa—Mora Noret, som för närvarande är provisoriskt tillagd 11:e och 12:e maskinsektionerna, förlängas med 230 kilometer under förutsättning av bibehållandet av nuvarande distriktsindelning. En uppdelning av sektionen bör därför icke längre uppskjutas, och synes denna uppdelning böra företagas sålunda, att den nya sektionen omfattar Inlandsbanan, d. v. s. linjerna Östersund—Vilhelmina och Brunflo—Sveg ävensom linjen Sveg—Hede samt de genom inköp förvärvade bandelarna Sveg—Orsa och Orsa—Mora. Storleken av den nya maskinsektionen och av den blivande 10:e maskinsektionen framgår av följande siffror, vilka emellertid ifråga om antalet lokomotiv och underställd personal endast äro approximativa.

	Bankilo- meter.	Antal lok.	Antal underställd personal.
10:e maskinsektionen .....	504	60	550
19:e » .....	626	40	400

På grund av vad sålunda anförts hemställer styrelsen om inrättande av en ny maskiningsjörstjänst av 2 klass såsom föreståndare för den nya 19:e maskinsektionen.»

Genom införlivandet med statsbanenätet av bandelarna Mora—Orsa och Orsa—Sveg samt tillkomsten av förbindelselinjen Sveg—Brunflo, vilken sistnämnda linje torde kunna beräknas bliva i sin helhet öppnad för trafik under loppet av år 1920, uppkommer en ny sammanhängande statsbanelänk av betydande längd, som givetvis måste föranleda förändringar av den nuvarande sektionsindelningen och anordnandet av nya sektioner.

Beträffande till en början den av berörda anledning föreslagna nya trafiksektionen, skulle densamma enligt styrelsens förslag omfatta linjen Brunflo—Åsarne samt bandelarna Mora—Orsa och Orsa—Sveg ävensom de under byggnad varande bandelarna Sveg—Åsarne och Sveg—Hede. Med denna omfattning skulle sektionen erhålla en längd av 382 kilometer med 49 stationer och trafikplatser och sålunda i nu nämnda hänseende komma att nå över medeltalet för samtliga nuvarande trafiksektioner. Redan nu har trafiken å bandelen Orsa—Sveg visat en stark stegring, och torde det vara att förvänta, att densamma efter linjen Brunflo—Svegs färdigbyggande kommer att än ytterligare ökas. Med anledning härav tillstyrker jag styrelsens förslag om uppförande å ordinarie stat av en trafikinspektörsbefattning för ifrågavarande sektion.

Departement-  
chefen.

Såsom beträffande övriga trafiksektioner är fallet, torde jämväl för ifrågasvarande sektion erfordras en byråassistent, vilken skulle tjänstgöra såsom trafikinspektörens närmaste man och ställföreträdare.

Den med anledning av ifrågasvarande bandelars tillkomst föreslagna nya bansektionen skulle omfatta bandelarna Mora—Orsa och Orsa—Sveg, varjämte till en början under föreståndaren för sektionen skulle ställas den av staten arrenderade Dala—Hälsinglands järnväg med bibanan Göringen—Dalfors. Sektionens längd skulle härigenom bli 258 kilometer, vartill emellertid sedermera skulle komma den under byggnad varande statsbanelinjen Sveg—Hede. Mot vad sålunda föreslagits har jag icke funnit anledning till erinran, och torde för ändamålet i staten böra upptagas en baningenjörsbefattning.

Förslaget om en ny maskinsektion föranledes närmast av behovet av en delning av den nuvarande 10:de maskinsektionen. Den nya sektionen skulle efter färdigställande av bandelarna Sveg—Brunflo och Sveg—Hede komma att omfatta linjerna Östersund—Vilhelmina, Brunflo—Sveg, Sveg—Hede, Sveg—Orsa och Orsa—Mora. Den nya sektionen, vilken beträffande antalet bankilometer skulle bli en av de största, torde, på sätt styrelsen föreslagit, böra ställas under befäl av en maskingenjör, och föreslår jag därför, att för ändamålet en dylik befattning uppföres å den ordinarie staten.

12. Angående  
byråassistent-  
er i  
säkerhets-  
tjänst.

I sitt den 29 september 1917 avgivna förslag till inrättande av nya ordinarie befattningar vid statens järnvägar hade styrelsen även upptagit nitton byråassistenter i säkerhetstjänst. Till stöd härför framhöll styrelsen, att, även med inrättandet av en samtidigt föreslagen 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. Styrelsen hade även genom en rad av åtgärder sökt att i möjligaste mån från trafikinspektörerna avlägsna annat arbete, för att de skulle kunna ägna mera tid åt resor och inspektion. Men samtidigt med att sådana åtgärder vidtagits, hade arbetet å trafikinspektörsexpeditionerna så ökat, att den verkliga vinsten av verkställd arbetsöverflyttning icke blivit så stor som varit avsett. Styrelsen hade därför kommit till den uppfattningen, att enda sättet för åstadkommande av en effektiv inspektion av säkerhetstjänsten vore, att — utöver den nu å trafikinspektörsexpeditionen tjänstgörande assistenten — till trafikinspektörens förfogande ställdes ytterligare en byråassistent, vars uppgift skulle vara att under trafikinspektörens överinseende och

på hans order ofta företaga inspektionsresor, undersöka personalens kvalifikationer i förevarande hänseende och verkställa anbefalld årlig examinering i hithörande stycken, och till vars uppgift även skulle höra att tid efter annan föredragningsvis meddela personalen de viktigaste erfarenheterna i säkerhetstjänsten. Styrelsen sammanfattade de uppgifter, som skulle åligga ifrågavarande byråassistenter, sålunda, att desamma skulle bliva

att närmast under trafikinspektören tillse, att för säkerhetstjänsten gällande föreskrifter behörigen efterlevdes och rätt tillämpades, och för den skull företaga täta 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 komme till därav berörd personals kännedom och av denna rätt uppfattades; samt

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

Styrelsen uttalade emellertid tvivel om, huruvida ett antal av nitton fullt kompetenta tjänstemän skulle finnas att tillgå vid 1919 års ingång, och hemställde styrelsen därför 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.

Vid föredragning av föreliggande fråga den 8 mars föregående år uttalade jag min anslutning till styrelsens förslag, och gjorde Kungl. Maj:t i enlighet härmed i förut omförmälda proposition, nr 150, framställning till riksdagen i ämnet.

Inom riksdagen väcktes motion, att riksdagen måtte avslå ifrågavarande framställning, och gjordes därvid bland annat gällande, att de ändringar i avlöningsreglementet för statens järnvägar, som föreslagits, i viss mån kunde anses hava sammanhang med organisationsspörsmålet vid banorna. Riksdagen fann sig icke heller för det dåvarande kunna medgiva ifrågavarande befattningars uppförande å avlöningsstaten. Visserligen hade riksdagen icke funnit några betänkligheter ur organisatorisk synpunkt möta mot dessa befattningars inrättande, men å andra sidan hade riksdagen icke funnit det ådagalagt, att befattningarna åtminstone för det dåvarande vore oundgängligen nödvändiga, särskilt som under de senare åren tjänstemännen av högre grad å trafiksektionerna i väsentlig grad utökats. Därtill komme, att kompetenta aspiranter till alla platserna saknades, varför någon olägenhet av att Kungl. Maj:ts förslag för det dåvarande lämnades utan bifall enligt riksdagens mening icke vore att befara.

Styrelsen gör i sin skrivelse den 20 september 1918 gällande, att det vore oundgängligt av nöden att erhålla förstärkta arbetskrafter å ifrågavarande område och har därför ånyo framfört frågan. Rörande behovet av de föreslagna befattningarna har styrelsen, under åberopande av sin tidigare framställning i ämnet, ytterligare anfört följande:

»Säkerhetsinspektionen åligger och säkerhetsansvaret påvilat naturligtvis i allra första hand stationsföreståndarna. Det är nu emellertid med stationsföreståndarna som med den övriga personalen på stationen, att det dagliga arbetet ovillkorligen något mattar blicken för detaljerna i säkerhetsarbetet, och även hos stationsföreståndarna finnes samma begär som hos den övriga personalen att låta allt gå fort undan för att stationen må kunna klara sig vid lösningen av förekommande trafikuppgifter, särskilt vid trafikrubbingar.

Det är därför av nöden, att en ständigt upprepad detaljerad säkerhetsinspektion å stationerna utövas av den närmast högre inspektionsinstansen, nämligen trafikinspektören.

