

## Nr 118.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa ändringar i statsbaneförvaltningens organisation m. m.: given Stockholms slott den 24 februari 1928.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*C. Meurling.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1928.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

Sedan flera år tillbaka har statsbaneförvaltningens organisation varit föremål för utredningar och överbåganden.

Med anledning av framställning av riksdagen i skrivelse den 11 juni 1919, nr 299, angående anslag för täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918 uppdrog Kungl. Maj:t den 19 juni 1919 åt en kommission att verkställa en allsidig utredning rörande de åtgärder, som borde vidtagas för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av

*Bihang till riksdagens protokoll 1928. 1 saml. 99 häft. (Nr 118.) 467 28 1*

driften vid statens järnvägar. Berörda kommission, den s. k. statsbaneekonomikommissionen, avgav år 1921 betänkande och förslag rörande statens järnvägars ekonomi, varav del I, dagtecknad den 6 maj 1921, innefattade resultaten av kommissionens undersökningar rörande de på ekonomien direkt inverkan de faktorerna, utgifter, inkomster och finanser, och del II, daterad den 10 december 1921, utgjorde utredning och förslag angående statsbaneförvaltningens ledning och organisation. Över del II av kommissionens betänkande avgav järnvägsstyrelsen utlåtande den 22 mars 1923.

Därefter framlade socialiseringsnämnden såsom svar å Kungl. Maj:ts remiss till nämnden av statsbaneekonomikommissionens betänkande, del II, och järnvägsstyrelsens utlåtande däröver år 1924 förslag till vittgående omorganisation av statsbaneförvaltningen.

Vid anmälan den 13 november 1925 av nu omförmälda betänkanden och förslag anförde min företrädare i ämbetet följande:

»Socialiseringsnämndens förslag, varöver yttranden infordrats från ett flertal organisationer, myndigheter med flera, berör i allt väsentligt allenast frågan om statens järnvägars yttre organisation såsom allmänt affärsverk, varemot dess inre organisation i huvudsak lämnats åsido. Emellertid har av den hittills förebragta utredningen rörande statens järnvägars inre förvaltning framgått, att vissa jämkningar i nuvarande organisation, avseende förenklingar och besparingar i förvaltningen, skulle kunna genomföras utan föregripande av den vidare beredningen av de utav socialiseringsnämnden upptagna spörsmålen.

Sålunda har ekonomikommissionen i fråga om järnvägsstyrelsens inre organisation föreslagit vissa ändringar, avseende indragning av byråer och ändring i fördelning av ärendena byråer emellan. Järnvägsstyrelsen har i princip, om än med vissa inskränkningar, anslutit sig till kommissionens förslag om uppdelning byråvis av vissa ärenden.

Vidare har ekonomikommissionen föreslagit viss omorganisation av linjeförvaltningen, avseende sammansmältande av distrikts- och sektionaledning till en enda förvaltningsmyndighet. Ordföranden och en ledamot i kommissionen hava i avgiven reservation beträffande denna fråga hemställt, att linjeorganisationen måtte göras till föremål för ytterligare utredning, varvid den inom statens järnvägar förefintliga erfarenheten borde bliva på fullt tillfredsställande sätt representerad, så att ett auktoritativt allsidigt bedömande bleve möjligt. Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande över ekonomikommissionens betänkande antytt möjligheten av att utan sådan vidlyftig organisationsändring, som av kommissionen ifrågasatts, vinna avsedda förenklingar och besparingar vid linjetjänstens skötande samt hemställt, att åt järnvägsstyrelsen måtte lämnas uppdrag att härutinnan företaga vidare utredning.

Då det synes mig angeläget att i avvaktan på den slutliga prövningen av de ifrågasatta mera vittgående organisationsändringarna få utrett, vilka jämkningar i statens järnvägars inre förvaltning, såväl beträffande styrelsen som linjeförvaltningen, omedelbart kunna för ernående av besparingar och förenklingar vidtagas inom den nuvarande organisationens ram, får jag hemställa, att åt järnvägsstyrelsen uppdrages att verkställa och för Kungl. Maj:t, så snart ske kan, framlägga utredning härom i de avseenden, som i det föregående berörts.»

Vad departementschefen sålunda hemställt bifölls av Kungl. Maj:t.

I enlighet härmed har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 7 maj 1926 av-

givit förslag till vissa förändringar i statsbaneförvaltningens inre organisation i syfte att vinna förenklingar och besparingar inom densamma. Häröver har kommunikationsverkens lönenämnd den 21 juni 1926 avgivit utlåtande.

Innan jag övergår att behandla föreliggande förslag till vissa ändringar i statsbaneförvaltningens organisation, anhåller jag att i korthet få redogöra för huvuddragen av den nuvarande organisationen, vilken i huvudsak förskriver sig från år 1907.

Den centrala förvaltningen, järnvägsstyrelsen, utgöres av en generaldirektör, såsom chef för statens järnvägar, samt, såsom ledamöter av styrelsen, dels en överdirektör och souschef, dels en överdirektör, dels två överingenjörer, nämligen en för handläggning av järnvägsbyggnadsärenden, tillika chef för byggnadsbyrån, och en för handläggning av verkstadsärenden, tillika chef för verkstadsbyrån, dels ock slutligen tolv byråchefer, vilka äro chefer för var sin byrå, nämligen administrativa byrån, kameralbyrån, banbyrån, maskinbyrån, förrådsbyrån, elektrotekniska byrån, första trafikbyrån, andra trafikbyrån, tredje trafikbyrån, militärbyrån, inrikes taxebyrån och utrikes taxebyrån. Byråernas antal är alltså fjorton. Vid behandling av vissa frågor förstärkes styrelsen med två järnvägsfullmäktige och vid förfall för någon av dem en suppleant för järnvägsfullmäktige. För granskningen av statens trafikerade järnvägars samt statens järnvägsbyggnaders räkenskaper och förvaltning förordnar Kungl. Maj:t årligen tre överrevisorer.

Enligt gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande linjeförvaltningar avgöras de till styrelsens handläggning hörande ärenden, med vissa angivna undantag, av generaldirektören eller överdirektören och souschefen eller överdirektören efter föredragning av överingenjör, byråchef, förste byrådirektör, byrådirektör, ombudsman eller särskilt förordnad föredragande.

Statens trafikerade järnvägar äro indelade i fem distrikt. Varje distrikt förvaltas av en distriktsförvaltning, bestående av en distriktschef med arvode enligt 5 § i avlöningsreglementet, såsom distriktets chef, samt en bandirektör, en maskindirektör och en trafikdirektör (30:e lönegraden), föreståndare för respektive ban-, maskin- och trafikavdelningarna. I distriktsförvaltningen ingå därjämte vid föredragning av förrådsärenden en förrådsintendent, föreståndare för förrådsavdelningen, samt vid föredragning av vissa ärenden av rättslig, administrativ eller kameral natur en distriktssekreterare och ombudsman. Såsom närmaste man till och ställföreträdare för ban-, maskin- och trafikdirektörerna äro anställda respektive en förste baningenjör, en förste maskiningenjör och en förste trafikinspektör (27:e lönegraden).

För handhavande av den löpande linjetjänsten närmast under distriktsförvaltningen är varje distrikt för var och en av ban-, maskin- och trafikavdelningarna indelat i respektive ban-, maskin- och trafiksektioner, vilka förestås antingen av en förste baningenjör, förste maskiningenjör respektive förste trafikinspektör (27:e lönegraden) eller ock av en baningenjör, maskiningenjör respektive trafikinspektör (26:e lönegraden).

Sammanlagda antalet av ban-, maskin- och trafiksektioner utgör för närvarande 22, 13 och 19.

Föreliggande  
förslag till  
vissa änd-  
ringar i  
statsbaneför-  
valtningens  
organisation.

Allmänna  
synpunkter.

I sitt ovanberörda utlåtande den 22 mars 1923 över statsbaneekonomi-kommissionens betänkande, del II, anförde *järnvägsstyrelsen* bland annat följande:

Styrelsen hade vid ett flertal tillfällen, särskilt i avgivna yttranden över överrevisorernas berättelser, ställt sig betänksam mot att, såsom ifrågasatts, vidtaga mera väsentliga rubbningar i den bestående organisationen av statsbaneförvaltningen. De under kristidens abnorma förhållanden uppkomna svårigheterna att ombesörja trafikarbetet vid statens järnvägar hade icke sin orsak i statsbaneförvaltningens organisation utan i en för högtrafiken otillräcklig teknisk utrustning, för vilkens snabba anpassande efter en dylik högtrafik erforderliga medel och tillräcklig tid icke stått till buds. Några som helst klara riktlinjer för en dylik total omgestaltning av statsbaneförvaltningen saknades, och icke heller syntes man kunna utgå från det antagande, att organisationsformen, såsom förmodats, varit en medverkande orsak till det av kända förhållanden uppkomna ogynnsamma ekonomiska resultatet av statsbanedriften. För större systemförändringar borde krävas verkligt praktiskt giltiga bevis för att den bestående organisationen vållat eller medverkat till anmärkningsvärt dåliga resultat samt lika övertygande bevis för att en annan organisation skulle verka i ekonomiskt hänseende väsentligt förbättrande och förebyggande och detta trots de alltid framträdande olägenheterna med organisationsförändring.

Styrelsen ansåge fortfarande, att det hade sina synnerligen stora vådor att plötsligt nedbryta de bestående och invanda arbetsformerna. Bättre vore det tvivelsutan att efter hand med stöd av erfarenheten vidtaga förbättringar i de hänseenden, där sådana visat sig erforderliga.

I sin förevarande skrivelse den 7 maj 1926 anför styrelsen i detta hänseende följande:

Någon grundväsentlig ändring i den bestående organisationen med dess fördelning av ärendena och befogenheten emellan styrelsen såsom den egentliga förvaltningsmyndigheten och de styrelsen underlydande linjemyndigheterna såsom handhavande trafikens skötsel vore på de skäl, varför styrelsen utförligt redogjort i sitt ovannämnda utlåtande den 22 mars 1923 över ekonomikommissionens betänkande, ej med förslaget avsedd utan anslöte sig detsamma härvidlag i det hela taget mycket väl till nu gällande former och den praxis, som efter hand utbildat sig. De av styrelsen vid upprepade tillfällen angivna vådorna av en total omvälvning av den inre organisationen borde förvisso ej underskattas. Styrelsen vore fortfarande av den bestämda uppfattningen, att det vore bättre att gå varligt fram och att efter hand som erfarenheter samlades och det praktiserade arbetssättets brister i ett eller annat hänseende konstaterades söka eliminera dessa brister och därmed arbeta sig fram till något allt bättre och fullkomligare. Huvudsyftet med förslaget hade därför nu varit att med stöd av gångna erfarenheter särskilt under kristidens påfrestningar söka skapa möjligheter att smidigt anpassa och begränsa förvaltningsuppgifterna och de för dessas fullgörande befintliga förvaltningsorganen efter nuvarande och för avsevärd tid framåt förutsebara trafikförhållanden och utvecklingsarbete. I enlighet härmed hade man beträffande styrelsen i centraliseringssyfte funnit önskvärt att få företaga en omläggning eller förenkling av vissa byråers med underlydande kontors arbetsområden, och beträffande linjen hade till följande av syftet med senaste instruktionsändring år 1920 rörande särskilt distriktschefens ställning i organisationen förslaget inriktats på att ernå en ytterligare koncentrerings av befälsföringen samt en begränsning av den för förvaltningsuppgifterna erforderliga apparaten.

De organisatoriska ändringar inom järnvägsstyrelsen, som sålunda föreslås, äro i huvudsak följande:

Befattningen såsom överdirektör vid statens järnvägar skall under tider med mindre arbetsbelastning för verkets chef kunna hållas vakant. Befattningen såsom överingenjör för huvudverkstäderna utbytes mot en verkstadsdirektörsbefattning i 30:e lönegraden. Administrativa byrån och kameralbyrån ersättas med en byrå för handläggning av allmänna administrations- och personalärenden, lämpligen benämnd kanslibyrån. I samband härmed utbrytes ur den nuvarande administrativa byrån dess avdelning för ekonomiska utredningar samt inrättas en ekonomibyrå för handläggning av de allmänna ekonomiärendena. Beträffande byggnadsbyrån föreslås vissa personalindragningar och likaså i fråga om maskinbyråns inspektionsavdelning och elektrotekniska byråns telegraf- och belysningsavdelning. Vidare föreslås flyttning av vissa arbetsuppgifter å inrikes och utrikes taxebyråerna till andra byråer och kontor samt till ett gemensamt till inrikes taxebyrån avslutet tjänsteställe, lämpligen benämmt reklamationskontoret, till vilket skulle sammanföras inrikes- och utrikes taxebyråernas ersättnings- och restitutionsavdelningar samt godsregleringsärendena, vilka nu äro förlagda till en avdelning inom andra trafikbyrån.

