

## Nr 87.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m.; given Stockholms slott den 27 januari 1933.*

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

## GUSTAF.

*Henning Leo.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 januari 1933.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Till Kungl. Maj:ts prövning föreligga åtskilliga av styrelserna för kommunikationsverken eller från personalhåll gjorda framställningar, som i stort sett avse ändring i löneställning eller antal beträffande vissa ordinarie befattningar eller grupper av befattningar vid de skilda verken. De förslag, som jag funnit mig kunna tillstyrka, gå huvudsakligen ut på erforderlig anpassning av personaluppsättningen efter verksamhetens successiva utveckling eller eljest inträdda förändringar beträffande verkens drift samt innebära, där de överhuvudtaget äro av beskaffenhet att föranleda utgiftsökning, ej någon sådan ökning av väsentlig betydelse.

Jag övergår nu till de skilda framställningarna och börjar därvid med sådana, som avse

### Postverket.

Viss ändring i 12 § 3 mom. avlönsreglementet Sedan år 1925 har 12 § 3 mom. i kommunikationsverkens avlönsreglemente i den del, varom nu är fråga, följande lydelse (sv. f. nr 213):

3. Befordras ordinarie tjänsteman från tjänst inom lägre lönegrad till någon av nedan angivna tjänster inom högre lönegrad vid samma verk, nämligen:

- vid postverket: till postassistent,
- » telegrafverket: till kontorsskrivare eller telegrafassistent,
- » statens järnvägar: till kontors- eller stationsskrivare,
- » statens vattenfallsverk: till kontorsskrivare,

må, i den mån så provas skäligt, för bestämmandet av hans begynnelselön i den nya tjänsten och sedermera för hans uppflyttning till högre löneklass kunna honom tillgodoföras intill hälften av den tjänstetid, han innehaft ordinarie anställning vid verket; dock må härvid icke samtidigt tillämpas 1 mom. av förevarande paragraf samt ej heller i något fall tillgodoräknas honom mera än sex år.

Syftet med denna bestämmelse är att underlätta övergången från tjänst i s. k. lägre grad till tjänst i högre grad.

I sin ursprungliga lydelse av år 1919 (sv. f. nr 343) avsåg bestämmelsen befordran av *manlig* ordinarie tjänsteman från tjänst i lägre lönegrad till, vad postverket beträffar, *postexpeditör*.

Benämningen postexpeditör respektive förste postexpeditör var då gemensam för såväl manliga som kvinnliga befattningar med samma utbildning och arbetsuppgifter. I lönehänseende förefanns emellertid här liksom beträffande övriga manliga och kvinnliga befattningar med samma benämning en olikhet genom befattningarnas placering i skilda löneplaner, varvid de i löneplanen för manliga tjänstemän befintliga befattningarna voro förenade med högre löner än de likabenämnda, i löneplanen för kvinnliga tjänstemän upptagna.

I samband med ordnandet av de kvinnliga befattningshavarnas avlönsförhållanden genom beslut vid 1925 års riksdag sammanfördes de dåvarande manliga och kvinnliga befattningarna i en gemensam löneplan. Härvid inplacerades de dåvarande kvinnliga befattningarna i löneplanen för manliga tjänstemän så, att deras nya löner i möjligaste mån sammanföll med deras dåvarande. Vad beträffar postexpeditörsbefattningarna, placerades de förut för kvinnliga tjänstemän avsedda befattningarna i den nya gemensamma löneplanen med bibehållen benämning av postexpeditör i 11:e lönegraden, medan de manliga postexpeditörsbefattningarna upptogos under benämningen postassistent i den lönegrad, den 15:e, som till lönebeloppen helt motsvarade deras lönegrad i den förutvarande löneplanen för manliga tjänstemän. Förste postexpeditörer respektive förste postassistenter placerades i 12:e respektive 17:e lönegraden. Samtidigt härmed ändrades bland annat 12 § 3 mom. avlönsreglementet på sätt förut omförmälts.

Sedermera beslutades under år 1925 en omläggning beträffande utbildnings- och arbetsförhållandena för postexpeditörs- och postassistentbefatt-

ningarna. Denna omläggning innebar, att huvuddelen av de göromål vid postverket, nämligen kassaexpeditionstjänsten, vilka då utfördes av befattningshavare med den för postassistent och postexpeditör dittills gemensamma utbildningen, därefter skulle anförtros åt tjänstemännen i den nya postexpeditörsggraden, vilka genomgått en mindre omfattande fackutbildning, den s. k. postexpeditörskursen. Åt postassistenterna, för vilken befattnings erhållande skulle erfordras den högre fackkunskap, som bibringades i den s. k. postassistentkursen, skulle förbehållas de mera kvalificerade uppgifterna. Det förutsattes, att denna grupp, som därjämte skulle bilda underlag för rekryteringen av de högre befattningarna, skulle till antalet efter hand nedbringas till vad som med sådan utgångspunkt ungefärligen erfordrades. Antalet postassistenter, bestämt på detta sätt, antogs bliva tillfyllest för bestridande av sådana befattningar, med vilka vore förenade de mest makt-påliggande göromålen inom de förutvarande postexpeditörernas verksamhetsområde, samt för vikariatstjänstgöring å högre tjänster.