Trafikinspektörerna hava också insett detta och sökt, så långt de ägt möjlighet att närmare följa trafikarbetet, att med all skärpa tillse, att säkerhetsbestämmelserna bliva följda. Men trafikinspektörerna hava dock icke möjlighet att kunna utöva en verklig effektiv detaljuppsikt härvidlag. För att komma riktigt underfund med säkerhetstjänstens utförande å en station och personalens arbetssätt erfordras, att man ägnar hela dagar och i förekommande fall även nätter åt att följa tjänsten å de olika arbetsområdena samt att man därunder samtalar med personalen och söker intränga i dess tankegång. En så effektiv inspektion från trafikinspektörens sida har möjligtvis kunnat utövas förr i lugnare tider, om ock mera sällsynt, men är i våra tider otänkbar. Trafikinspektörerna äro nämligen numera av sitt övriga arbete absolut förhindrade att på detta sätt lägga sig stilla en eller ett par dagar på varje station flera gånger om året. Nu måste inspektionsarbetet utföras kanske under blott ett par gånger i månaden företagna tjänsteresor över hela sektionen, där de möjliga korta uppehållen få på bästa sätt utnyttjas för såväl säkerhets- som all annan inspektion. Det torde få anses ligga i öppen dag, att under sådana förhållanden säkerhetsinspektionen ingalunda kan bliva av den ingående art, som saken kräver. Ännu en gång må härvid framhållas, att trafikinspektörerna icke äro endast vad namnet angiver inspektörer, utan framför allt sektionsföreståndare och såsom sådana i stor utsträckning bundna vid sina expeditioner och upptagna bland annat med arbetet utåt i förhållande till förvaltningen och trafikanter.

Redan år 1912 framkom tanken på särskilda inspektörer i säkerhetstjänst. Att frågan då icke drevs längre, torde närmast hava berott på svårighet att till dessa viktiga tjänster skaffa fullt kvalificerad personal.

Nu torde denna lösning emellertid icke längre rådligen kunna uppskjutas. Det har nämligen framgått, att alla de åtgärder, som järnvägsstyrelsen under de senaste åren vidtagit för ökande av trafiksäkerheten, icke varit fullt tillfyllest för vinnande av bästa möjliga trygghet. Saken är också mycket mera pressande än förr. Vid den utveckling av trafiken, som statens järnvägar väl snart skola stå inför, komma ytterligare stora krav att ställas på säkerhetstjänsten. Då behöver skarp kontroll utövas över att vid trafikökningen icke säkerhetsföreskrifterna eftersläppas på ett för den resande allmänhetens säkerhet äventyrligt

sätt, och då erfordras det, att den i säkerhetstjänst sysselsatta personalen är väl upplärd i hithörande författningar och väl praktiskt inarbetad i utövandet av säkerhetstjänsten. Men det är, som sagt, fullständigt omöjligt att lägga allt detta arbete på trafikinspektörerna och dem nu underställda arbetskrafter. Trots alla försök att avlyfta från trafikinspektörerna så mycket som möjligt av deras arbetsböda, har det visat sig, att de ärenden, som måste på grund av sakens natur kvarligga hos trafikinspektörerna, utgöra ett så stort dagligt arbete, att man måste söka andra utvägar för skapande av möjligheter för honom att ansvara för den behöfliga inspektionen av säkerhetstjänsten. Möjligen skulle här kunna komma under diskussion tanken att göra trafiksektionerna så mycket mindre, att trafikinspektörerna skulle kunna ägna mera tid åt säkerhetsinspektionen, än som det med de nuvarande trafiksektionernas storlek är möjligt. Detta alternativ är emellertid otillfredsställande ur den synpunkten, att ett styckande av trafiksektionerna vore i trafikledningshänseende synnerligen ofördelaktigt, och leder nog ej heller till målet, emedan även vid högst betydligt avkortade sektioner arbeten kvarstå, som hindrande binda trafikinspektören vid förrättningen av sektionsföreståndartjänsten. Dessutom är också den andra utvägen med särskilda säkerhetsinspektörer fullt lika god och betydligt billigare. Denna utväg är ock numera möjlig att utföra, då statens järnvägar genom utbildandet av ett större antal tjänstemän, vilka såväl genom genomgående av anordnade undervisningskurser skaffat sig teoretisk kompetens som därutöver förvärvat jämväl praktisk erfarenhet på området, äga tillgång på fullt kvalificerad personal för detta arbete.

I motion i andra kammaren i ämnet framhålles, att den inspektionstjänst, som det här är fråga om att tillgodose, lika väl kan skötas genom befattningshavare i annan något lägre befattning än de nu föreslagna nya befattningshavarna. Häremot anser sig styrelsen böra anföras en bestämd gensaga. Att lägga inspektionen av en så viktig gren av järnvägstjänsten som trafiksäkerheten och rekryternas utbildning i händerna på personal i ännu lägre ställning än byråassistents måste anses vara fullkomligt förkastligt. Snarare skulle man tänka sig denna tjänst högre än byråassistenttjänsten på grund av dess vikt och på den förmansställning, som dessa tjänstemän måste hava gentemot stationsinspektorer och stationsmästare.»

På grund av det anförda har styrelsen hemställt om upptagande i staten av, förutom härovan begärda byråassistentbefattning för linjen Mora—Orsa—Sveg—Brunflo, nitton nya byråassistentbefattningar.

I sin den 30 september 1918 avgivna berättelse rörande statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1917 hava de av Kungl. Maj:t förordnade överrevisorerna berört föreliggande spörsmål. I nämnda berättelse anføres nämligen bland annat följande:

Överrevisorer-  
na.

»I några av sina föregående berättelser hava överrevisorerna fäst uppmärksamheten på omständigheter, vilka enligt överrevisorernas mening tydde på, att vissa organ inom linjeförvaltningarna icke fungerade på ett fullt tillfredsställande sätt. Särskilt hava överrevisorerna framhållit, att den linjeförvaltningarna åliggande inspektionen borde göras mera effektiv. I likhet med Malmsslättskommissionen ansågo överrevisorerna, att trafikinspektörernas arbete borde ordnas så, att de

kunde verkställa mera effektiva inspektioner, så att kontrollen över säkerhetsföreskrifternas tillämpning kunde bliva fullt betryggande. Detta framhölls såväl i 1915 års berättelse som ock i en till nämnda berättelse avgiven särskild P. M.

Under tiden sedan 1915 års berättelse avgavs, hava vidtagits flera förbättringar i förevarande hänseende. Så hava från trafikinspektörerna avlyftats vissa tidsödande ärenden, som man ansett kunna utan större olägenhet undantagas från deras direkta handläggning, trafiksektionernas antal har ökats, särskilda trafikinspektörer hava anställts såsom biträden på trafikdirektörsexpeditionerna, och en del tjänster av högre grad hava i avlöningshänseende höjts, på det att man för göromålen å dessa expeditioner skulle kunna bereda plats för särskilt kvalificerad personal.

Men med den trafik, som nu råder vid statsbanorna, kunna ändock icke trafikinspektörerna ägna erforderlig tid åt inspektion av säkerhetstjänsten. Trafikinspektörerna äro icke blott inspektörer, de äro även sektionsföreståndare och på grund härav och genom sitt övriga arbete hindrade att använda tillräcklig tid för inspektionsresor. Deras inspektion lärar därför i regel inskränka sig till att ett par gånger i månaden beresa sektionen och därvid söka att på bästa sätt utnyttja tiden för såväl säkerhets- som annan inspektion. Under sådana förhållanden kan inspektionen av säkerhetstjänsten knappast bliva av tillräckligt ingående art.

Vid en överläggning före avgivande av 1915 års berättelse med dåvarande byråchefen för trafikbyrån, därvid bland annat säkerhetsfrågan behandlades, framhöllö överrevisorerna lämpligheten av att särskilda tjänstemän anställdes för att utföra inspektion av säkerhetstjänsten. Överrevisorerna ifrågasatte, att järnvägsstyrelsen skulle ofördröjligen förordna lämpliga tjänstemän att tills vidare utföra detta inspektionsarbete. Då emellertid järnvägsstyrelsen hade för avsikt att ingå till Kungl. Maj:t med dylik hemställan och det meddelades överrevisorerna, att järnvägsstyrelsen vid den tidpunkten icke ägde för alla platser fullt utbildad personal, ansågo sig överrevisorerna icke böra i 1915 års berättelse närmare ingå på frågan.

Järnvägsstyrelsen överlämnade kort därefter till Kungl. Maj:ts prövning ett förslag till lösning av detta viktiga ärende. På grund av vad järnvägsstyrelsen anfört och med hänsyn till allmänhetens berättigade krav på att allt göres, som är erforderligt för ernående av största möjliga trygghet, föreslog Kungl. Maj:t i proposition till 1918 års riksdag, att ytterligare en tjänsteman i byråassistents grad måtte anställas å varje trafiksektion, vilken skulle ägna hela sin tid åt resor över sektionen för inspektion av säkerhetstjänsten med skyldighet jämväl för honom att verkställa examinering av personalen.

Å detta förslag yrkades i en av en riksdagsman i andra kammaren väckt motion avslag under motivering bland annat, att förslaget innebure ett spörsmål, som berörde organisationen i dess helhet.

Statsutskottet fann emellertid inga betänkligheter ur organisatorisk synpunkt mot befattningarnas inrättande. Däremot hade utskottet icke funnit det ådagalagt, att ifrågavarande befattningar åtminstone för det dåvarande voro oundgängligen nödvändiga, särskilt som under de senare åren tjänstemännen av högre grad å trafiksektionerna i väsentlig grad ökats; och fann sig alltså utskottet icke kunna tillstyrka ifrågavarande befattningars inrättande.