Beträffande linjeförvaltningarna föreslår järnvägsstyrelsen, att de under styrelsen nu ställda, kollektivt arbetande distriktsförvaltningarna utbytas mot de under styrelsen ställda distriktscheferna samt att under dessa skola direkt sortera sektionsföreståndarna, vilka till lättande av distriktschefens arbetsbörda skulle erhålla ökad befogenhet vid handläggning av vissa ärenden. De nuvarande avdelningsföreståndarna skulle såsom faktiskt utgörande en mellaninstans borttagas och distriktscheferna i stället utrustas med fackkunniga medhjälpare inom de olika avdelningarna, vilka allt efter förhållandena skulle vara placerade i ban-, maskin- och trafikdirektörsgraden (30:e lönegraden) eller i förste baningenjörs-, maskiningenjörs- och trafikinspektörsgraden (27:e lönegraden).

I samband med nu angivna ändringar i statsbaneförvaltningens organisation har järnvägsstyrelsen beträffande en del befattningar eller grupper av befattningar inom nämnda förvaltning föreslagit vissa anordningar av principiell innebörd. Sålunda har styrelsen hemställt om åtgärders vidtagande i syfte att Kungl. Maj:t skulle äga att, då förhållandena så påkallade, besluta, dels att med förnyat förordnande beträffande befattningen såsom överdirektör vid statens järnvägar finge tills vidare anstå, dels att vid uppkommande vakanser befattningshavare i direktörsgrad vid distrikten komme att ersättas med befattningshavare i 27:e lönegraden, dels ock, beträffande befattningar vid statens järnvägar inom 21:a—27:e lönegraderna, att dylik befattning antingen tillsvidare bleve vakantsatt eller ock definitivt ersatt med befattning av lägre tjänstegrad.

I avgiven reservation hava *överdirektörerna och byråchefen å inrikes taxebyrån* ifrågasatt lämpligheten av att, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, vissa

hittills av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt beslutade befattningar skulle kunna av Kungl. Maj:t förändras till lägre tjänstegrad samt därvid framhållit, att därest möjlighet skulle anses böra beredas att under depressionstider nedsätta lönerna för statstjänst, angelägenheten för verket att såväl behålla som förvärva goda krafter syntes fordra, att möjlighet gaves att under mera krävande tider kunna individuellt öka lönerna över de normala. Om den föreslagna anordningen överhuvud skulle införas, syntes den böra tillämpas icke blott på ett utan på samtliga statens verk eller åtminstone på de affärsdrivande verken. Enligt reservanternas mening vore fluktuationerna inom den högre förvaltningens arbetsområde icke kvantitativt och än mindre kvalitativt hastigare växlande än att, om den av statsmakterna godkända organisationsformen visade sig för vidlyftig, ändring av densamma kunde ske på samma sätt, som den tillkommit, eller genom gemensamt beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen.

I nu angivna hänseenden må erinras, att Kungl. Maj:t genom brev den 27 oktober 1922 meddelat vissa bestämmelser angående återbesättande av ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk samt därvid bland annat föreskrivit, *dels* att vid uppkommande ledighet å ordinarie befattning skall verkställas utredning, huruvida icke genom vidtagande av förenklingar i arbetet eller genom ändrad arbetsfördelning de till befattningen hörande göromålen kunna utföras antingen med anlitan av de i övrigt förefintliga arbetskrafter eller ock av befattningshavare med lägre avlöning än den, vilken varit förenad med den ledigblivna befattningen, *dels ock* att, därest vid ledighet å ordinarie befattning inom numera 21:a—27:e lönegraderna eller å befattning, som på förslag av verksstyrelse tillsättes av Kungl. Maj:t, vederbörande verksstyrelse på grund av förenämnda utredning finner, att återbesättande bör ske, frågan härom skall underställas Kungl. Maj:ts prövning och att åtgärd för befattnings återbesättande ej må vidtagas, förrän Kungl. Maj:t lämnat medgivande därtill. Vidare har Kungl. Maj:t under senare år vid fastställandet av personalstaterna eller antalet ordinarie befattningar inom 1:a—20:e lönegraderna vid kommunikationsverken plägat bemyndiga verksstyrelsen att, i den mån så prövades lämpligt, *dels* vid uppkommande ledighet å befattning inom nyssnämnda lönegrader utbyta den lediga befattningen mot tjänst inom lägre lönegrad, *dels ock* inom berörda lönegrader utbyta viss befattning mot annan av samma lönegrad.

*Lönenämnden*, som i sitt förberörda utlåtande den 21 juni 1926 yttrat sig endast i fråga om de av järnvägsstyrelsen förordade principerna beträffande indragning eller förändring i lönehänseende av utav organisationsändringarna berörda befattningar, har i dessa avseenden anfört:

»I likhet med järnvägsstyrelsen hyser lönenämnden den uppfattningen, att därest det visar sig, att en befintlig ordinarie tjänst vid statens järnvägar lämpligen kan indragas eller ersättas med en befattning inom lägre lönegrad än den förutvarande, åtgärder i sådant hänseende böra vid uppkommande vakans å tjänsten med all skyndsamhet vidtagas. Vad särskilt angår

den genom förordnande på viss tid tillsatta överdirektörsbefattningen vid statens järnvägar, har lönenämnden sålunda intet att erinra mot att densamma, vid utgången av ett meddelat förordnande å tjänsten, vakantsättes. Däremot anser sig lönenämnden icke kunna biträda järnvägsstyrelsens förslag, att det utan vidare skall ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida tjänsten sedermera skall återbesättas och i så fall för huru lång tid. De eventuella växlingar i behovet av sagda tjänst, med vilka järnvägsstyrelsen synes räkna, lära nämligen icke kunna tänkas inträda så hastigt, att det skulle bliva förbundet med nämnvärd olägenhet att avvakta riksdagens prövning av frågan om tjänstens behövlighet. Därest befattningen anses kunna indragas och på grund därav vid inträffande ledighet av Kungl. Maj:t vakantsättes, torde anmälan härom höra göras till riksdagen, som då sättes i tillfälle att besluta om tjänstens definitiva indragning. Skulle det framdeles visa sig nödvändigt att ånyo inrätta en överdirektörsbefattning vid statens järnvägar, bör enligt lönenämndens mening framställning härom i sedvanlig ordning göras hos riksdagen.

På liknande sätt torde vid inträffande vakans å sådan tjänst inom någon av 28:e—30:e lönegraderna, som anses böra ifrågakomma till indragning eller nedflyttning, tjänsten kunna hållas obesatt eller uppehållas allenast på förordnande, intill dess riksdagens beslut rörande indragningen eller nedflyttningen hunnit inhämtas, och bör sedermera ett återinrättande eller en höjning av dylik tjänst förekomma först efter riksdagens i varje särskilt fall härutinnan fattade beslut. Enligt lönenämndens mening sammanhänger nämligen frågan om dessa högre tjänsters inrättande eller avskaffande samt rörande tjänste- och löneställningen för desamma i regel så intimt med med själva organisationsspörsmålet, att det icke kan anses föreligga anledning att beträffande dem frångå det nuvarande systemet för prövning av tjänsternas behövlighet m. m.

I fråga åter om befattningarna inom 21:a—27:e lönegraderna synes lämpligen böra av riksdagen utverkas bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid uppkommande ledighet å dylik befattning antingen tills vidare hålla densamma vakant eller ock utbyta densamma mot tjänst inom lägre lönegrad ävensom att inom berörda lönegrader utbyta viss befattning mot annan, tillhörande samma lönegrad. Om sådant utbyte synes anmälan böra göras till påföljande riksdag. Det må härvid erinras, hurusom Kungl. Maj:t under senare år vid fastställandet av antalet ordinarie befattningar av högst 20:e lönegraden plägat lämna verksstyrelserna dylikt bemyndigande i fråga om befattningar, tillhörande 1:a—20:e lönegraderna.

Vad här ovan framhållits äger enligt lönenämndens mening tillämplighet beträffande tjänster såväl inom järnvägsstyrelsen som vid linjeförvaltningarna. Det av järnvägsstyrelsen förordade systemet för bestämmande av tjänste- och löneställningen för de experter inom ban-, maskin- och trafik-tjänsten, vilka skulle fungera såsom distriktschefens närmaste medhjälpare, anser sig lönenämnden emellertid icke kunna lämna utan erinran. Enligt järnvägsstyrelsens förslag i denna del skulle, efter Kungl. Maj:ts beprövande i varje förekommande fall, nämnda befattningshavare kunna, då förhållandena ansåges kräva detta, innehava ban-, maskin- och trafikdirektörsgrad, inom vilken grad tillsättning borde ske efter förslag av generaldirektören, eller vid lättare förhållanden förste baningenjör-, förste maskiningenjör- och förste trafikinspektörsgrad.

Oavsett vilken organisationsform, som kan finnas lämpligast i fråga om statens järnvägars distriktsbefäl, synes det lönenämnden, att ett dylikt system med allt efter förhållandena växlande tjänsteställning för distriktschefernas närmaste medhjälpare icke kan anses lämpligt. De olägenheter,

som bleve förbundna med det angivna osäkerhetstillståndet i fråga om sagda tjänsters ställning och avlöningsförhållanden och som utförligt utvecklats i reservationer till järnvägsstyrelsens framställning, skulle enligt lönenämndens mening helt visst komma att överväga de tämligen obetydliga fördelar i besparingshänseende m. m., som anordningen under vissa omständigheter kunde tänkas medföra. Oavsett vilken tjänstegrad, som vid en eventuell omorganisation av distriktsförvaltningarna kan komma att bliva bestämd för distriktschefens närmaste sakkunniga medhjälpare, vill lönenämnden såsom sin åsikt framhålla, att arbetsuppgifterna för dessa befattningshavare såväl inom ett och samma distrikt som vid en jämförelse mellan de olika distrikten icke lära erbjuda sådana skiljaktigheter, att det kan anses tillräckligt motiverat att införa ett system, enligt vilket ifrågavarande befattningar inom ett distrikt skulle kunna tillhöra 30:e lönegraden, under det att de samtidigt vid ett annat distrikt vore hänfödda till 27:e lönegraden. Än mindre torde en dylik skillnad böra förekomma i fråga om befattningar tillhörande ett och samma distrikt. Såsom redan beträffande överdirektörstjänsten framhållits, kan det ej förutsättas, att de växlingar i avseende å trafikens omfattning och verkets utveckling i övrigt, som kunna tänkas uppstå under olika tidsförhållanden, skulle nödvändiggöra en dylik rörlighet i avseende å dessa högre linjetjänster. Enligt lönenämndens uppfattning böra desamma sålunda under alla förhållanden tillhöra en och samma, av statsmakterna för dem fastställda lönegrad och ändring i fråga om denna åstadkommas endast genom statsmakternas beslut i vanlig ordning angående höjning eller sänkning av tjänstekategorien såsom sådan.

Lönenämnden vill slutligen framhålla, att därest de anordningar av löneteknisk innebörd, som här ovan berörts, finnas önskvärda att få genomförda beträffande statens järnvägar, det bör tagas under övervägande, huruvida icke motsvarande bestämmelser böra komma till användning även vid andra statens verk.»

Med anledning härav hava yttranden inforrats från *generalpoststyrelsen*, *telegrafstyrelsen* och *vattenfallsstyrelsen*, och hava dessa styrelser förklarar intet vara att erinra mot tillämpande vid respektive verk av det av lönenämnden föreslagna förfarings sättet vid inträffad ledighet å befattningar inom 21:a—27:e lönegraderna. Generalpoststyrelsen har därutöver på anförda skäl ifrågasatt, huruvida icke beträffande dessa befattningar det av lönenämnden förordade bemyndigandet för Kungl. Maj:t borde utvidgas att omfatta även inrättande av ytterligare tjänster inom dessa lönegrader.

Departements-  
chefen.

Såsom ovan nämnts, föreligga två kommittéförlag, avseende genomgripande ändringar i statens järnvägars såväl yttre som inre organisation, nämligen statsbanekonomikommisionens och socialiseringsnämndens utredningar och förslag. De i dessa förslag framkomna spörsmålen och uppslagen äro emellertid av den vittgående omfattning och principiella innebörd, att ytterligare utredningar i dessa frågor äro erforderliga, innan desamma kunna upptagas till slutlig prövning. Härtill kommer, att samtliga över socialiseringsnämndens förslag infortrade yttranden ännu icke inkommit.

Dessa förhållanden torde emellertid icke böra utgöra hinder för att inom statsbaneförvaltningen genomföra de förenklingar och besparingar, som redan nu kunna åvägbringas i stort sett inom ramen för den nuvarande organisationen och vilka i varje fall icke föregripa de mera vittgående orga-



nisationsplanerna. Fastmer synas dylika mindre jämkningar i organisationen så mycket mera behöfliga, som de ekonomiska förhållanden, vilka efter kristiden inträtt, påkalla åtgärder i syfte att genom förenklingar och omläggningar i arbetet vinna besparingar i driftkostnaderna inom statsförvaltningen.