Eleverna i nämnda kurser hava utgjorts, i postexpeditörskurserna huvudsakligen av direkt utifrån antagna personer och därjämte av ett mindre antal tjänstemän i lägre grader inom verket samt i postassistentkurserna likaledes huvudsakligen av direkt utifrån antagna personer samt dessutom av några postexpeditörer, som genomgått berörda postexpeditörskurser.

I en den 3 februari 1931 dagtecknad skrift hemställde *posttjänstemännens förening*, att förslag måtte föreläggas 1931 års riksdag om sådan ändring av 12 § 3 mom. avlöningsreglementet, att sagda författningsrum komme att för postverkets del avse befordran till postexpeditör i stället för postassistent. Till stöd härför anförde föreningen huvudsakligen följande:

Med framhållande, att ifrågavarande bestämmelse, för att kunna verkamt tjäna sitt syfte att underlätta övergången från tjänst i lägre grad till tjänst i högre grad, borde erhålla sådan ändrad lydelse, att densamma omfattade befordran jämväl till postexpeditörstjänst, hade föreningen på sin tid hemställt hos 1928 års lönekommitté, att kommittén måtte föreslå bestämmelsens ändring till att avse befordran till både postassistent och postexpeditör. Sedermera hade dessutom generalpoststyrelsen understött föreningens framställning. I sitt förslag till allmänt avlöningsreglemente hade 1928 års lönekommitté även i det väsentliga visat förståelse för det önskemål, som från föreningens sida sålunda framförts, i det att kommittén beträffande postverket föreslagit en bestämmelse, motsvarande nuvarande 12 § 3 mom. avlöningsreglementet, att avse befordran till postexpeditör.

Såsom motiv för den föreslagna ändringen hade kommittén framhållit, att kommittén med hänsyn till önskvärdheten att underlätta övergången från befattning inom lägre lönegrad till vissa i avlöningshänseende högre placerade befattningar ansett sig böra bibehålla de särskilda bestämmelser rörande tillgodoräknande av föregående tjänstetid, vilka i sådant syfte meddelats bland annat beträffande postverket; dock att på grund av ändrade organisationsförhållanden det befunnits lämpligt vidtaga den ändringen, att ifrågavarande tillgodoräkningsätt skulle tillkomma tjänsteman, som från tjänst inom lägre lönegrad befordras till postexpeditör — icke, såsom nu gällde, till postassistent.

Ehuru föreningen ansåge, att rätten att tillgodoräkna sig viss föregående

tjänstetid borde få tillkomma jämväl tjänsteman, som från lägre tjänst befordrades till postassistent, hade föreningen, som funne det ur alla synpunkter mest angeläget, att rätten för postexpeditörerna till sådant tillgodoräknande fastställdes i avlöningsreglementet, icke ansett sig böra framföra någon erinran emot kommitténs sålunda gjorda förslag. Föreningen ville emellertid framhålla, att ett tillmötesgående av föreningens framställning i hela dess utsträckning syntes vara av underordnad ekonomisk betydelse på grund av det synnerligen ringa antal tjänstemän från de lägre graderna, som torde komma att vinna anställning såsom postassistenter.

Enär den föreslagna ändringen vore av ej ringa ekonomisk betydelse för vederbörande tjänstemän, särskilt som flera av dem icke utan en avsevärd ekonomisk uppoffring förskaffat sig den kompetens, som erfordrades för att bli postexpeditör, vore det högeligen önskvärt, att frågan snarast möjligt bragtes till sin lösning. Då dessutom, såvitt föreningen kunde finna, några konsekvenser icke kunde väntas följa av det ifrågasatt önskemålets realiserande utan samband med behandlingen av det nya avlöningsreglementet i dess helhet, ville föreningen ifrågasätta, att ärendet utbrötes ur sammanhanget med avlöningsreglementet i övrigt och förelades 1931 års riksdag.

I utlåtande den 24 februari 1931 förklarade sig *generalpoststyrelsen* icke hava något att erinra mot ändring av ifrågasatt författningsrum att avse befordran till postexpeditör.

Sedermåra har *posttjänstemännens förening* i en den 14 mars 1932 ingiven skrift förnyat sin ifrågasatt framställning.

*Kommunikationsverkens lönenämnd* har i utlåtande den 12 oktober 1932 anfört följande.

Enär det för ärendets bedömning syntes lönenämnden önskvärt att äga kännedom, i vilken omfattning övergång från befattning i lägre grad vid postverket till befattning såsom postexpeditör eller postassistent förekommit sedan den 1 juli 1925, då den förutvarande, för man och kvinna gemensamma postexpeditörstjänsten uppdelades på de båda befattningarna postexpeditör och postassistent, har nämnden under hand från generalpoststyrelsen införskaffat uppgifter i detta hänseende.