Enligt överrevisorernas åsikt är emellertid denna fråga av så vital betydelse för statsbanorna, att den icke kan undanskjutas, varför överrevisorerna nu anse sig böra återkomma till densamma.



De åtgärder, som järnvägsstyrelsen under de senaste åren vidtagit för trafiksäkerhetens ökande, hava icke kunnat under den alltmer sig stegrande trafikbördan vara tillfyllest för vinnande av bästa möjliga trygghet. Trots alla ansträngningar att åstadkomma en ändring till det bättre, kan säkerhetstjänsten än fortfarande icke tillgodoses på sätt dess betydelse kräver. Det är av största vikt, att den i säkerhetstjänst sysselsatta personalen är väl upplärd i hithörande författningar och praktiskt inarbetad i utövandet av denna tjänst.

Detta arbete kan icke tillfredsställande utföras av trafikinspektörerna, utan krävas härtil nya krafter.

Överrevisorerna kunna icke finna annat än att järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av byråassistenter i säkerhetstjänst utgör den mest tillfredsställande lösningen.

Såsom skäl till statsutskottets avstyrkande av befattningarna framhölls, dels att antalet tjänstemän av högre grad på trafikinspektörsexpeditionerna särskilt under de senare åren i väsentlig grad ökats, dels att kompetenta aspiranter saknades.

Beträffande det förstnämnda skälet hava överrevisorerna undersökt förhållandena och funnit, att de förändringar, som skett bland personalen å trafikinspektörsexpeditionerna, endast bestått däri, att dels en kontorsskrivartjänst å varje trafikinspektörsexpedition höjts till bokhållargrad, dels kontorsskrivartjänster inrättats å vissa expeditioner för det ökade detaljarbetets utförande. Bristen på kompetenta aspiranter är, enligt vad överrevisorerna inhämtat, nu avhjälp.»

På grund av det anförda hava överrevisorerna som sin åsikt framhållit, att inrättande av de av järnvägsstyrelsen åstundade byråassistentbefattningarna i säkerhetstjänst nu är för statens järnvägar ett trängande behov.

I detta ämne anför kommunikationsverkens lönekommitté följande:

»Det av 1918 års riksdag icke bifallna förslaget om anställandet av nitton byråassistenter i säkerhetstjänsten har av järnvägsstyrelsen ånyo upptagits. Vål har kommittén i likhet med riksdagen icke funnit hinder ur organisatorisk synpunkt böra möta för dessa befattningars inrättande och skulle således måhända icke hava att taga befattning med frågan. Men då densamma innefattas i den av Kungl. Maj:t till kommittén remitterade framställningen från järnvägsstyrelsen och synes kommittén hava ett betydande allmänt intresse, har kommittén ansett sig böra göra ett uttalande i ämnet, särskilt som kommittén icke känt sig alldeles övertygad om lämpligheten av järnvägsstyrelsens förslag i den form det äger. Det är ingalunda kommitténs mening, att något, som rimligen kan fordras för vinnande av ökad trafiksäkerhet, bör eftersättas, och det är ej heller ur den synpunkten, som kommittén ställt sig tveksam mot det framkomna förslaget. Men å andra sidan synes det kunna med visst fog ifrågasättas, huruvida vad man i detta avseende velat vinna bäst uppnås genom den av järnvägsstyrelsen föreslagna anordningen, något som först efter anställda försök lärer kunna utrönas. Kommittén vill därför förorda, att ett antal tjänstemän med de av järnvägsstyrelsen angivna åligganden på försök anställas men utan att uppföras på ordinarie stat. För dessa försök borde enligt kommitténs mening vara tillfyllest med

Kommunikationsverkens lönekommitté.

ett något mindre antal sådana befattningshavare än järnvägsstyrelsen föreslagit. Det skulle sålunda kunna ifrågasättas, att en person placerades på varje distrikt med befogenhet för distriktsförvaltningen att närmare ordna tjänstgöringen. Då kommittén likväl svårligen kunnat bedöma, huruvida tillräckligt omfattande erfarenhet rörande befattningarnas lämplighet skulle kunna vinnas vid en så stark reduktion av det antal järnvägsstyrelsen funnit nödigt samt det måhända skulle vara önskvärt att placera större antal på ett än på ett annat distrikt, har kommittén funnit riktigast föreslå, att ett något större antal, dock högst tio, tjänstemän anställas i säkerhetstjänst med sådant fyllnadsarvode, att den sammanlagda avlöningen för en var av dem uppgår till vad han såsom ordinarie byråassistent skulle åtnjuta, samt att järnvägsstyrelsen måtte lämnas fria händer att så planlägga deras användning, att material för ett allsidigt bedömande av befattningarnas behövlighet och lämplighet må kunna vinnas.»

Med anledning av lönekommitténs uttalande i ämnet anför järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 13 januari 1919:

Järnvägs-  
styrelsen  
den 13/1 1919.

»Genom sitt förslag har styrelsen ånyo upptagit sin den 29 september 1917 för år 1918 framställda begäran om inrättande av dessa 19 nya byråassistenter att användas i säkerhetstjänst.

Denna framställning, som av Kungl. Maj:t upptogs i proposition till 1918 års lagtima riksdag, avstyrktes emellertid av statsutskottet och sedermera genom riksdagsskrivelse under motivering av att det icke syntes ådagalagt, att ifrågasvarande befattningar åtminstone för det dåvarande vore oundgängligen nödvändiga, ävensom att kompetenta aspiranter för alla platser saknades. I sitt infordrade yttrande har nu lönekommittén icke heller ansett sig böra tillstyrka denna styrelsens framställning, varvid kommittén å sin sida anför såsom skäl, att kommittén ställt sig tveksam, huruvida det framkomna förslaget är det bästa för att nå ett även av kommittén erkänt större behov av trygghet i säkerhetshänsende vid statsbanorna. Kommittén funne sig därför endast kunna tillstyrka beviljandet av vissa tilläggsarvodena, som skulle göra det möjligt att förordna tjänstemän att upprätthålla sådana befattningar, som av styrelsen avses, för att på sådant sätt försöksvis utrona lämpligheten av denna anordning.

Att ett verkligt behov av effektivare inspektion på säkerhetsområdet föreligger, anser styrelsen på grund av det relaterade icke direkt förnekade av vare sig riksdagen eller kommittén. Såvitt styrelsen kan finna, ifrågasätter heller icke riksdagen lämpligheten av det av styrelsen föreslagna sättet av denna viktiga frågas lösning, utan endast tidpunkten härför. Med anledning av denna riksdagens ståndpunkt har styrelsen framhållit, dels att till styrelsens förfogande står från och med maj månad 1919 ett tillräckligt antal trafiktjänstemän, som då genomgått högre trafikutbildning, och vilka härigenom bliva särskilt lämpliga att användas just i dessa viktigare befattningar, dels att styrelsens bestämda uppfattning är, att frågan om en bättre inspektion av säkerhetsväsendet vid statens järnvägar icke kan längre uppskjutas. Detta sakförhållande har också med styrka framhävts av statens järnvägars överrevisorerna i deras nu senast inlämnade ämbetsberättelse, varvid överrevisorerna jämväl förordat inrättandet av de begärda byråassistenttjänsterna. När nu lönekommittén intagit en annan ställning till denna fråga i så måtto, att kommittén ställt sig tveksam till, om styrelsens förslag vore den bästa lösningen, så anför kommittén för denna sin ställning, såvitt styrelsen

kunnat finna, intet sakligt skäl, varför styrelsen saknar möjlighet att bemöta kommitténs uppfattning. För egen del kan styrelsen sålunda endast hänvisa till av styrelsen förebragta skäl i sina skrivelser den 29 september 1917 och den 20 september 1918, varjämte styrelsen tillåter sig åberopa den av överrevisorerna för sin ståndpunkt angivna utförliga motivering.

Lika väl som härav tydligt framgår angelägenheten av föreliggande frågas lösning, lika väl synes det styrelsen härav vara ådagalagt, att enda tillfredsställande lösningen är anskaffandet av särskilda tjänstemän av minst byråassistents grad för säkerhetsinspektionens verkställande. Om också det eljest skulle kunna anses överflödigt att jämväl betona, att styrelsen, innan styrelsen framlagt föreliggande förslag, givetvis noggrannt övervägt alla olika lösningar av frågan, anser sig styrelsen på grund av lönekommitténs yttrande böra med skärpa framhålla detta. Det är då för styrelsen svårt att förstå, varför styrelsen skall tvingas anställa försök i en sak, varom styrelsen redan vunnit övertygelse. Men här emot skulle styrelsen ändock icke vilja resa någon invändning, om icke en sådan lösning av frågan innebure betydande olägenheter för såväl verket som för vederbörande personal. I och med ett förordnande för ett antal dylika byråassistentplatser måste naturligen ett lika stort antal andra ordinarie tjänster upprätthållas på vikariat. Sålunda blir följderna, att om nu — som av lönekommittén föreslagits — tio tilläggsarvoden skulle för ändamålet ställas till styrelsens förfogande, minst 20 men antagligen ett ännu större antal tjänster vid statens järnvägar skulle under längre tider komma att skötas endast av tillfälligt förordnad personal — ett förhållande, som styrelsen med den erfarenhet styrelsen haft av olägenheten av dylika längre tjänsteförordnanden måste beteckna såsom för tjänsten synnerligen otillfredsställande.