Det förslag till förändringar inom statsbaneförvaltningen, som järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 7 maj 1926 framlagt, synes mig mera innebära en anpassning av nämnda förvaltnings uppgifter och organ efter de lugnare tider, som efterträtt kristidens abnorma förhållanden i avseende å trafikarbetet vid statens järnvägar, än en omorganisation i egentlig mening. Även om, såsom i det följande skall närmare utvecklas, jag anser mig böra förorda avvikelser beträffande vissa delar, synes mig förslaget i stort sett väl avvägt och av beskaffenhet att tillgodose kravet på nedbringande i möjligaste mån av kostnaderna för statsbaneförvaltningen. Jag anser mig därför kunna förorda, att sagda förslag i huvudsak nu bringas till genomförande.

Vad beträffar de av järnvägsstyrelsen föreslagna anordningarna i fråga om befattningarna såsom överdirektör och distriktschefernas fackkunniga medhjälpare, anser jag mig icke kunna giva min anslutning till de principer, som kommit till uttryck i styrelsens berörda förslag. Såsom lönenämnden anfört, torde frågan om behövligheten av och löneställningen för de högre befattningarna vid såväl styrelsen som linjeförvaltningarna i allmänhet stå i nära samband med frågor av organisatorisk innebörd, och förändringarna i förhållandena å statens järnvägars arbetsområde torde väl näppeligen bliva snabbare än att med prövningen av dessa frågor utan olägenhet kan anstå till närmaste riksdag. Beträffande de i kommunikationsverkens avlösningsreglemente upptagna befattningar, som tillsättas genom förordnande på viss tid, samt de genom konstitutorial tillsatta befattningarna inom 28:e—30:e lönegraderna torde alltså frågan om dessa tjänsters behövlighet och löneställning alltjämt böra prövas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt. I fråga åter om tjänster inom 21:a—27:e lönegraderna, vilka icke äro av sådan betydelse för organisationens gestaltning, torde med hänsyn till ifrågavarande verks egenskap av affärsdrivande en något större smidighet vara påkallad. Jag anser mig därför böra tillstyrka, att beträffande befattningar inom dessa lönegrader vid nämnda verk av riksdagen utverkas bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid uppkommande ledighet å dylik befattning antingen tills vidare hålla densamma vakant eller ock utbyta densamma mot tjänst inom lägre lönegrad ävensom att inom berörda lönegrader utbyta viss befattning mot annan av samma lönegrad. Anmälan om dylikt utbyte lär böra göras till nästföljande riksdag.

Jag övergår härefter till detaljerna i järnvägsstyrelsens förslag samt gör därvid början med förändringarna inom styrelsen.

### Järnvägsstyrelsen.

Enligt instruktionen skola överdirektören och souschefen, vilken är generaldirektörens närmaste man och ställföreträdare, samt överdirektören i den

Över-  
direktören.

omfattning, generaldirektören bestämmer, biträda honom vid utövningen av hans ämbete. I frånvaro av såväl generaldirektören som överdirektören och souschefen skola de ärenden, som eljest på föredragning avgöras av nämnda befattningshavare, avgöras av överdirektören. Såväl överdirektören och souschefen som överdirektören hava att efter särskilt uppdrag av generaldirektören, jämväl då denne i övrigt förvaltar sitt ämbete, i stället för generaldirektören avgöra under viss tid viss grupp eller visst slag av ärenden eller alla till en eller flera byråer hörande ärenden.

Befattningen såsom överdirektör vid statens järnvägar inrättades år 1914. Det huvudsakliga syftet med ifrågavarande befattnings inrättande var att bereda en då välbehörlig lättnad i generaldirektörens arbetsbörda, i det att handläggningen av vissa löpande ärenden framför allt å de icke tekniska byråerna skulle avlyftas från honom och erforderlig tid beredas generaldirektören för behandling av de stora, initiativkrävande frågorna inom järnvägsförvaltningen.

*Järnvägsstyrelsen* framhåller nu i sin skrivelse den 7 maj 1926, att det ingalunda vore uteslutet, att under lugnare förhållanden det skulle utan menlig inverkan på verkschefens arbetsbörda kunna visa sig tillräckligt med en uppdelning av arbetet i beslutande instans å två krafter i stället för såsom nu tre och att den tredje alltså kunde i besparingssyfte indragas. Då det emellertid vore av vikt att hava tillgång till överdirektörstjänsten, om behovet sedermera skulle ändras, föreslår styrelsen, att det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, om och för huru lång tid tjänsten skulle besättas.

Den minskning i förvaltningsuppgifterna, som blivit en följd av den numera inträdda stabiliseringen i statens järnvägars verksamhet, har jämväl medfört en lättnad i arbetsbördan för den beslutande ledningen för verket. Någon större ökning av nämnda arbetsbörda synes ej heller, såvitt nu kan bedömas, vara att emotse inom den närmaste framtiden. Då på grund härav minskat behov av biträde för generaldirektören vid utövningen av hans ämbete numera förefinnes, torde det ej längre vara erforderligt att hava såväl en överdirektör och souschef som en överdirektör vid hans sida. Med hänsyn härtill och då förordnandet för överdirektörsbefattningens nuvarande innehavare, vilken under år 1928 uppnår 63 levnadsår, utlöper med utgången av samma år, vill jag föreslå, att sagda befattning indrages.

Den nuvarande organisationen av verkstadsdriften vid statens järnvägar tillkom år 1917, i det att nämnda år huvudverkstäderna utbrötos ur distriktens maskinavdelningar och centraliserades under en gemensam ledning. Avsikten härmed var, att verkstadsdriften skulle bättre kunna skötas enhetligt och efter bestämd plan, att utvidgandet av verkstäder och anskaffande av nya arbetsmaskiner skulle kunna ske med hänsyn till behovet inom hela statsbanenätet samt att planmässighet och specialisering skulle kunna lättare vinnas liksom iakttaga förenklade och billigare arbetsmetoder lättare skulle kunna komma samtliga verkstäder till godo. Vad beträffar formen för cen-

Departements-  
chefen.

Uthytande  
av över-  
ingenjör-  
befattningen  
för verkstads-  
ärenden mot  
en verkstads-  
direktörs-  
befattning  
m. m.

tralledningens organisation, hade särskilda av järnvägsstyrelsen tillkallade sakkunniga föreslagit upprättande inom järnvägsstyrelsen av en särskild byrå, verkstadsbyrån, under ledning av en byråchef, vilken, med hänsyn till att för befattningen måste väljas en person med framstående duglighet och att han skulle erhålla större befogenhet än annan byråchef, skulle utöver byråchefsarvode tillerkännas ett personligt tilläggsarvode av 1,500 kronor. Järnvägsstyrelsen åter ansåg frågan bäst lösas sålunda, att ledningen över samtliga huvudverkstäder lämnades åt en särskild chef med distriktschefs tjänsteställning och avlöningsförmåner, benämnd distriktschefen för huvudverkstäderna, med placering å samma ort, där den största huvudverkstaden, centralverkstaden, är belägen, eller i Örebro. Kungl. Maj:t framlade i proposition nr 174 för 1917 års riksdag förslag i enlighet med vad järnvägsstyrelsen förordat. Med anledning härav hemställdes i en inom riksdagen väckt motion (II: 423), att för den centrala ledningen av statens järnvägars verkstadsdrift måtte å järnvägsstyrelsens stat uppföras en ny överingenjör jämte övrig erforderlig personal. Riksdagen (skrivelse nr 232) fann det lämpligast, att chefen för huvudverkstäderna inordnades i järnvägsstyrelsen samt jämställdes med överingenjören och chefen för statens järnvägsbyggnader, och beslöt i enlighet härmed inrättande inom styrelsen av en befattning såsom överingenjör och chef för statens järnvägars huvudverkstäder med ett arvode av 12,000 kronor, varjämte såsom hans närmaste man och ställföreträdare uppfördes en byrådirektör å den nya verkstadsbyrån inom styrelsen. Vid 1919 års lönereglering höjdes överingenjörens arvode till 17,000 kronor.

Sedan dåvarande överingenjören för huvudverkstäderna avlidit, gjorde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 5 december 1923 framställning i fråga om sättet för utövande av chefskapet för statens järnvägars verkstadsväsende samt anförde därvid i huvudsak följande:

Styrelsen hade ansett de överallt brydsamma ekonomiska förhållandena och deras verkningar, som påkallat inskränkningar inom alla grenar av järnvägstjänsten, jämväl böra föranleda någon ändring i förevarande avseende. Denna ändring hade dock synts styrelsen ej böra få gå ut över den nuvarande organisationens idé utan borde kunna inskränka sig till en temporär modifikation av chefsstället och dess utrustande med hjälpkrafter. Styrelsen hade sålunda funnit, att tjänsten i fråga borde kunna tillsvidare upprätthållas på förordnande genom tjänsteman i tjänsteställning under överingenjör och lämpligen av samma tjänstegrad, som inom styrelsen intoges av byråchef. Innehavaren av dylikt förordnande till överingenjörens för verkstadsväsendet ersättande — därtill verkschefen, i likhet med vad fallet vore beträffande överingenjör och byråchef, torde hava att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag — borde i övrigt under benämning lämpligen av verkstadsdirektör tillerkännas enahanda befogenheter och utöva enahanda aliganden, som instruktionsenligt tillhörde chefen för statens järnvägars huvudverkstäder, samtidigt föreståndare för järnvägsstyrelsens verkstadsbyrå. Vad avlöning till den förordnade verkstadsdirektören anginge, syntes densamma i konsekvens med den tänkta tjänsteställningen böra utgå med samma belopp, som för byråchef vore gällande, med skyldighet för den förordnade, därest han innehade statstjänst, att under tiden för förordnandet avstå alla avlöningsförmåner i innehavande tjänst.

Med bifall till styrelsens hemställan förordnade Kungl. Maj:t den 14 december 1923 en förste maskiningenjör att från och med den 1 januari 1924 tills vidare i egenskap av verkstadsdirektör upprätthålla chefskapet för statens järnvägars verkstadsväsende med enahanda befogenheter och åligganden, som enligt gällande instruktion tillhöra överingenjören för huvudverkstäderna, varjämte hans avlöning bestämdes enligt nuvarande 30:e lönegraden (byråchefsgraden).

I sin skrivelse den 7 maj 1926 anför nu *järnvägsstyrelsen*, att ehuru den sålunda förändrade tjänsteställningen för chefen för huvudverkstaden avsetts att fortvara endast tillsvidare, styrelsen med stöd av vunnen erfarenhet ansåge sig nu kunna och böra föreslå, att ifrågavarande provisoriska anordning gjordes permanent, därvid verkstadsdirektören lämpligen borde i avlönings- och pensionshänseende likställas med byråchef. Därjämte anmäler styrelsen, att byrådirektörsbefattningen å verkstadsbyrån, vilken befattning alltsedan innehavarens befordran år 1922 till maskindirektör och chef för huvudverkstaden i Örebro varit vakant, ansåges kunna definitivt indragas.

Departements-  
chefen.

Centraliseringen av statens järnvägars huvudverkstäder under en överingenjör, tillsatt allenast på förordnande för viss tid, betingades av angelägenheten av att för ledningen av denna gren av statsbaneförvaltningen erhålla en organisationsform, som medförde de bästa möjliga tekniska och ekonomiska resultat, varför synnerligen stora fordringar på erfarenhet och duglighet ansågs böra ställas på innehavaren av berörda chefspost. Att det också gällde betydande värden, framgår av då förebragt utredning, som utvisade, att värdet av vid huvudverkstäderna utförda underhållsarbeten för den rullande materielen, tillverkningar m. m. stigit från 6.2 miljoner kronor år 1911 till 9.3 miljoner kronor år 1915 samt att anskaffningskostnaden för den rullande materielen, vilken i slutet av år 1911 utgjorde omkring 143 miljoner kronor, vid slutet av år 1915 belöpte sig till omkring 161.5 miljoner kronor. Enligt vad jag inhämtat utgjorde värdet av underhållsarbeten och tillverkningar m. m. vid huvudverkstäderna år 1926 omkring 19 miljoner kronor samt anskaffningskostnaden för den rullande materielen vid slutet av samma år omkring 281.5 miljoner kronor. Även om hänsyn måste tagas till det nuvarande lägre penningvärdet, äro de värden, det här rör sig om, av sådan storlek, att endast en mycket framstående kraft torde böra stå i spetsen för verkstadsdriften. Jag anser alltså, att ifrågavarande befattning alltjämt bör vara av beskaffenhet att tillsättas genom förordnande på viss tid. Vad beträffar löneställningen, så ehuru det med hänsyn till vad här anförts skulle kunna ifrågasättas, huruvida icke befattningen borde fortfarande vara förenad med för densamma nu stadgat arvode, anser jag mig böra av sparsamhetsskäl föreslå, att befattningen under benämning av verkstadsdirektör uppföres med ett arvode av 15,000 kronor.