Dessa uppgifter giva vid handen, att de sedan nämnda tidpunkt till *postexpeditör* befordrade tjänstemännen fördela sig på tjänstegrader och år för genomgående av postexpeditörskurs på följande sätt:

År för genomgången postexpeditörskurs	Ordinarie tjänstemän				E. o. tjänstemän		Summa tjänstemän
	Kontorsbiträde	Brevbärare	Postiljon	Förste postiljon	Kontorsbiträde	Brevbärare	
1927 .....	—	8	2	—	3	—	13
1928 .....	3	7	4	1	—	—	15
1929 .....	—	2	1	—	1	1	5
Summa	3	17	7	1	4	1	33

Vad angår befordran från befattning i lägre lönegrad till *postassistent*, är att nämna, att någon annan dylik övergång icke förekommit än att av de i sammanställningen upptagna 8 ordinarie brevbärare, vilka genomgingo 1927

års postexpeditörskurs och därefter utnämndes till postexpeditörer, 3 befattningshavare sedermera vunnit befordran till postassistenter.

Av det anförda framgår, att övergång vid postverket från lägre befattning till befattning, för vilken kräves viss teoretisk kompetens, numera till följd av de år 1925 vidtagna organisatoriska förändringarna i första hand sker till den nya postexpeditörstjänsten och icke till postassistentbefattningen samt att frekvensen av dylik övergång hittills varit rätt betydande. Även om härav icke kan dragas någon allmängiltig slutsats, huru förhållandena på detta område kunna komma att gestalta sig för framtiden, torde man dock kunna utgå ifrån att, även framdeles, ledigblivande postexpeditörsbefattningar allt emellanåt komma att besättas med personer, som innehava ordinarie befattning i lägre lönegrader vid postverket. Däremot läser man endast undantagsvis behöva räkna med att en sådan person vinner befordran till postassistent utan att förut hava passerat postexpeditörsgraden.

I betraktande av den sålunda påvisade befordringsgången torde, yttrar lönenämnden vidare, föreningens framställning om jämkning i bestämmelserna i 12 § 3 mom. avlöningsreglementet få anses äga fog för sig. Efter att hava erinrat, att i 1928 års lönekommittés förslag under tilläggsbestämmelserna till avlöningsreglementet upptagits den nuvarande bestämmelsen i 12 § 3 mom. avlöningsreglementet med sådan jämkning, som föreningen nu begärt, samt att lönenämnden i utlåtande häröver lämnat lönekommitténs förslag i denna del utan erinran, förordar lönenämnden, att i avvaktan på det slutliga ställningstagandet till lönekommitténs förslag proposition rörande den av föreningen föreslagna jämkningen föreläggas 1933 års riksdag. Lönenämnden tillägger, att den i berörda författningsändring innefattade förmånen även torde böra tillkomma de ordinarie tjänstemän, som enligt de av lönenämnden förut lämnade uppgifterna redan blivit innehavare av ordinarie postexpeditörstjänst, liksom ock de ordinarie befattningshavare, som intill tidpunkten för författningsändringens ikraftträdande kunde komma att utnännas till sådan befattning. Däremot borde enligt lönenämndens mening den på grund av sådant tillgodoräknande uppkommande löneökningen icke inträda förrän från och med den dag, då författningsändringen erhöle gällande kraft.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har förevarande stadgande i 12 § 3 mom. avlöningsreglementet på grund av vidtagna organisatoriska ändringar beträffande postexpeditörs- och postassistentbefattningarna efter år 1925 för postverkets vidkommande icke kommit att tjäna det syfte, som med bestämmelsen avsetts. Då genom den föreslagna författningsändringen så åter skulle bliva förhållandet och då därigenom, såvitt jag kan finna, varken uppkomma några konsekvenser för de andra kommunikationsverkens del eller föregripes den slutliga prövningen på denna punkt av 1928 års lönekommittés förslag, vill jag tillstyrka, att berörda författningsändring redan nu kommer till stånd. Sagda ändring synes lämpligen böra träda i kraft den 1 juli 1933. I enlighet med vad lönenämnden förutsatt torde ändringen böra omfatta samtliga sedan den 1 juli 1925 till postexpeditörer befordrade ordinarie tjänstemän vid postverket men däremot icke givas

Departements-  
chefen.

retroaktiv verkan beträffande den löneökning, som med dess tillämpning kan uppkomma för vederbörande tjänsteman.

**Fråga om förbättrad löneställning för vissa kvinnliga postexpeditörer m. fl.** På sätt jag under nästföregående punkt erinrat inplacerades genom beslut av 1925 års riksdag tidigare för kvinnliga tjänstemän avsedda postexpeditörs- och förste postexpeditörsbefattningar med bibehållna benämningar i 11:e respektive 12:e lönegraden, medan de manliga postexpeditörs- och förste postexpeditörsbefattningarna upptogos under benämningarna postassistent och förste postassistent i 15:e respektive 17:e lönegraden.

Genom beslut vid 1926 års riksdag lämnades sedermera — av skäl, som framgå av propositionen nr 184 till sistnämnda års riksdag — medgivande till en personlig löneförbättring för de postexpeditörer och förste postexpeditörer, vilka genomgått den dittills för postexpeditörer och postassistenter gemensamma utbildningen. I sådant hänseende blev, i överensstämmelse med riksdagsbeslutet, genom brev den 4 juni 1926 bestämt, att den 1 juli 1926 i tjänst varande ordinarie postexpeditör och förste postexpeditör skulle, så länge vederbörande i dylik befattning kvarstode, i lönehänseende vara placerad i 12:e, respektive 13:e lönegraden. Motsvarande beslut fattades i fråga om den med postexpeditörer och förste postexpeditörer i lönehänseende likställda personalen vid telegrafverket, nämligen ordinarie telegrafexpeditörer och förste telegrafexpeditörer.