För de olika tjänstehavarna betyder vidare lösningen med tilläggsarvoden, såsom styrelsen måste se saken, endast att dessa tjänstemän bliva under lika lång tid, som de förvalta tjänsterna på förordnande, försenade i avseende på befordran och lön.

Om mot all förmodan — styrelsen hyser dock för sin del härom ingen tvekan — säkerhetstjänstens övervakande icke skulle i den mån styrelsen nu förfäktat påfordra dessa tjänsters bibehållande i staten, är ju alltid den möjlighet öppen att i motsvarande mån vidtaga indragning av dylik tjänst vid besättande av byråassistentbefattning, inom vilken tjänstekategori snabb omsättning av tjänstehavarna förefinnes.

På grund av vad styrelsen sålunda anfört, måste styrelsen vidhålla sitt förslag om dessa byråassistenters inrättande på ordinarie stat och sålunda avstyrka lönekommitténs förslag om tilläggsarvoden. För att emellertid på annat sätt i möjligaste mån tillmötesgå kommitténs tanke att på visst sätt underkasta lämpligheten av dessa byråassistenter en prövning, anser sig styrelsen kunna tillstyrka, att endast en del av det begärda antalet byråassistenttjänster tillsvidare anvisas styrelsen. Styrelsen utgår härvid från den tanken, att på de minsta sektionerna det givetvis föreligger större möjlighet för trafikinspektören att ägna erforderlig tid åt säkerhetstjänstens inspektion än på de större sektionerna. Utgående härifrån skulle styrelsen kunna tänka sig att till en början anordna sådan inspektion endast vid 1:a, 3:e, 16:e, 4:e, 5:e, 17:e, 7:e, 8:e, 9:e, 11:e, 12:e, 14:e och 15:e sektionerna och låta de övriga skötas av trafikinspektörerna. Det minsta antal tjänster, som styrelsen sålunda anser nödvändigt, utgör 13.»

Departements-  
chefen.

I mitt yttrande föregående år till statsrådsprotokollet i föreliggande fråga betonade jag inspektionens vikt för säkerhetstjänstens riktiga och omsorgsfulla handhavande och dess stora betydelse för ökande av trafik-säkerheten, varjämte jag erinrade om de åtgärder, som vidtagits i syfte att nå en önskvärd begränsning av de inspekterande myndigheternas arbetsområden och därmed också en noggrann säkerhetsinspektion. Beträf-  
ande särskilt trafikinspektörerna hade sålunda från dem avlyftats vissa tidsödande ärenden, som ansetts utan någon större olägenhet kunna borttagas från deras direkta handläggning, varjämte vissa stora och arbetsamma trafiksektioner uppdelats samt nya tjänster inrättats, var-  
igenom en ny fördelning av arbetet med säkerhetsinspektionen möjlig-  
gjorts. Emellertid, anförde jag vidare, hade resultatet av de gjorda ansträngningarna icke blivit fullt tillfredsställande. Till en trafikinspek-  
törs åliggande i egenskap av sektionsföreståndare hörde nämligen en mångfald olika viktiga frågor, från vilkas handläggning han icke under några omständigheter kunde befrias, såsom spörsmål från och förhand-  
lingar med allmänheten, ekonomifrågor, personalfrågor m. m. Dessa åligganden nödgade honom att under sina inspektionsresor dela sitt in-  
tresse mellan säkerhetstjänsten och ett flertal andra frågor, som under inspektionsresan samlade sig på honom, och medgåve honom i övrigt icke att så ofta företaga resor, som ur trafiksäkerhetssynpunkt vore erforderligt. Den väsentliga arbetsökning inom järnvägsadministrationens alla områden, som vore en given följd av trafikens tillväxt, hade även medfört nödvändigheten av en utvecklad arbetsuppdelning och specialis-  
ering av arbetskrafterna. Särskilt hade därvid framträtt kravet på att inspektion av säkerhetstjänsten på stationerna erhöle sitt speciella organ inom sektionerna.

Av huvudsakligen dessa skäl samt med hänsyn jämväl till allmän-  
hetens berättigade krav på att allt gjordes, som befunnnes erforderligt för ernående av största möjliga trygghet under järnvägsresor, biträdde jag föregående år styrelsens förslag om inrättandet av ifrågavarande befatt-  
ningar.

Såsom av det föregående framgår, framhöll riksdagen såsom skäl mot befattningarnas inrättande, bland annat, att särskilt under de senare åren tjänstemännen av högre grad å trafiksektionerna i väsentlig grad ökats. Av överrevisorernas utredning framgår emellertid, att den ökning av trafiksektionernas arbetskrafter, som skett, icke kan under-  
lätta trafikinspektörernas arbete i sådan grad, att de alltid bliva i till-  
fälle att på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tryggande sätt ägna sig åt inspektionsarbetet. Detta torde även få anses vara lönekommitténs

mening. Ej heller torde en anordning, varigenom åt någon av de nuvarande underordnade tjänstemännen å trafikinspektörsexpeditionerna uppdroges säkerhetsinspektionen, vara ägnad att tillfredsställande lösa denna fråga.

I detta sammanhang torde förtjäna nämnas, att överrevisorerna även haft under övervägande uppkommet förslag att minska trafiksektionerna så mycket, att trafikinspektörerna skulle kunna ägna mera tid åt säkerhetsinspektionen än som med sektionernas nuvarande längd är möjligt. Detta förslag hava överrevisorerna emellertid funnit otillfredsställande ur den synpunkten, att ett styckande av trafiksektionerna vore ur trafikledningshänsyn ofördelaktigt. En ökning av antalet trafiksektioner har också beräknats bliva avsevärt dyrare än inrättandet av särskilda befattningar, speciellt avsedda för säkerhetstjänsten.

Av det anförda torde framgå, att en lösning av föreliggande fråga bör ske så snart omständigheterna medgiva det. Den förebragta utredningen har styrkt mig i den uppfattningen, att för den av järnvägsstyrelsen föreslagna anordningen goda skäl blivit anförda. Då berörda förhållande emellertid endast efter anställda försök med full säkerhet kan fastslås och då det, särskilt med hänsyn till de ekonomiska svårigheter, varunder statens järnvägar för närvarande arbeta, är av största vikt, att nya ordinarie tjänster icke skapas i större utsträckning än som av förhållandena oundgängligen påfordras, synes mig försiktigheten bjuda, att man för närvarande icke definitivt binder sig vid den föreslagna anordningen, utan, på sätt lönekommittén ifrågasatt, försöksvis för ändamålet tills vidare förordnar ett antal tjänstemän med de av järnvägsstyrelsen angivna åligganden. Visserligen torde det icke kunna undvikas, att härigenom vissa av järnvägsstyrelsen påpekade olägenheter uppkomma, men då det å andra sidan snart nog torde visa sig, huruvida järnvägsstyrelsens förslag är oundgängligt och i allo ändamålsenligt, samt den provisoriska anordningen sålunda kan förväntas komma att bibehållas allenast en kortare tid, lärer nämnda olägenheter icke behöva tillmätas någon avgörande betydelse. Med hänsyn till det nu anförda anser jag mig för närvarande icke böra biträda järnvägsstyrelsens förslag om inrättandet av nya ordinarie befattningar för ifrågavarande ändamål.

Beträffande antalet av de befattningshavare, vilka, på sätt ovan föreslagits, försöksvis böra anställas, torde detta under inga förhållanden böra överstiga vad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 13 januari 1919 ansett vara nödvändigt eller tretton. Jag förutsätter emellertid som sannolikt, att nämnda antal skall kunna något nedbringas. Denna fråga torde jag emellertid få senare anmäla inför Kungl. Maj:t.

13. Två underinspektörer, en i Krylbo och en i Falköping Ranten.

Som förut nämnts, har styrelsen vidare föreslagit inrättande av två underinspektorsbefattningar, en i Krylbo och en i Falköping-Ranten.

Av de uppgifter, som styrelsen lämnat beträffande ifrågavarande två stationer, torde framgå, att trafikarbetet därstädes är av sådan omfattning, att behov av en underinspektorsbefattning å vardera stationen föreligger. I föreliggande förslag till avlöningsreglemente har befattningen såsom underinspektör hänförts till 12:e lönegraden. Med hänsyn härtill och då ifrågavarande nya tjänster — i likhet med övriga nya ordinarie befattningar, som i detta sammanhang föreslås — icke torde behöva tillsättas förr än den 1 juli 1920, då det nya reglementet är avsett att träda i kraft, torde denna fråga icke behöva underställas riksdagens prövning.

14. En expeditiönsföreståndare i Örebro.

Å de största godsexpeditionerna har det ansetts lämpligt att giva föreståndaren en högre tjänsteställning med större befogenhet än den som i allmänhet tillkommer föreståndare för godsexpedition. Förutom ansvaret med uppbörd, åligger det honom icke allenast att övervaka arbetet å expeditionen utan även att tillse, att emottagningen, utlämningsen, lastningen och lossningen av stycke-godset utföres efter givna föreskrifter. Å dessa expeditioner handhaves dessutom en betydande utländsk trafik, vilken på föreståndaren ställer särskilt stora fordringar. Dylika expeditiönsföreståndarbefattningar finnas för närvarande inrättade en vid vardera expeditionen för ankommande och avgående gods vid Stockholm norra, Göteborg, Malmö och Norrköping.