Mot styrelsens förslag till indragning av byrådirektörsbefattningen å verkstadsbyrån har jag intet att erinra.

Administrativa byrån handlägger ärenden rörande statsbaneförvaltningens organisation, ärenden angående förvaltningen i allmänhet, såsom ärenden rörande årliga personal- och kostnadsstater, vidare ärenden berörande järnvägsstyrelsen i dess helhet, allmänna personalärenden, såsom ärenden rörande allmän tjänsteordning och disciplinstadga för personalen. allmänna bestämmelser för personalens antagande och utbildning (rekryteringsstadga) och för personalens befordringsförhållanden, samt slutligen statistiska ärenden, ärenden av rättslig natur och ekonomiska utredningsärenden.

Förändring av administrativa och kameralbyråerna till en kanslibyrå och en ekonomibyrå m. m.

Å administrativa byrån äro anställda en ombudsman (28:e lönegraden) och en förste sekreterare (27:e lönegraden). Till byrån höra avdelningen för ekonomiska utredningar med en byrådirektör (28:e lönegraden) såsom föreståndare samt en förste aktuarie och en aktuarie (24:e respektive 21:a lönegraden), statistiska kontoret med en chef (26:e lönegraden) och två aktuarier samt biljett- och blankettkontoret med en intendent (26:e lönegraden) såsom föreståndare.

Kameralbyrån handlägger ärenden rörande personalens avlönings- och pensionsförhållanden, ärenden rörande avsked, entledigande, pension, skadestånd och understöd, sjukvård, fria resor och transporter, kameral- och revisionsärenden, kassaärenden m. m.

Å kameralbyrån äro placerade en förste sekreterare och en notarie (21:a lönegraden). Under byrån lyda kammarkontoret med en kamrer (26:e lönegraden) såsom föreståndare, revisionskontoret med en förste revisor (26:e lönegraden) såsom föreståndare och tre revisorer (21:a lönegraden) samt huvudkassan med en huvudkassör (21:a lönegraden).

Medan sålunda ärenden rörande allmänna personaltjänstgörings- och rekryteringsbestämmelser handläggas å administrativa byrån samt ärenden rörande personalens ekonomiska villkor å kameralbyrån, behandlas personalärenden, som kunna anses avse befälsföringen, såsom antagande, befordran och placering samt instruktioner för personalen, och bestämmandet av personalbeståndets storlek och sammansättning å de olika fackbyråerna. nämligen ban-, maskin-, första trafik-, förråds- och verkstadsbyråerna ävensom — beträffande statens järnvägsbyggnader — å byggnadsbyrån.

I sitt betänkande, del II, föreslog *statsbaneekonomikommisionen* för vinnande av största möjliga enhetlighet i behandlingen av personalfrågorna inrättandet av en personalavdelning eller personalbyrå, till vilken skulle sammanföras de personalärenden, som nu äro fördelade på administrativa byrån och kameralbyrån, samt de viktigaste av fackbyråernas personalärenden eller de allmänna personalinstruktionerna och grunderna för personaluppställning. Vidare föreslog kommissionen, att administrativa byråns avdelning för ekonomiska utredningar skulle ombildas till en ekonomibyrå, till vilken skulle sammanföras alla ekonomiska ärenden av allmän natur, nämligen, förutom nämnda avdelnings ärenden, administrativa byråns statistiska ärenden samt kameralbyråns ekonomiska och kamerala ärenden utom revi-

sionsärendena, vilka skulle förläggas till administrativa byrån, som sålunda skulle erhålla en snävare avgränsning av sina arbetsuppgifter. Kameralbyrån föreslogs skola indragas.

I sitt utlåtande den 22 mars 1923 över nämnda betänkande, del II, åberopade *järnvägsstyrelsen* en inom styrelsen tidigare verkställd undersökning angående i viss mån förändrad byrändelning samt anförde vidare bland annat följande:

Undersökningen i fråga hade avsett att förverkliga ett länge närt önskemål att inom den bestående organisationens ram vidtaga vissa till koncentration och andra fördelar verkande samt till framtida personalbesparingar syftande ändringar av arbetsfördelningen mellan styrelsens byråer. Verkschefen hade därvid utgått ifrån att mellan de nuvarande administrativa och kamerala byråerna skulle verkställas omflyttning av ärendena så, att till den administrativa byrån förlades nuvarande kameralbyråns ärenden rörande frågor om personalens anställnings- och lönevillkor och dylikt och till en ekonomibyrå förlades från nuvarande administrativa byrån dess avdelning för ekonomiska utredningar och statistiska kontoret samt från kameralbyrån kassakontoret. Till ekonomibyrån skulle vidare från inrikes taxebyrån föras de ekonomiska utredningarna rörande de stora för verkets inkomstekonomi grundläggande taxenärendena. Det vore särskilt av vikt för verkschefens funktion, att till en byrå samlades överblicken av alla de stora ekonomiska förvaltningsangelägenheterna, och en dylik anordning borde därför — även om den vid tillämpat arbetssätt i verkschefens förhållande till berörda byråers olika avdelningar och arbetskrafter redan sedan länge gällde i praktiken — genomföras så snart, som med hänsyn till naturliga och giltiga personalhänsyn lämpligen kunde ske. En dylik inre omgestaltning borde medföra möjligheter för en mera rationell arbetsfördelning samt möjligen också — då vissa högre tjänstemän vid de berörda byråerna efter en gång avslutade kommittéarbeten och särskilda utredningsuppdrag kunde disponeras för styrelsens egentliga arbetsuppgifter — någon besparing i arbetskrafter.

I sin skrivelse den 7 maj 1926 anför *järnvägsstyrelsen* i detta ämne till en början följande:

Styrelsen ville här, med anslutning till vad redan berörts, understryka, att med tillämpning av verkschefens befogenhet att i förekommande fall nämna särskilda föredragande i praktiken sedan länge uppnåtts viss enhetlighet å berörda områden, särskilt beträffande beredningen och föredragningen av de allmänna ekonomifrågorna.

Om man nu såsom grundval utginge från förhållandena under de senare åren rörande mängden och arten av arbetsuppgifterna å berörda byråer, måste det göras gällande, att, med lämplig uppdelning av ärendena inom byrån samt med anpassning av beslutsmässigheten i fråga om ärenden av mindre valör genom dessas avgörande av byråchef underordnade tjänstemän, det länge närda önskemålet om de allmänna personalärendenas sammanförande under en gemensam byrå, kanslibyrån, borde kunna realiserats och likaså de allmänna grundläggande ekonomifrågorna kunna få sin behandling inom en och samma byrå, ekonomibyrån.

Styrelsen föreslår alltså inrättande i stället för administrativa byrån och kameralbyrån av en kanslibyrå och en ekonomibyrå. Å kanslibyrån skulle placeras förste sekreteraren å administrativa byrån samt förste sekreteraren och notarien å kameralbyrån. Å ekonomibyrån skulle byrådirektören

å administrativa byråns avdelning för ekonomiska utredningar fortfarande såsom hittills handhava kalkylationsgöromålen och i allmänhet de specialutredningar i ekonomiska frågor, som påkallas. Vidare skulle till byråchefens hjälp anställas en sekreterare i 24:e lönegraden, avsedd att ersätta förste aktuarien å avdelningen för ekonomiska utredningar, varjämte aktuarien å nämnda avdelning överföres till ekonomibyrån. Slutligen föreslås, att ombudsmannen å administrativa byrån icke skall tillhöra vare sig denna byrå eller den nya kanslibyrån utan ställas direkt under verkschefen.

Beträffande berörda förslag anför styrelsen vidare:

I stora drag utfört skulle *kanslibyrån* komma att handlägga ärenden rörande instruktionen och arbetsordningarna, personalstaten och ärenden i övrigt, som rörde förvaltningen i allmänhet och ej tillhörde annan förvaltningsbyrås handläggning, samt, beträffande personalärenden, avlönings- och pensionsärenden, ärenden rörande allmänna bestämmelser för personalens antagande och utbildning m. m. liksom revisionen. Vad särskilt revisionen anginge, vore nämligen att märka, att revisionskontorets verksamhet huvudsakligen innefattade granskning av författningenslighet av förestående eller redan gjorda utbetalningar och att det alltså borde närmare ansluta sig till en byrå med administrativa och juridiska arbetsuppgifter än till en byrå för ekonomiska ärenden. Detta kontor komme alltjämt att få mera samarbete med den byrå, som utfärdade specialbestämmelser rörande avlöningsfrågor och meddelade beslut rörande tillämpning av avlöningsbestämmelser m. m., än med en ekonomibyrå och dess befattning med de stora ekonomiska dispositionerna. Föredragningen inom styrelsen av revisionsanmärkningarna torde ock lämpligen böra uppdragas åt byråchefen för kanslibyrån med hans intima kännedom om gällande författningar och dylikt.

*Ekonomibyrån* skulle handlägga ärenden av finansiell och kameral natur, såsom angående anslag, kostnadsstat, beräkning av behållen inkomst, bokförings- och kassaväsendet m. m., ärenden rörande förvaltade pensions- och andra fonder, koncession av enskild järnväg, statslån eller annat statsunderstöd åt enskild kommunikationsanstalt, andra ekonomiska utredningar, ärenden av statistisk natur och ärenden rörande taxeväsendet, i sådana fall där viktiga ekonomiska intressen därav berördes. Till den nya ekonomibyrån torde också, enligt berörda grunder för ärendesfördelningen, böra förläggas, utom enligt sakens natur statistiska kontoret, jämväl kammarkontoret.

Till *ombudsmannens* å administrativa byrån handläggning hörde rättegångsärenden och andra ärenden av rättslig natur, i den mån de icke tillhörde byggnadsbyråns eller den därstädes anställde ombudsmannens handläggning. I arbetsordningen för styrelsen angäves, att det åligger ombudsmannen å administrativa byrån, bland annat, att efter anmodan av överingenjör, byråchef, förste byrådirektör samt byrådirektör avgiva yttrande i rättsliga frågor.

Formellt sett vore ombudsmannen å administrativa byrån i avseende å sin verksamhet och ställning underställd byråchefen för administrativa byrån. I praktiken hade emellertid förhållandena sedan länge utvecklats sådärhän, att ombudsmannen direkt, d. v. s. utan byråchefen såsom mellanhand, inför generaldirektören liksom i bestraffningsplenium inför den samlade styrelsen föredroge förekommande rättsliga ärenden.

Till befästande av denna ordning, som visat sig ändamålsenlig, hade styrelsen tänkt sig, att ombudsmannen å nuvarande administrativa byrån icke vidare borde tillhöra nuvarande administrativa byrån eller den blivande kanslibyrån utan borde ställas direkt under verkschefen.

I avgiven reservation har *byråchefen å kamerallbyrån* förklarar sig icke kunna biträda järnvägsstyrelsens förslag i denna del. Till stöd därför har reservanten huvudsakligen anfört, att chefen för den nya kanslibyrån komme att erhålla för stor arbetsbörda samt att det på grund av ärendenas beskaffenhet icke, såsom förutsatts, läte sig göra att till lättande av berörda arbetsbörda överlämna avgörandet av en del ärenden till en byråchefen underordnad tjänsteman.

Departements-  
chefen.

Av vad ovan anförts framgår, att det sedan en längre tid tillbaka alltmera framstått såsom lämpligt och önskvärt att inom järnvägsstyrelsen erhålla en mera enhetlig handläggning av dels personalfrågorna och dels de allmänna ekonomiska ärendena. Det synes mig ock uppenbart, att en dylik enhetlig handläggning av dessa viktiga grupper av ärenden skulle bliva av betydelse för verket ur såväl ekonomisk som organisatorisk synpunkt. Då nu angivna syfte torde komma att i stort sett vinnas vid ett genomförande av järnvägsstyrelsens förslag till förändring av de nuvarande administrativa och kamerala byråerna, vill jag tillstyrka detta styrelsens förslag.

Beträffande personaluppsättningen å de nya kansli- och ekonomibyråerna skulle enligt styrelsens förslag byrådirektören å administrativa byråns avdelning för ekonomiska utredningar hänföras till ekonomibyrån. Emellertid är att märka, dels att vid numera inträdd utveckling mot lugnare förhållanden behovet av större ekonomiska utredningar för en ej ringa framtid synes bliva förminskat, dels ock att, sedan ny taxa för transporter å statens järnvägar fastställts — vilket jag hoppas kunna ske före utgången av nästa budgetår — sådana omfattande ekonomiska utredningar, som av berörda avdelning i och för den nya taxan utförts, icke under en avsevärd tid framåt torde bliva erforderliga. Med hänsyn härtill torde de båda tjänsterna som byrådirektör och förste aktuarie å ekonomibyrån kunna sammanslås till en tjänst, vilken lämpligen med hänsyn till de krav, som måste ställas på densamma innehavare, och därtill, att denne tillika kommer att intaga ställning som byråchefens närmaste man, torde böra upptagas som förste sekreterare (27:e lönegraden). Vad styrelsen i övrigt föreslagit beträffande personaluppsättningen å ifrågavarande byråer har icke givit mig anledning till annan erinran än att det synes tillfyllest att å kanslibyrån uppföra en förste sekreterarbefattning och en sekreterarbefattning i 24:e lönegraden i stället för de av styrelsen föreslagna två förste sekreterarbefattningarna. Mot styrelsens förslag att ställa ombudsmannen å administrativa byrån direkt under verkschefen, vilket förslag stadfäster redan tillämpad praxis, har jag intet att erinra.