Frågan om förbättrad löneställning för de kvinnliga tjänstemän, vilka genomgått förutvarande postexpeditörsutbildning, har sedermera upprepade gånger gjorts till föremål för framställningar från personalhåll. Sålunda hava *kvinnliga postföreningen* och *posttjänstemännens förening* i särskilda, under åren 1927, 1928 och 1929 ingivna skrifter hemställt om avlåtande av proposition till riksdagen därom, att samtliga de kvinnliga postexpeditörer och förste postexpeditörer, vilka före den 1 juli 1925 genomgått fackutbildning i s. k. postelevkurs, måtte i löne- och pensionshänseende uppflyttas till 15:e respektive 16:e lönegraden. *Generalpoststyrelsen*, som i viss utsträckning biträtt de framställda önskemålen, har bland annat i ett med anledning av väckta motioner till statsutskottet vid 1928 års riksdag avgivet yttrande tillstyrkt en placering i lönehänseende i 14:e respektive 15:e lönegraden samt meddelat, att ett genomförande av vad styrelsen tillstyrkt skulle medföra en merkostnad av 165,000 kronor under första året, varefter merkostnaden skulle år för år minskas.

I propositionen nr 146 till nästlidet års riksdag anmäldes dels en av posttjänstemännens förening i oktober 1931 gjord framställning att, i avvakten på prövning av nyssberörda framställningar, den av 1926 års riksdag beslutade personliga placeringen i 12:e respektive 13:e lönegraden måtte tillerkännas jämväl de kvinnliga posttjänstemän med förutvarande postexpeditörsutbildning, vilka den 1 juli 1926 ännu icke erhållit ordinarie anställning i postexpeditörsgraden, dels ock av kvinnliga telegrafpersonalens förening i januari 1932 gjord framställning om enahanda förmån åt jämväl så-

dana tjänstemän med telegrafexpeditörsutbildning enligt tidigare bestämmelser, vilka först efter den 1 juli 1926 vunnit ordinarie anställning såsom telegrafexpeditörer. Beträffande dessa framställningar, av vilka den förra tillstyrkts av generalpoststyrelsen men avstyrkts av lönenämnden samt den senare avstyrkts av såväl telegrafstyrelsen som lönenämnden, anförde min företrädare i ämbetet till det vid förberörda proposition fogade statsrådsprotokollet, att han för sin del icke funne tillräckliga skäl föreligga att då underställa riksdagen frågan om en förbättring i löneställningen för någon av ifrågavarande personalgrupper. Därjämte erinrade departementschefen, att förut omförmälda framställningar om vissa kvinnliga postexpeditörers och förste postexpeditörers uppflyttning till 15:e respektive 16:e lönegraden för det dåvarande vore remitterade till 1928 års lönekommitté för utlåtande.

Ifrågavarande kommitté, som vid fullgörande av sitt uppdrag icke behandlat frågan om ändrad lönegradsplacering för olika befattningar, har i samband med uppdragets upphörande med utgången av oktober månad 1932 återställt omförmälda framställningar till Kungl. Maj:t.

Förevarande spörsmål har jämväl varit föremål för riksdagens prövning, i det att vid 1927 och 1928 års riksdagar motioner väcktes i ämnet, vilka motioner emellertid blevo av riksdagen avslagna. Några nya skäl för att nu underställa riksdagen frågan om ytterligare förbättring i löneställningen för omförmälda kvinnliga postexpeditörer och förste postexpeditörer synas mig icke föreligga.

Departements-  
chefen.

**Fråga om förbättrad löneställning för vissa postassistenter.** I förevarande sammanhang vill jag även anmäla att — jämte det att personalframställningar i ämnet gjorts — *generalpoststyrelsen* i skrivelse den 25 september 1928 hemställt, att förslag måtte föreläggas 1929 års riksdag därom, att postassistent, som senast under år 1938 uppnått 48 års ålder och tillika under minst 8 år innehaft den högsta (19:e) löneklassen inom sin lönegrad (den 15:e), skulle äga åtnjuta lön enligt närmast högre löneklass. Till stöd härför har styrelsen anfört, att under tiden närmast efter sekelskiftet antalet tjänstemän i den nuvarande postassistentgraden på grund av poströrelsens stegring måst avsevärt ökas. Då antalet befälsposter icke på långt när ökats i motsvarande proportion, hade levnadsåldern för postassistent för befördran till högre grad efter hand stigit så, att man nått en gräns, som ej annat än i undantagsfall syntes böra överskridas. Det vore därför ofrånkomligt, att åtskilliga till befördran väl förtjänta assistenter måste bliva obefordrade. Ett genomförande av styrelsens förslag hade beräknats medföra en årlig kostnadsökning, som från att år 1930 utgöra omkring 42,000 kronor skulle år från år stiga till omkring 86,000 kronor under år 1938 för att därefter småningom minskas.