Järnvägsstyrelsen har nu efter en jämförande granskning mellan arbetets omfattning å nämnda expeditioner samt å godsexpeditionen i Örebro, varest expeditionen för ankommande och avgående gods äro sammanförda till en enda expedition med gemensam föreståndare, kommit till den uppfattningen, att fullt fog finnes för uppflyttande av nämnda befattning från förste stations-skrivares till expeditiönsföreståndares tjänstegrad.

För jämförelse med andra liknande expeditioner har styrelsen åberopat här nedan (sid. 56—57) intagna tablå över antalet personal i expeditiöns-tjänst samt trafikens och penningrörelsens omfattning år 1917 vid förenämnda statens järnvägars fraktgodsexpeditioner, som för närvarande förestås av expeditiönsföreståndare, samt fraktgodsexpeditionerna vid Örebro, Uppsala, Jönköping och Karlstad, vilka hava förste stations-skrivare såsom föreståndare (se tablån).

Av denna tablå framginge, anför järnvägsstyrelsen, att fraktgodsexpeditionen i Örebro beträffande personalstyrkan vore ungefär dubbelt så stor

som den vid Uppsala och Jönköping samt fyrdubbelt så stor som den i Karlstad ävensom att den beträffande antalet utfärdade expeditioner och uppbörd vida överträffade dessa. Jämfördes åter fraktgodsexpeditionen i Örebro med de fraktgodsexpeditioner, som förestodes av tjänstemän med expeditionsföreståndares grad, befunnes den förstnämnda expeditionen beträffande personalantalet stå framför de båda expeditionerna i Norrköping och avgående godsexpeditionen i Göteborg samt vara jämställd med avgående godsexpeditionen i Malmö, beträffande antalet utfärdade expeditioner överträffa de båda expeditionerna i Norrköping samt ankommande godsexpeditionen i Göteborg och Malmö och vara nära jämförlig med ankommande godsexpeditionen Stockholm norra samt beträffande influten uppbörd kunna ställas framför avgående fraktgodsexpeditionen Stockholm norra, avgående godsexpeditionen i Göteborg samt avgående godsexpeditionen i Norrköping.

I anledning av det anförda har styrelsen föreslagit, att fraktgodsexpeditionen i Örebro bör förestås av en tjänsteman av expeditionsföreståndares grad.

Den föreliggande utredningen synes mig giva vid handen, att föreståndaren för fraktgodsexpeditionen i Örebro bör erhålla tjänsteställning såsom expeditionsföreståndare, och torde därför ytterligare en dylik befattning böra uppföras i staten.

Departements-  
chefen.

Järnvägsstyrelsen framhåller i sin skrivelse, att den utveckling trafiken under de senare åren erhållit och de ökade krav dess behöriga skötande ställer på ledning och i första hand vissa trafikinspektörer, bibragt styrelsen den uppfattningen, att den nuvarande uppdelningen av trafiksektionerna — 5 av 1:a och 14 av 2:a klass — icke kan anses vara fullt rättvis, då arbetet å vissa av de till 2:a klass hänfödda sektionerna under årens lopp så avsevärt ökats, att de i trafikhänseende äro fullt jämförbara med sektioner av 1:a klass och hava att uppvisa en trafik, som vida överstiger den på övriga 2:a klass sektioner. Styrelsen har därför ansett sig böra framlägga förslag till ändring beträffande den nuvarande uppdelningen av trafiksektioner av 1:a och 2:a klass.

15. Sex förste  
trafikinspek-  
törer samt  
indragning av  
sex trafik-  
inspektörs-  
befattningar.

Innan styrelsens motiv för detta förslag framlägges, må här lämnas en kort sammanfattning av denna frågas läge under de gångna åren.

Vid avgivande av sitt förslag angående järnvägsadministrationen hade 1893 års järnvägskommitté föreslagit inrättande av tolv trafikinspektörs-

## öfver antalet personal samt trafikens och penningrörelsens omfattning

Station.	Personal.					Expedi-		
	xf.	fsta.	sts.	tjml.	Summa.	expeditioner		
						avsända.	emottagna.	Summa.
Avgående fraktgodsexp., Stockholm N	1	1	4	28	34	674,082	—	674,082
Ankommande " , "	1	1	3	54	59	—	368,694	368,694
Avgående " , Malmö .....	1	1	3	20	25	448,455	—	448,455
Ankommande " , " .....	1	1	2	27	31	—	257,191	257,191
Avgående " , Göteborg ...	1	1	3	10	15	413,753	—	413,753
Ankommande " , " ...	1	1	1	28	31	—	261,934	261,934
Avgående " , Norrköping .	1	1	1	8	11	196,197	—	196,197
Ankommande " , " .....	1	1	1	12	15	—	155,836	155,836
Avgående " , Uppsala .....	—	1	1	3	5	111,242	—	111,242
Ankommande " , " .....	—	1	—	9	10	—	116,635	116,635
Fraktgodsexp., Örebro .....	—	1	4	20	25	180,246	137,832	318,078
" , Jönköping .....	—	1	1	8	10	84,386	82,728	167,114
" , Karlstad .....	—	1	1	4	6	81,597	115,604	197,201

1) Särskild efterkravsbyrå.

befattningar, vilkas innehavare skulle hava till huvudsakligt åliggande att handhava ledningen av tågens gång och ombesörja deras utrustande med vagnar och trafikpersonal, verkställa vagnfördelningen inom sektionen samt till utbetalning godkänna räkningar på distriktskassan för sektionens behov. Dessutom borde tillkomma honom enahanda befogenhet att självständigt avgöra en del personalfrågor, som ifrågasatts för baningenjör och maskiningenjör. Någon uppdelning av trafikinspektörstjänsterna uti klasser hade dock icke av denna kommitté ifrågasatts.

Lönekommittén av år 1906 föreslog däremot en uppdelning av dessa tjänster i två klasser, utgående ifrån, att trafikinspektören å distriktets huvudstation vid förfall för distriktschefen skulle utöva föreståndarskapet för trafikavdelningen samt att trafikförhållandena å de sektioner, som gränsade intill eller omfattade de större distriktens huvudstationer, Stockholm, Göteborg och Malmö, vore betydligt mera svårskötta än en del övriga sektioner. Enahanda vore även ifråga om trafikens storlek förhållandet



blå

år 1917 vid vissa större fraktgodsexpeditioner vid statens järnvägar.

t i o n e r   o c h   i n f l u t n a   m e d e l						Utbetalda medel. Avsända efterkraf.	Summa ombänderhavda medel.
utfärdade efterkravsedlar.	fraktbelopp		emottagna efterkraf.	öfrigg uppbörd	Summa.		
	avsänd betalning.	emottaget att betalas.					
K r o n o r .							
42,595	1,211,372	—	—	20,081	1,231,453	1) 3,335,678	1,231,453
—	—	2,230,705	1,284,034	27,729	3,542,468	—	3,542,468
34,607	634,780	—	—	—	634,780	2,843,611	3,478,391
—	2) 12,302	3,586,485	1,068,225	149,538	4,816,550	—	4,816,550
26,900	755,027	—	—	9,810	764,837	1,988,106	2,752,943
—	—	1,341,124	520,206	19,554	1,880,884	—	1,880,884
6,569	523,738	—	—	11,927	535,665	588,581	1,124,246
—	—	2,053,399	412,123	61,824	2,527,346	—	2,527,346
9,109	126,029	—	—	2,909	128,938	466,389	595,327
—	—	775,832	257,509	12,541	1,045,882	—	1,045,882
9,171	149,158	1,011,259	285,573	11,950	1,457,940	674,166	2,132,106
6,722	281,436	926,262	198,898	18,920	1,425,516	395,457	1,820,973
4,594	67,702	444,924	172,042	5,986	690,654	179,366	870,020

2) Lovande djur och åkdon.

med tvenne andra sektioner, nämligen dåvarande 8:de och 9:de trafiksektionerna. Däremot ansåg kommittén, att trafikförhållandena å de sektioner, vars huvudorter sammanföle med IV och V distriktens, icke vore av den krävande natur, att föreståndarna för dessa borde hänföras till trafikinspektörer av 1:a klass. I avgivet utlåtande över kommitténs förslag uttalade emellertid järnvägsstyrelsen, att ingen gradskillnad borde göras mellan trafikinspektörsbefattningarna å distriktens huvudstationer, vilket även blev riksdagens beslut.

Under tiden efter år 1908 hava tid efter annan enstaka förändringar vidtagits beträffande trafiksektionernas klassificering.