Byggnads-  
byrån.

Byggnadsbyrån handlägger å nybyggnadsavdelningen ärenden rörande nya statsbanor, större ny- och ombyggnader vid de trafikerade statsbanorna m. m. samt å bangårdsavdelningen undersökningar och utredningar samt utarbetande av förslag rörande större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar m. m. Å nybyggnadsavdelningen äro placerade en förste byrådirektör (30:e lönegraden), en förste byråingenjör (27:e lönegraden) och en byråingenjör (26:e lönegraden) samt å bangårdsavdelningen en förste



byrådirektör, en förste byråingenjör och två byråingenjörer. Dessutom finnas å byggnadsbyrån en ombudsman (28:e lönegraden) och en sekreterare i 24:e lönegraden.

*Järnvägsstyrelsen* anför i sin skrivelse den 7 maj 1926, att då den byggnadsbyrån åvilande byggnadsverksamheten alltmer syntes komma att inskränkas genom minskade program för nya banbyggnader, dubbelspår och bangårdsombyggnader, vissa inskränkningar i byråns personaluppsättning syntes kunna göras. Beträffande nybyggnadsavdelningen ansåge styrelsen det vara tillräckligt med en förste byråingenjör och en byråingenjör, varför förste byrådirektörstjänsten föresloges skola indragas. Även å bangårdsavdelningen ansåge styrelsen vissa inskränkningar kunna göras, i den mån planerna för omgestaltning av de största bangårdarna bleve fullbordade. Beträffande denna avdelning, där överingenjören icke hade tillfälle att följa arbetena så i detalj som å nybyggnadsavdelningen och där det vore av vikt, att föreståndaren vore expert inom bangårdskonstruktionsområdet och ägde förutsättningar att tämligen självständigt föra underhandlingar med kommunala myndigheter och av bangårdsfrågorna berörda främmande järnvägar, funne styrelsen föreståndaren icke böra hava för låg tjänstegrad, varför förste byrådirektörstjänsten icke kunde utbytas mot lägre tjänst än byrådirektörstjänst. Då i övrigt det syntes tillräckligt med en byråingenjör, föresloge styrelsen indragning av förste byråingenjörstjänsten och en av byråingenjörstjänsterna å denna avdelning.

Av större bangårdsombyggnader är arbetet i Malmö redan fullbordat och beräknas Stockholms och Göteborgs bangårdsombyggnader bliva färdigställda inom de närmaste åren. Då med hänsyn såväl härtill som till i övrigt minskade arbetsuppgifter för byggnadsbyrån personalbeståndet å byrån torde kunna nedbringas, anser jag böra biträda det av järnvägsstyrelsen i sådant avseende framlagda förslaget.

Departements-  
chefen.

Å maskinbyrån finnes en särskild inspektionsavdelning för ärenden rörande kontroll, leveransbesiktning och inspektion av rullande materiel utom elektrisk sådan, medan ärenden rörande nämnda materiels konstruktion och upphandling omhänderhavas av en annan avdelning inom maskinbyrån.

Maskinby-  
råns inspek-  
tionsavdel-  
ning och  
elektrotek-  
niska byråns  
telegraf- och  
belysnings-  
avdelning.

Även å elektrotekniska byrån finnes en särskild avdelning, telegraf- och belysningsavdelningen, för handläggning av ärenden rörande telegraf-, telefon- och andra elektriska svagströmsanläggningar med undantag av säkerhetsanläggningar ävensom ärenden rörande elektriska belysningsanläggningar.

Å var och en av nu nämnda byråavdelningar äro placerade en byrådirektör såsom föreståndare och en förste byråingenjör samt å inspektionsavdelningen därjämte en byråingenjör.

*Järnvägsstyrelsen* föreslår i sin skrivelse den 7 maj 1926, att de bägge byrådirektörstjänsterna å inspektions- samt telegraf- och belysningsavdelningarna skola indragas, samt anför till stöd härför:

Det vore att märka, att lika viktiga tjänster som dessa byrådirektörstjänster inom styrelsen uppehölls av tjänstemän i allenast förste byråingenjörstjänsteställning. Exempelvis fungerade inom banbyrån två experter, vars arbetsområden måste anses vara av fullt lika värde som nyssberörda två tjänstemäns. En betydelsefull grupp av ärenden, tillhörande en av nämnda två experter såsom föreståndare för broavdelningen, innefattade frågor såväl om konstruktion som om kontroll och leveransbesiktningar av järnvägs-, väg- och gatubroar m. fl. bankonstruktioner. En annan grupp av ärenden, tillhörande experten för signalavdelningen, utgjordes ävenledes av frågor rörande såväl konstruktion som kontroll och leveransbesiktningar av de viktiga och komplicerade signal- och säkerhetsanläggningarna.

Likaså förefunnos inom maskinbyrån en avdelning med förste byråingenjör såsom föreståndare, som jämväl kunde i detta samband ur jämförelsesynpunkt framhållas. Denne hade att bland annat utföra konstruktion av lokomotiv och vad därtill hörde, vilket ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt kunde synas väl så viktigt som den följande leveranskontrollen.

På grund av det anförda borde vid uppkommande vakans byrådirektörstjänsterna i fråga inom maskinbyråns respektive elektrotekniska byråns berörda avdelningar kunna bestridas av de å respektive avdelningar placerade, redan nu tjänstgörande förste byråingenjörer, till dess en av järnvägsstyrelsen år 1919 väckt men då fallen fråga om beredande av byrådirektörstjänst för såväl ovannämnda experter för bro-, signal- och lokomotivkonstruktionsavdelningarna som för fem andra tjänstemän å andra expertområden möjligen kunde komma att återupptagas.

Mot styrelsens förslag i denna del hava de två *överdirektörerna* och *byråchefen å inrikes taxeyrån* reserverat sig.

Departements-  
chefen.

Då de arbetsuppgifter, som åligga föreståndarna för ifrågavarande byråavdelningar, icke synas vara mera krävande än att de kunna handhas av en befattningshavare i förste byråingenjörstjänstegrad, torde byrådirektörbefattningarna å sagda avdelningar kunna indragas. Jag tillstyrker alltså järnvägsstyrelsens förslag härutinnan.

Taxeyrå  
erna.

Inrikes taxeyrån handlägger ärenden rörande befodringsavgifter och befodringsvillkor för dels person- och godstrafik å statens och enskilda järnvägar vid trafik inom Sverige, dels ock godstrafik med Norge, alltså bland annat ärenden angående ändring av och tillägg till statens och enskilda järnvägars taxor samt järnvägstrafikstadgan ävensom angående tillämpning av gällande taxo- och trafikstadgebestämmelser. Vidare handläggas å byrån ärenden angående nedsättning i, befrielse från eller restitution av avgifter i ovanberörda trafik, ärenden rörande kontroll och avräkning i sagda trafik samt — å byråns skadeersättningsavdelning — ärenden rörande av trafikanter framställda, på järnvägstrafikstadgan grundade skadeersättningsanspråk för transporter å järnväg i ovannämnda trafik.

Å byrån finnas en sekreterare i 26:e lönegraden för godstrafiken, en sekreterare i 24:e lönegraden för persontrafiken och två notarier (21:a lönegraden) samt å skadeersättningsavdelningen en byrådirektör såsom föreståndare och en notarie.

Utrikes taxeyrån handlägger i huvudsak ärenden, motsvarande de av inrikes taxeyrån omhändertagda, i person- och godstrafiken mellan Sverige

och utlandet med undantag av godstrafiken med Norge. Å byrån äro anställda två sekreterare i 24:e lönegraden, den ene för godstrafiken och den andre för persontrafiken, ävensom för förstnämnda trafik en extra sekreterare.

Å andra trafikbyrån, som handhar den centrala skötseln av godstransporttjänsten, finnes en godsregleringsavdelning, som verkställer undersökningar rörande saknat och övertaligt gods.

I sitt betänkande, del II, förordade *statsbaneekonomikommisionen* sammanförande av avdelningarna för ersättningsärenden och godsregleringen, vilkas arbetsuppgifter intimt berörde och gingo i varandra, under en byrå, andra trafikbyrån. Kommissionen ansåg det tveksamt, huruvida byrådirektörs-tjänsten å ersättningsavdelningen behövde bibehållas.

*Järnvägsstyrelsen* anför i sin skrivelse den 7 maj 1926 följande:

»Vid frågan om ändringar i den nuvarande arbetsapparaten för behandlingen av taxeärendena har den tanken först varit uppe att efter vissa avlastningar av de nuvarande arbetsuppgifterna kunna sammanföra de bägge taxebyråerna, inrikes och utrikes taxebyråerna, till en byrå. Härvid hade avsetts att vid utrikes taxebyråns indragning likväl få tillsätta en direkt under generaldirektören ställd direktör för utrikes angelägenheter. De senare åren hava företett en utveckling, som tenderat i den riktning, att chefen för utrikes taxebyrån, som väl för övrigt också ligger i sakens natur, haft tid efter annan återkommande resor och underhandlingar å utrikes ort med utrikes järnvägsförvaltningar eller haft att företräda styrelsen i internationella konferenser och kommissioner. Upprepad och lång frånvaro gör det givetvis svårt för honom att samtidigt leda och förestå en byrås arbete. En ställning som ett slags ombudsman för utrikes ärenden hade enligt berörda tankegång därför måhända kunnat anses bättre svara emot ifrågasvarande tjänstemans funktioner. Det är emellertid tydligt, att även en sådan ombudsman behövt hava sina hjälpkrafter, en mindre byrå, under sig på hemorten i styrelsen. Då samtidigt befattningshavaren själv måste vara högt kvalificerad — språk- och författningskunnig samt väl bevandrad i järnvägsväsendet — och alltså icke kan förutsättas lägre ställd än byråchef, har man stannat vid att bibehålla byrån, ehuru reducerad till sina arbetsuppgifter, så att byråchefen med mera frihet från byråtjänsten lättare skall kunna ägna sig åt de utrikes angelägenheterna.

Beträffande avlastningen av de bägge nuvarande taxebyråerna vill styrelsen då först erinra om sitt tillstyrkande av förslaget, att befattningen med de enskilda järnvägarnas taxangelägenheter skulle överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vidare har styrelsen tänkt sig, att från taxebyråerna skulle till trafikbyråerna kunna överflyttas vissa ärenden och grupper av ärenden, såsom trafikstadgans redaktion och ärenden rörande dess tillämpning m. m., och till slut har styrelsen tänkt sig, att de ärenden, som nu äro tillagda inrikes och utrikes taxebyråernas restitution- och ersättningsavdelningar samt andra trafikbyråns godsregleringsavdelning, skulle i centraliseringssyfte kunna sammanslås till ett tjänsteställe, lämpligen benämnt *reklamationskontoret*. Nuvarande föreståndaren för inrikes taxebyråns ersättningsavdelning av byrådirektörsgrad — vid uppträdande vakans möjlig att ersätta med tjänsteman i kontorsföreståndares ställning i 26:e lönegraden — skulle härvid med viss ökning av sin befogenhet kunna upptaga den utvidgade omfattningen av tjänsteområdet. Det nya kontorets förläggning under viss byrå, vilket dock, liksom redan beträffande det i realiteten fristående kontrollkontoret, är en fråga av praktiskt taget endast formell art, torde böra slut-

ligen prövas i samband med den förändrade byråorganisationens eventuella ikraftträdande. Men styrelsen vill dock redan nu uttala, att skäl tala för att även detta kontor liksom kontrollkontoret anslutes till taxebyrån, med vilken kontoret främst behöver upprätthålla kontakt.»

Beträffande personaluppsättningen efter den förordade omläggningen av ärendena föreslår styrelsen, att å inrikes taxebyrån bibehållas sekreteraren i 26:e lönegraden för godstrafiken såsom byråchefens närmaste man och ställföreträdare samt en notarie ävensom att sekreteraren i 24:e lönegraden för persontrafiken förändras till notariebefattning. Å det till inrikes taxebyrån anslutna reklamationskontoret anställs i stället för byrådirektören å ersättningsavdelningen en sekreterare i 26:e lönegraden såsom föreståndare samt liksom nu å ersättningsavdelningen en notarie. I fråga om utrikes taxebyrån föreslår styrelsen förändring av sekreterartjänsten för godstrafiken till sekreterarbefattning av 26:e lönegraden, vars innehavare skulle vara byråchefens närmaste man och ställföreträdare, samt nedflyttning av sekreterarbefattningen för persontrafiken till notariegrad. Den extra sekreterarbefattningen skulle bortfalla.