Framställningen överlämnades i oktober 1928 till 1928 års lönekommitté, men har av kommittén, som vid fullgörande av sitt uppdrag icke behandlat frågor om förbättrad löneställning för olika befattningar, i samband med uppdragets upphörande med utgången av oktober månad 1932 återställts till Kungl. Maj:t.

Lönenämnden har i utlåtande den 21 januari 1933 — under erinran att den i avgivna yttranden ställt sig avvisande till tidigare liknande förslag — avstyrkt framställningen. Lönenämnden har därvid påpekat, att ett bifall till framställningen med nödvändighet måste i avseende å andra befattningshavargrupper medföra konsekvenser, som nu icke kunde överblickas. För såvitt överhuvudtaget en förändring i löneställningen ansåges påkallad för de nu i 15:e lönegraden placerade befattningshavarna vid kommunikationsverken, syntes enligt lönenämndens mening prövningen av denna fråga böra ske först i samband med en mera allmän revision av tjänsteförteckningen till avlöningsreglementet.

Departements-  
chefen.

Framställningar om beredande av en extra löneklass åt postassistenter m. fl. tjänstemän i 15:e lönegraden vid kommunikationsverken hava redan tidigare gjorts och — senast år 1926 (proposition nr 184 och statsutskottets utlåtande nr 108) — varit föremål för statsmakternas prövning utan att vinna bifall. För min del biträder jag den uppfattning, som kommit till uttryck i lönenämndens utlåtande, och finner mig alltså böra avstyrka den nu gjorda framställningen.

### Telegrafverket.

**Indragning av en telegrafdirektörsbefattning m. m.** Genom beslut vid 1929 års riksdag bestämdes, att telegrafdirektörstjänsten (30:e lönegraden) vid Göteborgs telegrafstation skulle utbytas mot en telegrafkommissarietjänst av klass 1 A (26:e lönegraden). I anslutning härtill höjde riksdagen antalet befattningar av sistnämnda slag från 7 till 8 samt bemyndigade Kungl. Maj:t att, när dåvarande innehavaren av telegrafdirektörstjänsten i Göteborg avginge, indraga sagda befattning.

På därom gjord ansökning har Kungl. Maj:t genom beslut den 9 december 1932 beviljat innehavaren av ifrågasvarande telegrafdirektörstjänst C. G. Bertholff avsked med utgången av januari månad 1933, varjämte Kungl. Maj:t förklarat, att Bertholff meddelat förordnande att tills vidare uppehålla trafikdirektörsbefattningen i andra distriktet skulle upphöra samtidigt med hans avgång från telegrafdirektörsbefattningen.

Då sistnämnda befattning sålunda blivit vakant, torde i enlighet med vad år 1929 förutsattes antalet telegrafdirektörsbefattningar nu böra minskas från 3 till 2.

Genom beslut av 1928 års riksdag (skrivelse nr 138) bemyndigades Kungl. Maj:t att, i den mån så prövades lämpligt, dels vid uppkommande ledighet å befattning inom 21:a—27:e lönegraderna av kommunikationsverkens 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. Det förutsattes därvid, att anmälan om dylikt utbyte skulle göras vid nästföljande riksdag.



Med stöd av berörda bemyndigande har Kungl. Maj:t den 7 oktober 1932 medgivit utbyte vid telegrafverket av en revisorsbefattning mot en notariebefattning (bägge i 21:a lönegraden), vadan antalet av ifrågavarande tjänster från och med den 1 januari 1933 uppgår till 4 respektive 8.

### Statens järnvägar.

**Förändringar beträffande vissa befattningar i järnvägsstyrelsen.** I skrivelse den 30 september 1932 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag rörande vissa ändringar i personalorganisationen såväl inom styrelsen som beträffande linjeförvaltningen.

I vad förslaget avser styrelsen vill jag först erinra om de ändringar i dess organisation, som genomfördes nästlidet år (proposition nr 146, riksdagens skrivelse nr 166). Dessa ändringar, som föranleddes av ett av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 25 september 1931 framställt förslag, innefattade bland annat följande.

Inom styrelsen inrättades en ny byrå, benämnd drifttjänstbyrån, till vilken centraliserades de dittills på flera skilda byråer handlagda ärendena rörande drifttjänsten. Sålunda överflyttades till den nya byrån från dåvarande ban- och maskinbyråerna samt första och andra trafikbyråerna ärenden rörande drifttjänstens ordnande genom reglementen och andra föreskrifter, om den för driften behövliga personalens anställande, befordran och antal ävensom driftkostnadsstaternas beredning och övervakandet av deras tillämpning och utfall jämte därmed sammanhängande frågor. Med denna centralisering avsågs att ernå ökade förutsättningar för ett rationellt ordnande av drifttjänsten i allmänhet samt en välbehövlig lättnad i arbetsbördan för ban- och maskinbyråerna.

Av de av reformen berörda byråerna indrogs första trafikbyrån, vars arbetsuppgifter till största delen överflyttades till drifttjänstbyrån, och de övriga namnförändrades, banbyrån till bantekniska byrån, maskinbyrån till maskintekniska byrån, andra trafikbyrån till godstrafikbyrån och tredje trafikbyrån till persontrafikbyrån.