Genom Kungl. Maj:ts beslut av den 1 oktober 1914 och den 6 augusti 1915 angående ny uppdelning av I, II och III distriktet förändrades sålunda bland annat 9:de sektionen att omfatta linjen Mjölby—Hässleholm (274 km.) i stället för Katrineholm—Alvesta (302 km.), varjämte samtidigt tillkom en ny sektion, den 16:de, underlagd I distriktet och

omfattande linjerna Katrineholm—Mjölby och Järna—Åby (235 km.). Dessa sektioner ansågos då ej vara av den betydelse, att de borde hänföras till trafiksektionerna av 1:a klass, varemot 15:de trafiksektionen, som förut omfattat linjen Gällivare—Riksgränsen med bilinjer (230 km.), men genom tillökning med linjen Gällivare—Luleå erhöi en längd av 449 km., på grund av dels denna ökning dels ock med hänsyn till det viktiga och ömtåliga samarbetet med statens järnvägars stora trafikanter å denna linje jämte den vid denna sektion rådande egenartade trafiken, utförd under oftast vidriga naturförhållanden, ansågos böra hänföras till 1:a klass sektionerna.

I sammanhang med inrättandet från och med år 1918 av trafikinspektör av 1:a klass hos trafikdirektörerna sänktes vidare 2:a, 8:de, 10:de och 13:de trafiksektionerna till 2:a klass.

Järnvägsstyrelsen framhåller nu, att dessa tidvis skeende sänkningar och höjningar av trafiksektionerna varit föranledda av förändrad uppdelning av sektionerna eller av tillkomsten av nya trafikleder, varvid styrelsen i allmänhet sökt bibehålla det ursprungliga antalet trafikinspektörer av 1:a klass med bortseende från att ej alltid full rättvisa på så sätt gjordes vissa 2:a klass sektioner vid klassindelningen. Någon jämförelse trafiksektionerna emellan, grundad på ett arbetsangivande klassificeringssystem, hade sålunda därvid icke gjorts. Sedan med 1918 års ingång trafikdirektörerna erhållit ersättare i de å deras expeditioner placerade trafikinspektörerna och anledningen till en sektionens hänförande till 1:a klass av den anledning, att dess föreståndare skulle ställföreträda trafikdirektören, sålunda bortfallit, funne styrelsen tiden vara inne för ett mera allmänt värdesättande av trafiksektionerna efter det å varje sektion utförda trafikarbetet. Styrelsen utginge därvid från den förutsättningen, att, liksom storleken och arten av en stationsföreståndares arbete samt det därmed förenade ansvaret borde ligga till grund för stationernas klassificering, en värdesättning av trafiksektionerna sinsemellan efter ungefärligen samma grunder borde vara berättigad.

Vidare anför styrelsen, att det vid avgörande av frågan, om en trafiksektion borde hänföras till den ena eller andra klassen, syntes naturligt, att de faktorer borde vara avgörande såsom värdemätare, vilka utgjorde en exponent för trafikinspektörens personliga insats i trafikarbetet å sektionen. Såsom för detta ändamål lämpliga och belysande faktorer hade styrelsen upptagit antal personal, stationer och trafikplatser, antal enskilda banor och avvikande linjer, antal tågkilometer, lastade och lossade vagnar samt resande, varvid styrelsen utgått ifrån, att personalantalet bör vara en exponent för trafikinspektörens arbete ur befäls-

synpunkt samt ifråga om rekryterings-, befordrings- och undervisningsfrågor, antalet stationer och trafikplatser jämfört med antalet tågkilometer giva ett uttryck för omfattningen av trafikinspektörens arbete i säkerhetstjänsten, under det att hans mer eller mindre krävande arbetsbörda i den rena trafiktjänsten samt hans verksamhet utåt såsom representant för statens järnvägar lämpligen torde kunna värdesättas genom en jämförelse sektionerna emellan beträffande antalet enskilda banor, tågkilometer, lastade och lossade vagnar samt resande.

I enlighet med nu angivna grunder har styrelsen uppgjort följande förslag till klassificeringstabell för samtliga trafiksektioner vid statens järnvägar:

Sektion.		Personal.		Summa exponenter för stationer och trafikplatser	Tågkilometer		Antal resande i avsänd trafik.		Antal vagnar lossade och lastade.		Enskilda banor och avvikande linjer.		Exponentsumma.	Sektionernas ordningsföljd efter exponentsummans storlek	
Namn eller nr.	Klass.	Använd imedel-tal per dag.	Exponent-tal.		I medel-tal per månad.	Exponent-tal.	I medel-tal per månad.	Exponent-tal.	I medel-tal per månad.	Exponent-tal.	Antal.	Exponent-tal.		Sektion.	Sm.
St	1	1,170	26	92	2,576	1	190,392	20	23,587	24	6	6	169	7	241
1	1	572	8	85	155,044	38	220,131	23	8,088	9	8	8	<sup>1)</sup> 171	3	188
2	2	508	8	65	91,341	20	132,112	14	8,808	9	9	9	<sup>2)</sup> 125	1	186
3	2	770	14	98	123,356	29	141,499	15	17,283	18	14	14	188	16	182
16	2	762	14	91	132,095	32	201,805	21	13,433	14	10	10	182	5	181
4	1	602	11	85	65,851	14	208,278	21	12,254	13	4	4	148	11	179
5	2	575	8	105	123,264	29	129,988	13	13,311	14	12	12	181	9	175
6	2	408	5	75	64,234	14	84,157	9	8,326	9	7	7	119	St	169
17	2	335	4	74	112,653	26	159,338	16	17,304	18	6	6	144	12	163
18	2	165	2	40	51,915	12	25,774	3	8,427	9	6	6	72	4	148
7	1	1,282	29	118	96,894	20	344,146	35	18,607	19	20	20	241	17	144
8	2	450	5	80	74,718	16	128,455	13	11,784	12	9	9	135	2	135
9	2	752	14	86	166,016	41	65,310	7	15,897	16	11	11	175	8	135
10	2	319	4	59	71,632	16	71,187	8	6,451	7	5	5	99	15	124
11	2	625	11	107	136,839	32	86,026	9	11,240	12	8	8	179	6	119
12	2	711	14	86	134,874	32	63,623	7	16,126	17	7	7	163	14	113
13	2	311	4	28	77,256	16	44,889	5	5,846	6	2	2	61	10	99
14	2	422	5	56	118,937	26	60,959	7	5,235	6	3	3	103	18	72
15	1	425	5	56	179,096	44	80,672	9	5,534	6	4	4	124	13	61

<sup>1)</sup> + 15 = 186.

<sup>2)</sup> + 10 = 135.

## Trafiksektionernas omfattning:

## Stockholms

	trafiksektion.	Hagalund—Stockholm central—Nyboda, Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm östra, Karlberg—Norrtull, Tanto—Stockholm södra.
1	»	Nyboda—Järna, Katrineholm—Hallsberg, Saltskog—Södertälje.
2	»	Hagalund—Krylbo.
3	»	Krylbo—Hallsberg—Mjölby, Örebro södra—Svartå, Dagarn—Hultebo.
16	»	Järna—Mjölby, Åby—Katrineholm.
4	»	Göteborg S. J.—Olskroken—Falköping R.
5	»	Falköping R.—Laxå—Hallsberg, Falköping R.—Nässjö, Skövde—Karlsborg.
6	»	Laxå—Svartå—Kristinehamn—Charlottenberg, Kil—Fryksta.
17	»	Göteborg B:s—Halmstad, Olskroken—Strömstad, Fjärås—Lygnern.
18	»	Kristinehamn—Mora, Brintbodarne—Limesforsen, Nyhyttan—Finnshyttan, Persberg—Persbergs gruvor.
7	»	Trälleborg F.—Malmö—Hässleholm, Arlov—Kävlinge, Ångfärjeleden Trälleborg F.—Sassnitz, Malmö F.—Köpenhamn.
8	»	Kävlinge—Halmstad, Billesholms gruva—Landskrona, Åstorp—Höganäs nedre, Ängelholm—Hälsingborg F.
9	»	Hässleholm—Nässjö—Mjölby.
10	»	Bräcke—Storlien, Östersund—Vilhelmina, Jämtlands Sikås—Hammerdal, Ulriksfors—Strömsund, Brunflo—Åsarne.
11	»	Ljusdal—Långsele, Långsele—Sollefteå, Ljusdal—Hudiksvall, Ånge—Sundsvall.
12	»	Krylbo—Ljusdal, Kilafors—Stugsund.
13	»	Jörn—Boden—Karungi—Haparanda, Karungi—Övertorneå, Älvsby—Piteå.
14	»	Långsele—Jörn, Mellansel—Örnsköldsvik, Vännäs—Umeå, Bastuträsk—Kallholmen.
15	»	Luleå—Boden—Riksgränsen, Gällivare—Koskullskulle, Gällivare—Malmberget.