I avgiven reservation hava *överdirektören och byråchefen å inrikes taxebyrån* på anförda skäl ifrågasatt lämpligheten av att skilja restitutionsärendena från taxebyråerna och sammanföra dessa ärenden till det föreslagna reklamationskontoret, av att giva föreståndaren för reklamationskontoret allenast sekreterares grad ävensom av att nedflytta vissa sekreterarbefattningar å berörda byråer till lägre tjänstegrad. Vidare hava dessa reservanter funnit indragning av en notariebefattning å inrikes taxebyrån kunna ske endast om ärendena angående de enskilda järnvägarnas taxor överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. *Byråchefen å utrikes taxebyrån*, som icke deltagit i slutbehandlingen av järnvägsstyrelsens förslag, har sedermera på anförda skäl förklarat sig anse, att, även om skadeersättnings- och restitutionsärenden bortflyttades från utrikes taxebyrån, behov alltjämt förefunnes av två sekreterare å byrån.

Departements-  
chefen.

Tanken att, såsom järnvägsstyrelsen alternativt ifrågasatt, sammanslå taxebyråerna till en byrå och inrätta en befattning såsom ombudsman för utrikes angelägenheter synes mig förtjänt av beaktande. Emellertid är att märka, att övergången till och det fullständiga genomförandet av ny taxa och nya samtrafikbestämmelser vid statens järnvägar torde komma att medföra ett ej ringa byråarbete inom järnvägsstyrelsen. Med hänsyn härtill och då den ifrågasatta utrikes ombudsmannen i varje fall torde vara i behov av vissa honom underställda arbetskrafter, har jag ansett mig böra förordna bibehållandet tills vidare av de bägge taxebyråerna, dock med den inskränkning i personaluppsättningen, som av järnvägsstyrelsen föreslagits. Den till grund härför liggande omgrupperingen av taxebyråernas arbetsuppgifter synes mig i huvudsak böra genomföras; dock är jag ej beredd att i detta sammanhang fatta ståndpunkt till spørsmålet om överflyttande av ärendena rörande de enskilda järnvägarnas taxor till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Sedan stabilare förhållanden inträtt inom taxebyråernas arbetsområde, lärer emellertid böra upptagas till övervägande, huruvida icke den administrativa apparaten för handläggning av taxeärenden och därmed sammanhängande frågor genom nämnda byråers sammanslagning eller annorledes skulle kunna ytterligare förenklas. I avvaktan härpå anser jag mig icke nu böra förorda den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta förändringen av sekreterarbefattningen för godstrafiken å utrikes taxebyrån.

### Linjeförvaltningarna.

I fråga om linjeförvaltningarnas nuvarande uppgifter må här erinras om följande:

I gällande instruktion stadgas, att det vid förvaltningen av statens trafikerade järnvägar tillkommer järnvägsstyrelsen att utöva förvaltningens *ledning* och linjeförvaltningarna förvaltningens *skötsel*, dock att styrelsen handlägger de förvaltningens skötsel avseende ärenden, som beröra taxeväsendet, planerna för de ordinarie tågens gång och för godsbefordringen, lokomotiv- och vagnfördelningen, kontrollen över trafikuppbörden, milkontrollen och revisionen, ävensom de särskilda, till förvaltningens skötsel hörande ärenden och förvaltningsuppgifter i övrigt, vilka finnas lämpligen böra behandlas centralt.

Beträffande distriktschef stadgas bland annat, att han såsom distriktets chef är styrelsen i första hand ansvarig för de till distriktet hörande järnvägarnas ekonomiska och reglementsenliga skötsel samt för den allmänna ordningen inom distriktet. I sin nämnda egenskap har han att i den dagliga löpande tjänsten utöva ledningen av distriktets förvaltning i alla distriktet berörande angelägenheter och därvid antingen själv eller i den omfattning, han finner lämplig, genom sina utförande organ inom distriktsförvaltningen behandla och avgöra förekommande ärenden. Han äger ensam beslutanderätt i alla de ärenden, i vilkas avgörande han deltagit, med undantag av bestraffningsärenden, vilka avgöras efter omröstning av de i handläggningen deltagande. Avdelningsföreståndare är såsom särskild sakkunnig inom visst område för distriktsförvaltningens verksamhet distriktschefens medhjälpare och utförande organ. Han är distriktschefen närmast ansvarig för att tjänsten inom hans avdelning i alla till densamma hörande grenar handhaves på ett tillfredsställande sätt och har att inom distriktsförvaltningen bereda samt, allt efter vad i instruktionen och arbetsordningen stadgas eller distriktschefen närmare bestämmer, föredraga eller ock själv avgöra de till hans avdelning hörande ärendena.

Ärendena i distriktsförvaltningen handläggas allt efter sin beskaffenhet av distriktschefen i samlad distriktsförvaltning efter vederbörlig beredning och föredragning *eller* av distriktschefen efter beredning och föredragning av avdelningsföreståndare eller distriktssekreteraren *eller* av distriktschefen utan sådan beredning eller föredragning *eller* avdelningsföreståndare eller distriktssekreteraren, vilka därvid såsom distriktschefens utförande organ handla å distriktsförvaltningens vägnar.

I instruktionen och framför allt i arbetsordningen angivas utförligt de ärenden, som dels distriktsförvaltningen och dels, å distriktsförvaltningens vägnar, avdelningsföreståndarna eller distriktssekreteraren äga att avgöra, vidare de åtgärder i övrigt, som de äga att vidtaga utan distriktschefens medverkan, ävensom sektionsföreståndares befogenheter och åligganden.

Därutöver äger distriktschefen genom beslut en gång för alla eller i varje särskilt fall uppdraga åt avdelningsföreståndare eller distriktssekreterare att

å distriktsförvaltningens vägnar avgöra viss grupp eller visst slag av de till hans handläggning hörande ärenden eller visst bestämt ärende eller att i övrigt vidtaga åtgärder, vilka eljest skolat erfordra distriktschefens medverkan.

I sitt betänkande, del II, framhöll *statsbaneekonomikommisionen* olägenheterna av den nuvarande linjeorganisationen med dess olika befälsinstanser såsom handhavande den löpande linjetjänsten. Härigenom uppstode en icke önskvärd splittring i befälsföringen över det dagliga arbetet, en allt för stor och följaktligen dyrbar administrationsapparat och allt för tunga och komplicerade arbetsformer, som särskilt ledde till skriftlig handläggning i stor omfattning. På grund av sin mellanställning med ett både uppifrån av styrelsen och nedifrån av sektionerna starkt kringskuret verksamhetsfält syntes distriktsförvaltningarna icke fylla en uppgift, som motsvarade vare sig deras formella ställning i organisationen eller deras starka sammansättning med ett stort antal högt kvalificerade arbetskrafter. Beträffande särskilt avdelningsföreståndarna anförde kommissionen bland annat:

»Var och en av verkets tre stora huvudavdelningar, ban-, maskin- och trafikavdelningarna, representeras inom distriktsförvaltningen av en avdelningsföreståndare, respektive ban-, maskin- och trafikdirektör. Ursprungligen bestod distriktsförvaltningen blott av dessa tre ledamöter, varvid en av dem under benämningen t. f. intendent intog främsta rummet. Från och med år 1898 tillsattes en distriktschef, vilken emellertid samtidigt fungerade som trafikdirektör. Med 1907 års organisation genomfördes den viktiga förändringen, att trafikdirektörstjänsterna återinfördes. Härmed kom en särskild distriktschef att stå över de tre avdelningsföreståndarna med befogenhet att ensam besluta i de ärenden, i vilkas handläggning han deltog, och att utåt företråda distriktet. Härmed avsågs att åstadkomma nödig sammanhållning och samverkan mellan avdelningarna och säkerställa en enhetlig ledning av distriktets alla angelägenheter. Genom den senaste instruktionen av den 30 juni 1920 framhåves ytterligare distriktschefens ställning som verklig chef, och utan att benämningen avdelningsföreståndare borttages utsäges uttryckligen, att dessa äro distriktschefens medhjälpare och utförande organ.

Likväl är alltjämt hos avdelningsföreståndarna bibehållen självständig beslutanderätt i ett antal ärenden — förutsatt dock att distriktschefen ej finner sig böra deltaga i ärendets handläggning och fatta beslut.

Denna anordning av distriktsförvaltningarna leder till en fara, att distriktsförvaltningarna komma att i realiteten fungera såsom två skilda instanser. Distriktsförvaltningen företrädes i olika ärenden antingen av distriktschefen eller av någon av avdelningsföreståndarna. Beslut fattas antingen av distriktschefen med eller utan föredragning av avdelningsföreståndare eller också av någon av avdelningsföreståndarna (eller i större bestraffningsärenden av samlad förvaltning). Detta leder lätt till en splittring av enhetligheten i förvaltningens uppträdande såväl utåt gentemot allmänheten som inåt i den löpande tjänsten. I en instans, som ligger så nära det dagliga trafikarbetet, kan en dylik splittring i befälet icke anses gynnsam. Anordningen har visserligen vissa skäl för sig, nämligen att distriktschefen ej skall upptagas med många mindre viktiga småärenden, men man kan icke bortse från de nämnda olägenheterna, som systemet medför.

Avdelningsföreståndarnas beslutanderätt omfattar för övrigt så oväsentliga ärenden, att dessa borde kunna få avgöras av sektionsbefälet. Såsom

förhållandet nu är, torde en mycket stor del av sektionsbefälets tyngande expeditionella arbete bestå i skriftväxling med vederbörande avdelningsföreståndare. Kunde sektionsbefälet erhålla en något vidgad befogenhet, skulle de alltså befrias från en hel del arbete av dylik icke önskvärd art.»

Kommissionen föreslog en sammansmältning av distrikts- och sektionsledningen till en enda förvaltningsmyndighet, bestående av en chef för distriktet, trafikchefen, samt honom omedelbart underställda sektionsföreståndare, placerade jämte chefen å distriktets huvudort. Härigenom skulle trafikchefen komma i direkt, oförmedlad kontakt med de utförande organen, sektionerna, och praktiskt taget alla ärenden inom denna förvaltning kunde handläggas muntligen. Avdelningsföreståndarna med deras närmaste män och expeditioner skulle bortfalla. Distrikten skulle bli till antalet nio och varje distrikt, som skulle hava endast en expedition, skulle i regel uppdelas på två sektionssträckor.

*Järnvägsstyrelsen* fann i sitt utlåtande den 22 mars 1923 kommissionens förslag icke kunna läggas till grund för en lösning av frågan samt framhöll därvid särskilt, att den föreslagne trafikchefen icke skulle kunna samtidigt leda och ansvara för hela distriktets lämpliga trafikskötsel och ekonomiska förvaltning samt tillika övervaka expeditionsarbetet och i tillfredsställande omfattning utöva inspektionsverksamhet.

I sin skrivelse den 7 maj 1926 anför *järnvägsstyrelsen* beträffande distriktsförvaltningsorganisationen följande:

Styrelsen hade för sin del städse inlagt sin gensaga mot uppträdande tendens att skapa åtminstone realiter i organisationen ej åsyftade mellaninstanser med alltför tungrodda former och onödigt dubbelarbete. Styrelsens strävan hade varit och vore att inom statsbaneförvaltningens organ genom intimt och gott samarbete utan tidsödande former söka ernå bästa möjliga, smidiga och snabba handläggning av förekommande ärenden.

Vidare hade styrelsen i denna fråga framhållit, att det förhållandet, att ärenden ibland måste passera flera myndigheter än ärendenas natur annars skulle kunna anses kräva, ofta vore en fråga om fullständigaste utredning; likaså gällde det ofta, att den, som genom sin tjänstställning hade ansvar för och ägde befogenhet inom sitt verksamhetsområde, måste lämna utredning eller yttra sig i förekommande ärenden. Givetvis arbetade emellertid styrelsen alltjämt på att så långt möjligt vore erhålla förenklingar och direkt verkan härvidlag, men härvid vore dock att beakta statens järnvägars egenskap av statsinstitution med både administrationens och allmänhetens krav på helt andra redogörelser för förvaltningsdetaljer och resultat än vid enskilda företag. Det vore ju helt naturligt, att med den mångfald ärenden, som behandlades av linjemyndigheterna, och med den mängd avgöranden, som där träffades, distriktschefen icke kunde hinna att taga del av och besluta i allt. Han måste inskränka sig till ledningen av det hela och det viktigaste, och helt naturligt vore, att hans närmaste män — analogt med vad som skedde i styrelsen — då skulle få med viss självständighet handlägga en hel del ärenden, i första hand rena fackdetaljer.