Den för drifttjänstbyrån erforderliga personalen erhöles genom överflyttning av befattningshavare från andra byråer. Sålunda överflyttades dit från första trafikbyrån så gott som hela personalen, däribland en förste sekreterare, samt från ban- och maskinbyråerna åtskilliga tjänstemän, däribland från vardera byrån den förste byråingenjör, som då var byråchefens närmaste man och ställföreträdare, varjämte från byggnadsbyrån överfördes byråingenjören å dess bangårdsavdelning. Berörda två förste byråingenjörsbefattningar och förste sekreterartjänst, vilkas innehavare skulle vara byråchefens å drifttjänstbyrån närmaste fackkunniga medhjälpare i ban-, maskin- och trafiktekniskt hänseende, förändrades till överinspektörstjänster i samma lönegrad.

I samband med dessa organisationsändringar överflyttades till bantekniska byrån byggnadsbyråns bangårdsavdelning, därvid förutsattes, att byrådirektören å nämnda avdelning skulle i stället för den från bantekniska byrån till drifttjänstbyrån överflyttade förste byråingenjören vara byråchefens å bantekniska byrån närmaste man och ställföreträdare.

I omförmälda skrivelse den 25 september 1931 framhöll järnvägsstyrelsen sannolikheten av att centraliseringen av drifttjänstärendena till en byrå småningom skulle komma att medföra ett ej oväsentligt minskat personal-

behov i de mera underordnade graderna, främst å drifttjänstbyrån och måhända även å de kvarstående delarna av dåvarande ban- och maskinbyråerna, och förklarade sig styrelsen skola återkomma härtill, då erfarenhet om den nya organisationens funktion kunde föreligga.

*Järnvägsstyrelsen* hemställer nu, att två sekreterarbefattningar i 24:e lönegraden, nämligen den från bantekniska byrån till drifttjänstbyrån överförda samt en å maskintekniska byrån placerad dylik befattning, måtte indragas och deras innehavare uppföras å övergångsstat samt att i stället å drifttjänstbyrån måtte inrättas två nya notariebefattningar (21:a lönegraden). Sistnämnda befattningar äro avsedda såsom föreståndare, den ena för drifttjänstbyråns avdelning för de allmänna personalärendena och den andre för dess avdelning för de driftsekonomiska ärendena, vilka föreståndarbefattningar hittills uppehållits av nyssnämnde från bantekniska byrån till drifttjänstbyrån överförda sekreterare och en bokhållare (17:e lönegraden). Då på innehavarna av dessa föreståndarbefattningar måste ställas krav på såväl specialkunskaper som självständigt initiativ, anser styrelsen dessa tjänstemän böra innehava notaries tjänsteställning. Enär den nuvarande sekreteraren å drifttjänstbyrån kan uppehålla den ena notariebefattningen men den till uppförande å övergångsstat ifrågasatte sekreteraren å maskintekniska byrån icke äger för den andra notariebefattningens arbetsuppgifter erforderlig utbildning och erfarenhet, måste alltså en av notariebefattningarna vid inrättandet besättas med ordinarie innehavare. Härigenom beräknas en bokhållartjänst bliva vakant och kunna indragas.

Vidare hemställer styrelsen, att då den från förutvarande maskinbyrån till drifttjänstbyrån överflyttade konstruktören därstädes sysselsattes med göromål, som huvudsakligen ankomme på den i samma lönegrad (den 22:a) placerade befattningen maskininspektör, ifrågavarande konstruktörsbefattning måtte utbytas mot en maskininspektorsbefattning.

Vad beträffar bantekniska byrån, anför järnvägsstyrelsen att, enär efter genomförandet av berörda organisationsändring från byråchefen å denna byrå såsom avsett varit avlastats en betydande del av hans förutvarande arbetsbörda, det vore honom möjligt att ägna erforderlig tid och uppmärksamhet jämväl åt handläggningen av de till bangårdsavdelningen hörande ärendena, varigenom avdelningen till stor del mistat sin tidigare intagna, mera självständiga ställning. På grund härav hemställer styrelsen, att byrådirektörsbefattningen (28:e lönegraden) å nämnda avdelning, vilken befattning genom innehavarens befordran till byråchef numera är vakant, måtte utbytas mot en förste byråingenjörstjänst (27:e lönegraden).

Därjämte meddelar styrelsen, att genom förflyttning av en å bantekniska byrån placerad byråingenjör (26:e lönegraden) till en å distrikt vakant baningenjörstjänst berörda byråingenjörstjänst bleve vakant. Sistnämnda tjänst, som alltjämt vore behöflig å bantekniska byrån, komme att återbesättas med ordinarie innehavare. Härigenom beräknades en konstruktörsbefattning bliva vakant, och hemställer styrelsen, att densamma måtte indragas.

Slutligen meddelar styrelsen, att de år 1932 vidtagna och de av styrelsen nu föreslagna förändringarna beträffande personalorganisationen å styrelsens drifttjänstbyrå samt ban- och maskintekniska byråerna beräknades fullt genomförda medföra en minskning av antalet befattningshavare med 8 och därmed av lönekostnaderna med i runt tal 60,000 kronor.