Beträffande de olika trafikfaktorerna ävensom sättet för beräkning av på dem fallande exponenter anför styrelsen följande:

»Antalet å en sektion anställd personal torde i och för sig vara av den betydelse, att man därav torde kunna göra sig en något så när bestämd uppfattning om den arbetsbörda, som påvilar trafikinspektören. Ehuru huvudvikten således enligt styrelsens mening i detta avseende bör läggas å faktorn »antal personal», synes det i och för ett rättvist bedömande av här föreliggande fråga väl motiverat att medräkna även övriga, här ovan nämnda faktorer. Vid beräkning av poängtal för faktorn »anställd personal» har styrelsen utgått ifrån, att personaluppsättningen på en normalektion lämpligen torde kunna beräknas till omkring 500 man och därför vid beräkning av poängtal för denna faktor använt genomgående skala med en poäng för varje begynnande 100-tal man intill 500. För varje detta tal överskjutande begynnande 100-tal man har däremot tillagts tre poäng. Genom denna högre värdesättning av trafiksektion med större personalstyrka har man, synes det, även värdesatt det ökade arbetet för trafikinspektören.

Enär alla inom en trafiksektion befintliga stationer ej av trafikinspektören kräva samma arbete, utan detta ökas i den mån arbetet å stationen växer, hava helt naturligt alla stationer ej kunnat givas samma poängtal, utan har exponentberäkningen skett enligt följande grunder:

Trafikplats och 7 klassens station exponenttal	1/4
6 » » »	1/2
5 » » »	2
4 » » »	4
3 » » »	6
2 » » »	8
1 » » »	12
stationer över klass .....	24

Exponenterna för antalet tågkilometer och resande hava beräknats sålunda, att för varje 10,000 tågkilometer per månad upptagits två poäng och för motsvarande antal resande en poäng. Då emellertid antalet tågkilometer anses vara en större värdemätare av den på trafikinspektören vilande arbetsbördan än antalet resande, har för den förra trafikfaktorn tillagts en poäng för varje 10,000-tal utöver 100,000 tågkilometer.

För varje 1,000-tal lastade eller lossade vagnar har sektionen tilldelats en poäng och för varje enskild järnväg eller avvikande linje en poäng. Samtliga medeltal äro beräknade efter 1917 års trafik.

Då emellertid den sålunda verkställda poängberäkningen för 1 och 2 trafiksektionernas del blir mindre gynnsam, i det dessa hava att uppbära hela stockholmstrafiksektionens trafik utan att härför få tillgodoräkna sig annat exponenttal än för faktorn tågkilometer, varjämte de hava att ombesörja ledningen av tågens gång till och från Stockholm, har styrelsen ansett rättvist tilldela dessa sektioner ett tillägg av respektive 15 och 10 poäng.

En sammanställning av här nämnda faktorer och på dem grundade poängantal giver, såsom av tabellen framgår, vid handen, att 3, 16, 5, 11, 9 och 12 trafiksektionerna hava en trafik, som avsevärt överstiger trafiken å 4 trafiksektionen. Därest gränsen mellan trafiksektioner av 1:a och 2:a klass sättes vid poängtalet 150, vilket även synes styrelsen lämpligt, skulle alltså nämnda trafiksektioner f. n. av 2:a klass vara att hänföra till 1:a klass sektioner. 4:de trafiksektionen, som befinner sig invid den angivna gränsen, anses på grund av sin avsevärda persontågfrekvens böra bibehållas i sin nuvarande klass.

15 trafiksektionen, för närvarande av 1:a klass, når enligt nu föreslagna klassifikationssystem endast upp till en poängsiffra av 124, men anser styrelsen i avslutning till vad styrelsen ovan anfört rörande sagda sektion och närmare utvecklade i styrelsens skrivelse den 9 maj 1916 i ämnet starka skäl föreligga att fortfarande bibehålla denna sektion vid dess nuvarande klass på grund av den särställning nämnda sektion genom sin egenartade trafik och sitt läge intager.

Enligt berörda beräkningar och med hänvisning till de i tabellens slutkolumn upptagna exponenttal skulle alltså till 1:a klass sektion hänföras Stockholmssektionen, 1, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 15 och 16 sektionerna samt till 2:a klass sektion 2, 6, 8, 10, 13, 14, 17 och 18 sektionerna.»

På grund av vad sålunda anförts och då det syntes styrelsen angeläget, att arbete och ansvar av enahanda natur och till ungefärligen samma omfattning även i avlöningshänseende värdesattes lika, har styrelsen hemställt om upptagande i staten av 6 nya trafikinspektörsbefattningar av 1:a klass samt indragning av motsvarande antal trafikinspektörsbefattningar av 2:a klass.

Departements-  
chefen.

Den förebragta utredningen torde utvisa, att den nuvarande indelningen av trafiksektionerna i olika klasser icke kan anses fullt tillfredsställande. Detta har jämväl framhållits av statens järnvägars överrevisorer. Dessa hava nämligen, i samband med frågan om inrättandet å trafikinspektörsexpeditionerna av särskilda tjänstemän för säkerhetstjänsten, framhållit, att flera trafiksektioner för närvarande såsom föreståndare hade trafikinspektörer av 2:a klass, ehuru dessa sektioner i avseende å såväl trafik som tågfrekvens vore att helt jämställa med sektioner, vilka förestodes av trafikinspektörer av 1:a klass. Då arbete och ansvar av enahanda slag och omfattning borde värdesättas lika, hava överrevisorerna funnit en ändrad klassificering av trafiksektionerna av behovet påkallad. Med hänsyn härtill och då, på sätt styrelsen framhållit, något hinder icke längre föreligger mot att genomföra en klassificering, grundad på trafikarbetet inom de olika sektionerna, synes en åtgärd i sådan riktning nu böra vidtagas.

Mot de nya grunder, som av styrelsen i förevarande hänseende föreslagits, synes mig icke föreligga anledning till erinran.

Därest i enlighet med styrelsens förslag gränsen mellan sektioner av 1:a och 2:a klass sättes vid en exponentsiffra av 150, skulle till förstnämnda klass hänföras Stockholmssektionen samt sektionerna med nr 1, 3, 5, 7, 9, 11, 12 och 16. Härutöver torde emellertid till denna klass även böra hänföras sektionerna nr 4 och 15. Den förra sektionen, vilken för närvarande tillhör 1:a klassen och omfattar linjen Göteborg—Olskroken—Falköping-Ranten, ligger beträffande poängsiffran omedelbart under den föreslagna gränsen samt är på grund av sin avsevärda tågtrafik av krävande natur. Någon sänkning av denna sektion synes därför icke böra vidtagas. Vad angår 15:de sektionen är dess förvaltning av särskilt krävande och ansvarsfull art, i det sektionsledningen har att ombesörja de betydande malmtransporterna på Gällivare- och riksgränsbanorna med bilinjer.

Därest den nu föreslagna klassificeringen av sektionerna vinner bifall, skulle det nuvarande antalet trafikinspektörer av 1:a klass eller, såsom befattningen i förslaget till avlöningsreglemente benämnes, förste trafikinspektörer ökas med 6, under det ett motsvarande antal trafikinspektörsbefattningar av 2:a klass, numera benämnda trafikinspektörer, skulle kunna indragas.

C. Angående  
viss personal  
å ångfärja.

Bland de befattningar, vilkas antal enligt föreliggande förslag till avlöningsreglemente skall fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt, upptages i berörda förslag även, i olikhet mot vad nu är

fallet, viss ångfärjepersonal, nämligen befälhavare av klass 1 och klass 2 samt förste styrman av klass 1. Dessa befattningar hava framkommit genom en uppdelning av nuvarande befälhavare och förste styrmans-tjänsterna, och har man vid denna uppdelning avsett den högre klassen av vardera befattningen för de två Trälleborg—Sassnitzfärjorna samt den lägre klassen för Malmö—Köpenhamnsfärjan. I enlighet härmed torde alltså i staten, så vitt nu är i fråga, böra upptagas två befälhavare av klass 1, en befälhavare av klass 2 samt två förste styrmän av klass 1.

Den i förslaget till avlöningsreglemente upptagna nya befattningen förste sekreterare, är, såsom jag redan i avlöningspropositionen berört, avsedd att förbehållas befattningar, för vilka kräves högre examen på det juridiskt-administrativa området eller därmed jämförlig kompetens och vilkas innehavare tillika inom verkens styrelser intaga ställning såsom byråchefs närmaste man och ställföreträdare. Därjämte skulle emellertid inom järnvägsstyrelsen till ifrågavarande lönegrad hänföras även de såsom ställföreträdare för trafikbyråernas chefer tjänstgörande sekreterarna. I enlighet härmed skulle alltså inom järnvägsstyrelsen 5 förste sekreterarbefattningar inrättas, nämligen en å administrativa, en å kamerala samt en å vardera av de tre trafikbyråerna.

*D. Angående  
antalet förste  
sekreterare.*

Beträffande antalet av de befattningar vid statens järnvägar, för vilka i förslaget till avlöningsreglemente särskilt arvode upptagits, har någon ändring icke blivit ifrågasatt.