Hade styrelsen alltså velat inrikta sitt arbete på att undvika och förebygga omgång i förvaltningsarbetet, kunde man dock icke vara helt blind för möjligheten, att, där det funnes ett antal funktionärer med instruktions-

enligt fastslagen befogenhet att med medansvar öva inflytande på distriktschefens handlingar och beslut, detta kunde verka till det faktiska upprätthållandet av en ej strängt behövlig befälsetapp med ty åtföljande tyngd i förvaltningen och merarbete, varmed i sin tur följde direkta och indirekta kostnader. Vore ett sådant inflytande och medansvar av största värde i styrelsen, där allting koncentrerades och överblickades och arbetsuppgifterna och ansvaret för verkets rätta ledning och huvuddispositionerna för tjänstens skötsel läge samt även statsrevisionellt utsöktes, så syntes det dock vara mindre påkallat i en instans, där det liksom i de därunder ställda instanserna huvudsakligen gällde handhavandet av skötseln av det löpande trafikarbetet och underhållet efter givna linjer, och under den ytterst för förvaltningen ansvariga styrelsens uppsikt och kontroll.

Enligt gällande arbetsordning kunde en distriktschef, som av hänsynfullhet eller mera formellt lagt skötte sitt distrikt, bliva huvudsakligen den mottagande och kritiserande parten inom distriktsförvaltningen, d. v. s. distriktschefen granskade, godkände, avslope eller ändrade de förslag till åtgärder, som av vederbörande avdelningsföreståndare på eget eller sektionsföreståndares initiativ upptoges och till honom avlämnades. Grundtanken i 1907 års omorganisation var, att enhetligheten och sammanhållningen inom linjeförvaltningen skulle representeras framför allt av distriktschefen. Distriktschefen skulle vara en verklig chef för hela distriktet med dess samtliga avdelningar och hela personal och ej endast ordförande i förvaltningen.

Det kunde emellertid med fog göras gällande, att denna principiella mening i tillämpningen icke brutit helt igenom på grund av den traditionella åskådning beträffande avdelningsföreståndarnas ställning, vilken måhända här och där levde kvar från den tid före år 1898, då avdelningsföreståndarna var för sig de facto sorterade direkt under styrelsen. De torde nog ännu faktiskt bilda en befälsetapp, och den nuvarande organisationen kunde därmed vara ägnad att i någon mån så att säga skymma för framför distriktschefen vad denne likväl alltid borde kunna se och följa inom hela sitt förvaltningsområde.

Några åtgärder till förbättring och förenkling av nuvarande system torde nog därför vara av behovet påkallade och ändamålsenliga. Vid övervägande härav hade styrelsen då för att helt undanröja farhågorna för beståndet eller utvecklingen av en vad man i diskussionen pläгат kalla mellaninstans inom distriktsförvaltningen som en fundamental åtgärd avsett, att i en blivande ändrad instruktion begreppet *distriktsförvaltning* skulle utgå.

Styrelsen framhåller, att den principiella skillnaden i den tänkta organisationen emot den nuvarande alltså skulle vara, att verket, i likhet med vad fallet vore vid de övriga kommunikationsverken, gäves blott en verklig förvaltningsinstans, styrelsen, varunder skulle stå blott instruktionsbundna tjänstemän i subordination följd. De under styrelsen nu ställda kollektivt arbetande distriktsförvaltningarna, en slags mindre styrelseapparat eller mindre ämbetsverk, skulle utbytas mot de under järnvägsstyrelsen ställda distriktscheferna, med en ställning i sin tur gent emot sektionsföreståndarna, analog med den, exempelvis en trafiksektionsföreståndare, trafikinspektören, hade emot föreståndaren för en trafikstation, och en ställning gent emot personalen på det distriktsledningens kansli, som i varje fall måste finnas, analog med den, samme trafikinspektör hade gent emot personalen på sin trafikinspektörsexpedition.



Vidare anför styrelsen:

»Förenklingsförslaget i fråga har emellertid framkommit också ur den sedan länge inom styrelsen närda strävan att med anpassning efter nuvarande och förutsebara förhållanden söka nedbringa den samlade förvaltningsapparaten inom de högre befälsinstanserna vid statens järnvägar.

Det måste nämligen erkännas, att numera nästan överallt och på alla tjänsteområden arbetsuppgifterna och arbetsbördan lättats. Trafik- och personalförhållandena äro skäligen stabiliserade, och trafikapparatusens tjänningsegenskaper äro konstaterade. Med så mycket av utvecklingsprogrammen rörande såväl de ban- och maskintekniska som de trafiktekniska områdena redan utfört och vad som av detta program kan återstå snart fullbordat synes det återstående förvaltningsarbetet, mera koncentrerande sig på det löpande underhållet och den mera normalt flytande trafikens mottagande och avveckling, böra komma att te sig mindre betungande för en sannolikt ganska lång tid framåt, och detta även om man givetvis måste beakta den enligt sakens natur inom järnvägsväsendet likasom på andra områden alltså jämt fortgående utvecklingen. Under angivna förhållanden har det nu synts, som om den större förvaltningsapparat, som ansetts vara erforderlig under den mera forcerade utvecklingen och de mest pressande trafikskiftningarna, skulle kunna något förenklas, och är det alltså även därtill, styrelsen syftar med de inskränkningar och koncentrerings, som nu föreliggande förslag innebär. Det bör vid bedömandet därav också beaktas, att den under föregående omorganisationsarbeten för rätt länge sedan tänkta mera betonade decentralisering av ärenden till linjeförvaltningarna — vilken förutsättning givetvis mycket påverkat den kvantitativa och kvalitativa utrustning, som distriktsförvaltningsapparaten på sin tid kom att givas — i verkligheten icke kommit att i någon vidare omfattning äga rum och efter föreliggande förhållanden och åskådning ej heller kunnat komma att äga rum. Det synes styrelsen också icke kunna vara lämpligt att återupptaga denna numera skäligen verklighetsfrämmande tanke och att söka i någon ökad omfattning ingå på denna väg.»

Styrelsen anför, att distriktschefen givetvis även vid den nya ordningen måste utrustas med nödiga hjälpkrafter av fackmän inom varje av järnvägstjänstens olika branscher. För tillgodoseende härav hade man i förslaget velat förvandla den nuvarande onekligen mycket stora och dyrbara distriktsförvaltningsapparaten till ett gemensamt distriktsledningens kansli, vari skulle finnas dessa de nödiga fackkunniga arbetskrafterna distriktschefen till hjälp för det rätta fullgörandet av hans viktiga funktion. Föreståndarna för dessa kansliets olika avdelningar trädde givetvis fram som distriktschefens närmaste medhjälpare, även om de ej skulle få bilda något eget befälsställe. Bland dem ansåge styrelsen, att efter Kungl. Maj:ts beprövande i varje förekommande fall experterna på ban-, maskin- och trafik-tjänsten skulle kunna innehava, då förhållandena prövades kräva detta, ban-, maskin- och trafikdirektörsgrad, inom vilken grad tillsättning borde ske efter förslag av generaldirektören, eller vid lättare förhållanden förste baningenjör-, förste maskiningenjör- och förste trafikinspektörsgrad.

Beträffande den sålunda föreslagna förändrade organisationen av förvaltningen vid distrikten anför styrelsen härefter följande:

»Styrelsen vill dock ej underlåta att här framhålla, att inom styrelsen väl hava höjts röster för att taga steget fullt ut och låta allenast förste

ingenjör- respektive förste trafikinspektörsgarden komma till användning, men styrelsen har dock efter övervägande stannat därvid, att man ej bör avhända sig möjligheten att vid uppkommande vakans bibehålla den nuvarande graden, då så prövas erforderligt.

Vid särskilt krävande förhållanden anser styrelsen också, att det efter prövning i varje förekommande fall bör kunna komma ifråga att under nämnda kansliavdelningschefer av direktörs grad hava anställda som nu under avdelningsföreståndarna förste baningenjör, förste maskiningenjör och förste trafikinspektör. Till distriktskansliet räknas även som avdelningschefer däriinom distriktssekreteraren och förrådsintendenten samt distriktskassören, vartill kommer den nu formellt maskindirektören underställd distriktskameraren, vilken som föreståndare för distriktets hela bokföring lämpligare bör vara direkt underställd distriktschefen. I kansliet skulle ock ingå en militärassistent för biträde åt distriktschefen, likasom nu är fallet vid behandling av militära ärenden.

En huvudförutsättning för att den ändrade ordningen skall verka i avsett syfte att förebygga omgång och tyngd i tjänsten och skapa full överblick och handlingsfrihet för distriktschefen är, att den nuvarande beträffande var och en av distriktsförvaltningens ledamöters ställning och befogenhet mycket detaljerade arbetsordningen, grundad på jämväl ganska omfattande föreskrifter i gällande instruktion, ersättes med väsentligen förenklade, ledigare bestämmelser, bottnade i att distriktschefen äger att mera fritt förfoga över sina medhjälparens arbetskraft samt i en rätt för honom att mellan dem efter varje situations behov och efter inarbetad praxis fördela arbetet eller till dem delegera sin myndighet. Rent principiellt ser styrelsen på denna sak så, att en instruktion och en arbetsordning framför allt bör taga sikte på att fastslå, vilka skyldigheter en tjänsteman har, så att han i förhållande till över- och underordnade i omdömesgillt och gott samarbete fullgör, vad som honom skall åligga, och mindre att fastslå, vilka befogenheter han skall hava att i högre instans få deltaga och medbestämma i de olika angelägenheter, som på det ena eller andra sättet kunna beröra hans fack eller intresseområde.

Ett led i styrelsens strävan att skapa förenklade arbetsförhållanden utgör även ett vidare fullföljande av den redan nu i vissa fall praktiserade anordningen, att vederbörande sektionsföreståndare skola kunna få direkt inför distriktschefen föredraga sektionen berörande ärenden, särskilt beträffande viktiga ärenden, såsom tidtabellsförslag, större förslag till nyanläggningar o. d. För att lätta både deras egen och distriktschefernas arbetsbörda avses också att vid omarbetandet av instruktionen och arbetsordningen till dem lägga större befogenheter på åtskilliga områden, särskilt i lokala och detaljfrågor samt personalangelägenheter, vilket allt vid nuvarande ordning onödigt belastar distriktsförvaltningarnas arbetsbörda.

För att betona distriktschefens i någon mån förändrade ställning gent emot sektionsbefälet samt med roten upprycka ordningen med en befälsetapp mellan distriktschefen och sektionsbefälet bör också av instruktionen tydligt framgå, att föreståndare för sektion skall direkt under distriktschefen handhava den löpande linjetjänsten inom sektionen samt direkt under distriktschefens befäl och med ansvar närmast inför honom ordna, leda och övervaka arbetet inom sektionen.

För vinnande av enkelhet i arbetssättet, varpå redan nu strävanden inriktas, torde vidare jämväl i instruktionen intagas bestämmelse i syfte, att förhandling mellan tjänstemännen och tjänsteställena skall i största möjliga omfattning äga rum muntligen och därigenom tyngande skrivelser undvikas.

Beträffande bestraffningsmålen gäller allt sedan år 1908, att vid handläggning i samlad distriktsförvaltning av ärenden rörande avsättning eller annan bestraffning av personal avgöras ärendena efter omröstning mellan de i handläggningen deltagande, därvid såsom distriktsförvaltningens beslut skall gälla den mening, varom flertalet förenat sig, eller vid lika röstetal den mening, som biträdes av distriktschefen.

Det sålunda av särskilda skäl påkallade undantaget från den allmänna regeln om distriktschefens rätt och befogenhet att ensam fatta beslut synes fortfarande böra bibehållas i vad avser svårare förseelser och tjänstefel, och bör därför vid handläggning av sådana ärenden ett kollegium bildas av distriktschefen och berörda avdelningschefer inom distriktskansliet. Det synes däremot ej lämpligt eller praktiskt att beträffande det övervägande antalet småförseelser, såsom för sena inställelser i tjänstgöring på grund av försovning och dylikt, belasta inom distriktskansliet såväl distriktschefen som dessa med avgörandet av dylika ärenden av jämförelsevis mindre valör. I dessa småmål synes tillfyllest, att, där ej avgörandet prövas i viss omfattning böra och kunna överlämnas åt sektionsbefälet, beslutet fattas antingen av distriktschefen ensam eller, enligt hans bemyndigande, av distriktssekreteraren jämte berörd kansliavdelningschef.