*Kommunikationsverkens lönenämnd* har i den 20 oktober 1932 avgivet utlåtande anført, att vid bifall till förslaget om inrättande av två nya notariebefattningar å drifttjänstbyrån visserligen under den närmaste tiden uppstode en mindre kostnadsökning men att, i den mån innehavarna av de till indragning föreslagna sekreterartjänsterna avginge, den föreslagna anordningen komme att innebära en direkt kostnadsbesparing. Med hänsyn härtill och då de göromål, som åvilade innehavarna av de nya notariatjänsterna, finge anses vara av beskaffenhet att motivera en löneställning för dem i 21:a lönegraden, hade lönenämnden intet att erinra mot vad i förevarande avseende föreslagits. Därjämte har lönenämnden tillstyrkt bifall till förslaget att utbyta en byrådirektörsbefattning å bantekniska byrån mot en förste byråingenjörstjänst.

De av järnvägsstyrelsen föreslagna ändringarna beträffande vissa befattningar inom styrelsen innebära i huvudsak ett fullföljande av de åtgärder, som i syfte att centralisera drifttjänstärendena nästlidet år vidtogos beträffande vissa av styrelsens byråer. Vad angår inrättandet av två notarietjänster å drifttjänstbyrån och i samband därmed indragning av två sekreterarbefattningar vill jag med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen och lönenämnden anført tillstyrka det därom framställda förslaget. Visserligen skulle sekreteraren å maskintekniska byrån efter överflyttning till övergångsstat icke uppehålla någon av de nya notariatjänsterna, men enligt vad jag inhämtat kommer han att i fortsättningen intill uppnådd pensionsålder, vilket inträffar år 1938, beredas sysselsättning å maskintekniska byrån. Vad styrelsen i övrigt under denna punkt föreslagit har ej givit mig anledning till erinran. Då antalet byrådirektörsbefattningar nu utgör endast 1, skulle vid bifall till styrelsens förslag om indragning av byrådirektörsbefattningen å bantekniska byråns bangårdsavdelning ingen dylik befattning finnas kvar vid statens järnvägar. Befattningen bör därför utgå ur den vid avlöningsreglementet fogade tjänsteförteckningen.

De av järnvägsstyrelsen framställda, här förordade förslagen liksom vissa i det följande omförmälda innefatta delvis utbytande av tjänst inom någon av 21:a—27:e lönegraderna mot tjänst inom lägre lönegrad eller annan tjänst inom samma lönegrad, vilka åtgärder, såsom jag förut erinrat, Kungl. Maj:t äger vidtaga jämlikt bemyndigande av 1928 års riksdag. Då emellertid järnvägsstyrelsen samtidigt framlagt förslag av beskaffenhet att böra underställas riksdagens prövning och då de föreslagna utbytena av befattningarna icke påkallat avgörande innan nu pågående riksdags början, har det syntts lämpligt att på en gång framlägga samtliga av styrelsen väckta frågor för riksdagen, särskilt som i allt fall anmälan om av Kungl. Maj:t beslutat utbyte av tjänster skall göras till den riksdag, som näst därefter inträffar.

Departements-  
chefen.

**Ändring i antalet av vissa befattningar vid trafiksektionerna m. m.** *Järnvägsstyrelsen* har i sin skrivelse den 30 september 1932 vidare föreslagit inrättande å distrikten av följande nya befattningar, nämligen två trafikinspektörsbefattningar (26:e lönegraden), en byråassistentbefattning (21:a lönegraden) och två elektroingenjörstjänster (22:a lönegraden).

I vad angår trafikinspektörsbefattningarna är förslaget föranlett av utvidgningen av statens järnvägars nät i Norrland. Befattningarna äro avsedda för två nybildade trafiksektioner, den 17:e och 23:e, omfattande linjer om tillhoppa 396 respektive 404 kilometer. Härom anför styrelsen i huvudsak följande:

Trots att undan för undan nya delar av inlandsbanan samt av tvärbanorna mellan denna och norra stambanan tillagts det trafikerade bannätet hade trafikledningen å den numera 680 kilometer långa 13:e trafiksektionen (Östersund), omfattande linjerna Bräcke—Storlien, Östersund—Hoting och Forsmo—Hoting—Storuman, kunnat tillgodose endast genom att en tjänsteman, tillika stationsföreståndare i Hoting, tjänstgjort såsom trafikledare för den i sådant hänseende från sektionen avdelade, 266 kilometer långa sträckan Forsmo—Hoting—Storuman. Sedan emellertid Härnösand—Sollefteå järnväg, omfattande 102 kilometer, jämlikt statsmakternas beslut från och med den 1 juli 1932 införlivats med statens järnvägar, bleve det nödvändigt för trafikens behöriga tillgodoseende att ombilda anordningen med en avdelad trafikledning under 13:e trafiksektionen till en ny trafiksektion, den 17:e, som skulle omfatta linjerna Forsmo—Hoting—Storuman och Härnösand—Sollefteå ävensom sträckorna Sollefteå—Långsele och Långsele—Forsmo om tillhoppa 28 kilometer, nu tillhörande 14:e respektive 21:a trafiksektionen, eller tillhoppa 396 kilometer, samt hava sin huvudstation i Sollefteå.