I fråga om övriga befattningar, vilkas antal bör underställas riksdagens prövning, torde innebörden av föreliggande förslag framgå av följande jämförande sammanställning:

*Sammanfattning  
av förslaget.*

## Styrelsen.

Enligt föreliggande förslag.		Enligt § 3 i gällande avlöningsreglemente.		
Befattning.	An-tal.	Befattning.	An-tal.	
13:e löne- graden	Aktuarie .....	3	Aktuarie .....	2
	Expeditionsföreståndare .....	1	Expeditionsföreståndare .....	1
	Kassör .....	1	Kassör .....	1
	Kontrollör .....	7	Kontrollör .....	7
	Notarie .....	11	Notarie .....	12
	Registrator .....	1	Registrator .....	1
	Revisor .....	3	—	—
14:e löne- graden	Konstruktör .....	12	—	—
	Förrådskontrollör .....	1	Förrådskontrollör .....	1
	Förste aktuarie .....	1	—	—
	Förste kontrollör .....	3	Förste kontrollör .....	3
	Förste revisor .....	1	Revisor och föreståndare för revisions- kontoret .....	1
15:e löne- graden	Intendent .....	1	Intendent och föreståndare för biljett- och blankettkontoret .....	1
	Kamrer .....	1	Kamrer och föreståndare för kamre- rarkontoret .....	1
	Milkontrollör .....	1	Milkontrollör och föreståndare för mil- kontoret .....	1
	Sekreterare .....	9	Sekreterare .....	12
16:e löne- graden	Byråingenjör .....	14	Byråingenjör av 2:a klass .....	13
	Chef för statistiska kontoret .....	1	Förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret .....	1
17:e löne- graden	Förste byråingenjör .....	15	Byråingenjör av 1:a klass .....	14
	” sekreterare .....	5	—	—
	Lantmätare .....	1	Lantmätare .....	1
18:e löne- graden	Överinspektör .....	3	Överinspektör .....	3
	Arkitekt .....	1	Arkitekt .....	1
	Byrådirektör .....	5	Byrådirektör .....	5
	Ombudsman .....	2	Ombudsman .....	2
20:e löne- graden	Överkontrollör .....	1	Överkontrollör .....	1
	Byråchef .....	11	Byråchef .....	11
	Förste byrådirektör .....	2	Förste byrådirektör .....	2



## Distrikten och huvudverkstüderna.

Enligt föreliggande förslag.		Enligt § 3 i gällande arlöningsreglemente.		
	Befattning.	An- tal.	Befattning.	An- tal.
13:e löne- graden	Byråassistent .....	20	Byråassistent .....	19
	Distriktskassör .....	5	Distriktskassör .....	5
	Expeditionsföreståndare .....	21	Expeditionsföreståndare .....	20
	Förste styrman av klass 1 .....	2	—	—
14:e löne- graden	Baninspektör .....	5	Baninspektör .....	5
	Distriktskamrer .....	5	Distriktskamrer .....	5
	Elektroingenjör .....	1	Elektroingenjör .....	1
	Förrådsförvaltare .....	1	Förrådsförvaltare .....	1
	Maskininspektör .....	20	Maskininspektör .....	20
	Stationsinspektör av klass 2 .....	33	Stationsinspektör å 2:a klassens sta- tion .....	33
15:e löne- graden	Verkstadskamrer .....	1	Verkstadskamrer .....	1
	Befälhavare av klass 2 å ångfärja .....	1	—	—
	Stationsinspektör av klass 1 .....	13	Stationsinspektör å 1:a klassens sta- tion .....	13
16:e löne- graden	Baningenjör .....	17 <sup>1)</sup>	Baningenjör av 2:a klass .....	20 <sup>2)</sup>
	Befälhavare av klass 1 å ångfärja .....	2	—	—
	Maskingenjör .....	10	Maskingenjör av 2:a klass .....	9
	Signalingenjör .....	5	Signalingenjör .....	5
	Telegrafingenjör .....	5	Telegrafingenjör .....	5
	Trafikinspektör .....	9	Trafikinspektör av 2:a klass .....	14
	Överinspektör .....	3	Överinspektör .....	3
17:e löne- graden	Distriktssekreterare .....	5	Distriktssekreterare .....	5
	Förrådsintendent .....	5	Förrådsintendent .....	5
	Förste baningenjör .....	13	Baningenjör av 1:a klass .....	13
	Förste maskingenjör .....	15	Maskingenjör av 1:a klass .....	15
19:e löne- graden	Förste trafikinspektör .....	16	Trafikinspektör av 1:a klass .....	10
	Bandirektör .....	5	Bandirektör .....	5
	Maskindirektör .....	6	Maskindirektör .....	6
	Trafikdirektör .....	5	Trafikdirektör .....	5

<sup>1)</sup> Minskas till 16 vid ledigblivande av en övertalig befattning utav ifrågavarande slag.

<sup>2)</sup> Minskas till 15 i mån av ledigblivande av befattningar utav ifrågavarande slag. (Antalet på grund härav för närvarande nedbringat till 16.)

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 beträffande sådana befattningar vid statens järnvägar, vilkas antal enligt avlöningsreglementet för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk skall fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen, från och med den 1 juli 1920 bestämma detta antal på sätt angives i den vid statsrådsprotokollet fogade förteckning (bil. 1).

---

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

Ur protokollet:

*Edw. Wetterling.*

---

## Bilaga 1.

Förteckning över befattningar vid statens järnvägar, vilkas antal enligt avlösningsreglementet för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk skall fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen.

## A. Befattningar, avsedda i 1 § 1 mom. av avlösningsreglementet:

Generaldirektör och chef .....	1
Överdirektör och souschef .....	1
Överdirektör .....	1
Överingenjör .....	2
Distriktschef .....	5

## B. Befattningar, avsedda i 42 § av avlösningsreglementet:

Järnvägsfullmäktig .....	2
Överrevisor .....	3

## C. Befattningar, hänförliga till 13—20 lönegraderna i avdelningen A av den vid avlösningsreglementet fogade tjänsteförteckning:

Aktuarie .....	3
Byråassistent .....	20
Distriktskassör .....	5
Expeditionsföreståndare .....	22
Förste styrman av klass 1 .....	2
Kassör .....	1
Kontrollör .....	7
Notarie .....	11
Registrator .....	1
Revisor .....	3
Baninspektör .....	5
Distriktskamrer .....	5
Elektroingenjör .....	1
Förrådsförvaltare .....	1
Konstruktör .....	12
Maskininspektör .....	20
Stationsinspektör av klass 2 .....	33
Verkstadskamrer .....	1

Befälhavare av klass 2 å ångfärja .....	1
Förrådskontrollör .....	1
Förste aktuarie .....	1
Förste kontrollör .....	3
Förste revisor .....	1
Intendent .....	1
Kamrer .....	1
Milkontrollör .....	1
Sekreterare .....	9
Stationsinspektör av klass 1 .....	13
Bauingenjör .....	<sup>1)</sup> 17
Befälhavare av klass 1 å ångfärja .....	2
Byråingenjör .....	14
Chef för statistiska kontoret .....	1
Maskiningenjör .....	10
Signalingenjör .....	5
Telegrafingenjör .....	5
Trafikinspektör .....	9
Överinspektör .....	3
Distriktssekreterare .....	5
Förrådsintendent .....	5
Förste baningenjör .....	13
Förste byråingenjör .....	15
Förste maskiningenjör .....	15
Förste sekreterare .....	5
Förste trafikinspektör .....	16
Lantmätare .....	1
Överinspektör .....	3
Arkitekt .....	1
Byrådirektör .....	5
Ombudsman .....	2
Överkontrollör .....	1

<sup>1)</sup> Minskas till 16 vid ledigblivande av en övertalig befattning utav ifråga-  
varande slag.

Bandirektör .....	5
Maskindirektör .....	6
Trafikdirektör.....	5
Byråchef.....	11
Förste byrådirektör .....	2

---

## REGISTER.

	Sid.
<b>Föreslagna nya befattningar</b> . . . . .	3
<b>A. Styrelsen.</b>	
<i>Administrativa byrån.</i>	
1. En förste aktuarie . . . . .	6
2. En aktuarie å statistiska kontoret . . . . .	11
<i>Kameralbyrån.</i>	
3. En notarie . . . . .	14
<i>Banbyrån.</i>	
4. En förste byråingenjör . . . . .	16
5. En byråingenjör . . . . .	23
<i>Ban- och maskinbyråerna.</i>	
6. Två sekreterare i stället för nuvarande notariebefattningar . . . . .	26
<i>Vissa tekniska byrder.</i>	
7. Tolv konstruktörer . . . . .	28
<i>Inrikes taxebyrån.</i>	
8. Angående en notariebefattning . . . . .	30
<i>Utrikes taxebyrån.</i>	
9. Angående en notariebefattning . . . . .	32
<i>Revisionskontoret.</i>	
10. Tre revisorer . . . . .	34
<b>B. Distrikten.</b>	
11. Nya befattningar för linjen Mora—Orsa—Sveg—Brunflo . . . . .	39
12. Angående byråassistenter i säkerhetstjänst . . . . .	44
13. Två underinspektörer . . . . .	54
14. En expeditionsföreståndare i Örebro . . . . .	54
15. Sex förste trafikinspektörer samt indragning av sex trafikinspektörsbefattningar . . . . .	55
<b>C. Angående viss personal å ångfärja</b> . . . . .	62
<b>D. Angående antalet förste sekreterare</b> . . . . .	63
<b>Sammanfattning av förslaget</b> . . . . .	63
<b>Departementschefens hemställan</b> . . . . .	66