I tillämpningen av den nya organisationen skulle man fortfarande hålla den redan sedan länge målmedvetet följda vägen, att ärenden av natur att tillhöra verkets ledning, såsom utarbetande av instruktioner och direktiv för tjänstens behöriga skötsel, förslag till tekniska anordningar och anläggningar m. m., skulle i största möjliga utsträckning förläggas inom det centrala och starkt utrustade organet, järnvägsstyrelsen, till lättad och gagn för linjemyndigheterna och deras mera löpande funktioner. Fortfarande skall såsom hittills vakas över att från styrelsen begärda utredningar och remisser, som kunde verka tyngande på det löpande linjearbetet, inskränkas till det minsta möjliga. Det bör sedan vara en styrelsens, verkschefens och distriktschefernas uppgift att gradvis söka ernå minskning av den del av det egentliga förvaltningsarbetet, som kan hava varit delat med linjemyndigheterna, samt att söka komma till ett allt bättre utnyttjande av distriktstjänstemännen för deras egentliga, mera avgränsade uppgifter vid trafikens och underhållets skötsel. Härmed bör man efterhand kunna nå till minskande av personalbehovet och personalkostnaderna. Syftmålet har ju varit att vid det allmänna förvaltningsarbetet ernå koncentration och förenklingar samt framför allt större möjligheter att anpassa de olika organens storlek och kvalitativa utrustning efter de vid olika tider och på olika platser föreliggande olika behoven. Vad särskilt den i här förevarande sammanhang diskuterade linjeförvaltningen angår, bör det ju uppenbarligen vara lättare att variera personaluppsättningen och dess sammanställning inom ett distriktsledningens kansli än att göra det vid en slags kollektivapparat, vilken för fullgörandet av sin instruktions- och befogenhetsenliga funktion alltid måste hållas vid viss föreskriven kvalitativ sammanställning och fulltalighet.

Sedan numera den på linjemyndigheten fallande arbetsbördan väsentligen minskats och synes stå inför ytterligare minskning — det stora byggnads- och anskaffningsprogrammet är såsom berörts i allt väsentligt snart avslutat och statsbanan står sannolikt för ganska lång tid framåt tekniskt väl rustad samtidigt som trafikrörelsen flutit in i jämnare banor, för vilka finnas goda trafiktekniska anordningar och tjänstgöringsbestämmelser — så är det också styrelsens förvisning, att den nu föreslagna ej oväsentligt förenklade organisationen skall vara möjlig att tillämpa med fullt tillfredsställande resultat.»

Järnvägsstyrelsens förslag i fråga om linjeförvaltningens organisation har föranlett flera reservationer.

Så hava *överdirektörerna* med instämmande av *byråcheferna å förrådsbyrån och inrikes taxebyrån* avgivit en omfattande reservation, där styrelsens uttalanden på ett flertal punkter utförligt bemötas. Beträffande det närmare innehållet i samma reservation torde få hänvisas till handlingarna i ärendet.

Reservanterna framhålla, att det inom en förvaltning med så många olika fackområden av såväl ekonomisk som teknisk art som distriktsledningen vid statens järnvägar vore helt uteslutet, att *en* person kunde behärska alla fackområdena så sakkunnigt, som erfordrades för utövande av en direkt arbetsledning. Det vore därför oundvikligt, att den inom distriktet främste fackmannen på ett visst område finge tillfälle att söka öva inflytande på det beslut, som fattades av en på detta område icke sakkunnig eller i allt fall icke lika sakkunnig distriktschef. En distriktschef kunde icke medhinnna att behandla alla inom distrikten förekommande ärenden utan måste alltjämt till sina närmaste män och fackligt utbildade medhjälpare överlämna såväl avgörandet av många viktiga ärenden som övervakandet av särskilt vissa delar av tjänsten. Till distriktschefens närmaste män och medhjälpare borde därför väljas de kunnigaste, dugligaste och mest erfarna fackmännen i distriktet. Då den föreslagna förändringen av de nuvarande fackdirektörernas ställning samt deras nedflyttning, vilken för övrigt innebure en högst obetydlig direkt utgiftsminskning, dels omedelbart och dels än mera i längden måste bliva till skada för statens järnvägar, ansåge sig reservanterna icke kunna medverka till en sådan anordning.

*Byråcheferna å maskinbyrån och militärbyrån* och *en av järnvägsfullmäktige* hava ansett, att distriktschefens närmaste medhjälpare inom ban-, maskin- och trafiktjänsten borde bibehållas i direktörsgarden. *Byråchefen å kameraltbyrån* har uttalat, att om nyssnämnda medhjälpare skulle, på sätt ifrågasatts, fråntagas såväl det ekonomiska ansvaret för vederbörande avdelnings skötsel som befälet över avdelningens personal, de borde ersättas med befattningshavare i lägre tjänstegrad och löneställning.

Departements-  
chefen.

De nuvarande distriktsförvaltningarna vid statens järnvägar, vilka redan vid sin tillkomst erhöilo en måhända väl kraftig organisation, torde under kristidens svåra påfrestningar och därav härrörande ökning av förvaltningsuppgifterna hava varit erforderliga och mången gång även måst till det yttersta utnyttjas för trafikens avveckling. Med de lugnare och stabilare förhållanden inom detta område, som numera inträtt och som sannolikt torde bliva rådande en ganska avsevärd tid framåt, har emellertid distriktsorganisationen alltmer kommit att framstå såsom alltför stor i förhållande till de arbetsuppgifter och befogenheter, som för närvarande äro tillagda dessa förvaltningar. I synnerhet är detta fallet beträffande anordningen med särskilda föreståndare för ban-, maskin- och trafikavdelningarna, vilka föreståndare i distriktsförvaltningens namn hava ensam beslutanderätt i åtskilliga ärenden. Genom sin ställning i förvaltningsorganisationen hava dessa befattningar praktiskt taget kommit att utgöra en mellaninstans mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna, varigenom arbetssättet inom den löpande linjetjänsten blivit alltmera tungrott och kostsamt. Förenklningar och kon-

centration av arbetet inom statens järnvägars linjeförvaltningar torde alltså vara påkallade och numera jämväl möjliga att genomföra. Detta syfte synes mig enklast och bäst vinnas därigenom, att avdelningsföreståndarinstitutionen helt borttages och att beslutanderätten inom förvaltningen i varje distrikt fördelas mellan distriktschefen och de honom direkt underställda sektionsföreståndarna, vilka sistnämnda i sådant hänseende torde böra erhålla något större befogenheter än nu är fallet. Härigenom skulle de kollektiva distriktsförvaltningarna försvinna och ett mera förenklat arbetssätt inom linjeförvaltningarna kunna ernås. Det behov av sakkunskap beträffande ban-, maskin- och trafiktjänsten, som även efter den nya ordningens genomförande torde föreligga för distriktschefen, synes enligt min mening kunna på ett tillfredsställande sätt tillgodoses genom anlåtande av de befintliga befattningshavarna i förste ban- och maskiningenjör- respektive förste trafikinspektörsgraden.

Jag anser mig alltså böra förorda, att befattningarna såsom ban-, maskin- och trafikdirektör vid distriktsförvaltningarna indragas och att de å ban-, maskin- och trafikdirektörsexpeditionerna nu befintliga befattningarna i 27:e lönegraden ingå i det nya distriktskansliet såsom distriktschefens närmaste medhjälpare inom vederbörande gren av linjeförvaltningen. Därest vad jag i nu angivna hänseenden förordat samt järnvägsstyrelsen i övrigt föreslagit beträffande linjeförvaltningarnas organisation och arbetsformer genomföres, är det min övertygelse, att arbetet inom dessa grenar av statsbaneförvaltningen skall kunna för betydligt mindre kostnad bedrivas under lättare och smidigare former än hittills.

### Övergångsanordningar m. m.

De av mig förordade ändringarna i statsbaneförvaltningens organisation synas lämpligen böra genomföras den 1 juli 1928.

I fråga om de befattningar, som skulle indragas, torde det nu vara omöjligt att bestämt angiva, huru många av dessa efter organisationsändringarnas ikraftträdande kunna omedelbart indragas och huru många av dem på grund av svårigheten att överföra befattningarnas innehavare till andra befattningar måste uppföras på övergångsstat. Det synes därför lämpligt, att Kungl. Maj:t jämväl i fråga om befattningar, vilkas antal fastställes av Kungl. Maj:t och riksdagen, efter förslag av järnvägsstyrelsen årligen tills vidare bestämmer övergångsstatens omfattning.

Då sålunda vissa av de erforderliga övergångsanordningarna kräva riksdagens medgivande, torde bemyndigande böra utverkas för Kungl. Maj:t att utfärda de bestämmelser, som kunna erfordras för genomförande av de föreslagna ändringarna i statsbaneförvaltningens organisation.

Vid bifall till vad sålunda härovan i olika hänseenden förordats skulle förändringarna i antalet nedannämnda befattningar vid statens järnvägar bliva följande:

Arvode eller lönegrad	Befattning	Nuvarande antal	Föreslaget antal	Ökning	Minskning
17,000 kr.	Överdirektör .....	1	—	—	1
15,000 kr.	Överingenjör .....	2	1	—	1
	Verkstadsdirektör .....	—	1	1	—
	Bandirektör .....	5	—	—	5
30	Förste byrådirektör .....	2	—	—	2
	Maskindirektör .....	6	1	—	5
	Trafikdirektör .....	5	—	—	5
28	Byrådirektör .....	5	1	—	4
27	Förste byråingenjör .....	15	14	—	1
26	Byråingenjör .....	14	13	—	1
	Sekreterare .....	1	2	1	—
24	Förste aktuarie .....	1	—	—	1
	Sekreterare .....	7	6	—	1
21	Notarie .....	11	12	1	—
	Summa	75	51	3	27

De sålunda förordade ändringarna i statsbaneförvaltningens organisation skulle medföra vissa driftkostnadsbesparingar, vilka skulle bli störst inom linjeförvaltningarna. Enligt vad genom järnvägsstyrelsens försorg beräknats, skulle den förordade ändrade organisationen av ledningen inom distrikten fullt genomförd i förhållande till den nuvarande organisationen, därest alla befattningar inom denna senare vore besatta, medföra en minskning i personalbeståndet av 56 befattningshavare och en årlig driftkostnadsminskning av omkring 420,000 kronor, varav omkring 390,000 kronor i personalkostnader och omkring 30,000 kronor i kostnader för lokaler m. m. Emellertid är att märka, dels att inom de nuvarande distriktsförvaltningarna redan nu åtskilliga befattningar äro vakanta, sålunda bland annat tre bandirektörs- och tre trafikdirektörsbefattningar, dels ock att den angivna summan av besparingarna givetvis kommer att uppnås först sedan alla befattningar, som i och med ikraftträdandet av organisationsändringarna måste uppföras å övergångsstat, genom de nuvarande innehavarnas befordran eller avgång bortfallit.

Genomförandet av de av mig förordade förslagen skulle medföra ändringar dels i 5 § 1 mom. i gällande avlöningsreglemente för kommunikationsverken, dels ock i den vid nämnda avlöningsreglemente fogade tjänsteförteckningen. I överensstämmelse med vad under de senare åren skett beträffande av organisationsändringar vid nämnda verk föranledda ändringar i sagda avlöningsreglemente torde Kungl. Maj:t böra bemyndigas att i berörda författningsrum och tjänsteförteckning vidtaga de ändringar, som föranledas av riksdagens i förevarande ämnen fattade beslut.

### Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad jag sålunda i skilda avseenden anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) besluta, med tillämpning från och med den 1 juli 1928, att i 5 § 1 mom. avlöningsreglementet den 19 juni 1919 för

tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk skall upptagas befattningen verkstadsdirektör vid statens järnvägar med ett arvode av 15,000 kronor;

att ur nämnda författningsrum skall utgå befattningen överdirektör vid statens järnvägar; samt

att ur den vid nyssnämnda avlöningsreglemente fogade tjänsteförteckningen skola vid statens järnvägar utgå följande befattningar, nämligen:

ur 30:e lönegraden: bandirektör, förste byrådirektör,  
trafikdirektör,  
» 24:e » : förste aktuarie;

2:o) besluta, att antalet av följande befattningar vid statens järnvägar skall från och med den 1 juli 1928 utgöra:

*Befattningar, som avses i 1 § 1 mom. av avlöningsreglementet:*

överingenjör .....	1
verkstadsdirektör .....	1;

*Befattningar, hänförliga till 21:a—30:e lönegraderna i den vid avlöningsreglementet fogade tjänsteförteckning:*

notarie .....	12
sekreterare i 24:e lönegraden .....	6
» » 26:e » .....	2
byråingenjör .....	13
förste byråingenjör .....	14
byrådirektör .....	1
maskindirektör .....	1;

3:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som vid genomförande av ovanberörda ändringar erfordras;

4:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i 5 § 1 mom. av avlöningsreglementet ävensom i den vid reglementet fogade tjänsteförteckningen vidtagna de ändringar, som föranledas av riksdagens beslut beträffande befattningar vid statens järnvägar; samt

5:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att, i den mån så provas lämpligt, dels vid uppkommande ledighet å befattning inom 21:a—27:e lönegraderna av omförmälda avlöningsreglemente antingen tills vidare hålla densamma vakant eller ock utbyta befattningen mot tjänst inom lägre lönegrad, dels ock inom berörda lönegrader utbyta viss befattning mot annan av samma lönegrad.

*Kungl. Maj:ts proposition nr 118.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*