Genom tillägget tid efter annan av nya bandelar hade 21:a trafiksektionen (Umeå) successivt svällt ut att omfatta en sammanlagd längd av icke mindre än 730 kilometer eller bandelen Forsmo—Jörn med sidolinjer till Örnköldsvik, Holmsund och Skelleftehamn, sträckan Storuman—Sorsele av inlandsbanan samt tvärbanan Hällnäs—Storuman. Sektionens oformligt stora geografiska utsträckning tillåte icke densamma belastning med ytterligare bansträckor. När därför den 89 kilometer långa sträckan Sorsele—Arvidsjaur under år 1933 öppnades för allmän trafik, bleve det ofrånkomligt att inrätta en särskild trafiksektion för inlandsbanan norr om Storuman jämte från denna mot norra stambanan utgående tvärbanor, i samband varmed kunde åstadkommas en uppenbarligen mycket välbehövligen minskning av icke blott 21:a utan även 20:e trafiksektionen (Boden), omfattande en sammanlagd banlängd av 487 kilometer jämte den 116 kilometer långa automobillinjen Övertorneå—Pajala. Den nya trafiksektionen vore avsedd att, med huvudstation i Arvidsjaur, till en början omfatta den redan för trafik öppnade inlandsbanedelen Storuman—Sorsele, nu tillhörande 21:a trafiksektionen, förutnämnda bandel Sorsele—Arvidsjaur och de båda till inlandsbanan anslutande tvärbanorna Hällnäs—Storuman, nu likaledes tillhörande 21:a trafiksektionen, och Jörn—Arvidsjaur, för närvarande tillhörande 20:e trafiksektionen, samt framdeles, i den mån inlandsbanebygget ytterligare fortskred mot Jokkmokk, även hela sträckan från Arvidsjaur till denna punkt och, sedan inlandsbanan dit öppnats för allmän trafik, jämväl sträckan Jokkmokk—Gällivare. Vid tidpunkten för den nya trafiksektionens konstituerande, vilket, såsom förut nämnts, beräknades inträffa redan 1933, skulle densamma få en längd av 404 kilometer och efter inlandsbanebyggets slutförande en längd av 676 kilometer. 20:e och 21:a trafiksektionerna skulle efter denna omläggning erhålla en längd av 412 (inberäknat automobillinjen Övertorneå—Pajala 528) respektive 481 kilometer.

Ökningen i antalet byråassistentbefattningar är föranledd av att statens järnvägar i och med övertagandet från och med den 1 juli 1932 av Härnösand—Sollefteå järnväg tillförts en dylik befattning.

De båda elektroingenjörsbefattningarna erfordras för de under elektrifiering varande Malmölinjerna, omfattande en längd av tillhoppa 863 kilometer. Befattningshavarna ifråga skulle stationeras i Norrköping och Malmö. Styrelsen erinrar, att å vardera av de nu elektrifierade statsbanelinjerna, malm-banan (449 km.) och linjen Stockholm—Göteborg (458 km.), likaledes finnes två elektroingenjörer.

Lönenämnden har icke funnit anledning till erinran mot vad järnvägsstyrelsen sålunda föreslagit.

Vad beträffar förslaget om inrättande av två trafikinspektörstjänster för nya trafiksektioner vid statens järnvägsnät i Norrland, har jag övervägt, huruvida icke med inrättandet av åtminstone den nordligaste av de nya trafiksektionerna skulle kunna tills vidare anstå. Från järnvägsstyrelsen har emellertid framhållits att, förutom det att en trafiksektion av så betydande längd som den 21:a överhuvudtaget vore svårskött, på senare år tillkommit en omständighet, som ytterligare tyngde skötseln av en till längden så utsträckt trafiksektion, nämligen det ökade kravet på att trafiksektionsföreståndaren sökte kontakt med den trafikerande allmänheten, något som i regel icke kunde vinnas annat än genom personliga besök hos trafikanterna inom trafikområdet. På grund av särskilt denna omständighet måste enligt styrelsens mening 21:a trafiksektionen redan nu anses vara alltför stor, och detta missförhållande skulle bli ännu mera framträdande, om till berörda sektion även lades den under år 1933 färdigblivande bandelen Sorsele—Arvidsjaur. Styrelsen har påpekat, att på grund av de ifrågavarande bandelarnas ödemarkskaraktär arbetsuppgifterna för den nya, 23:e sektionens föreståndare visserligen icke bleve fullt så kvalificerade som trafikinspektörers åligganden i allmänhet, men att å andra sidan på grund av de mindre omfattande arbetsuppgifterna ledningen för denna sektion kunde utrustas med väsentligt mindre personal än som förefunnos å andra trafiksektioner. Här skulle sålunda personalen utgöras av endast en stationsskrivare och en kontorsvakt, vilka skulle användas jämväl å annan avdelning, under det att medeltalet å övriga trafiksektioner vore, förutom sektionsföreståndaren, 7 personer. Förvaltningskostnaderna för ledningen av ifrågavarande trafiksektion komme alltså att bli jämförelsevis obetydliga.

Med hänsyn till vad från järnvägsstyrelsens sida sålunda ytterligare anförts har jag ansett mig kunna tillstyrka, att båda de av styrelsen föreslagna trafikinspektörsbefattningarna nu inrättas.

Mot järnvägsstyrelsens förslag om inrättade av en ny byråassistentbefattning och två nya elektroingenjörsbefattningar har jag intet att invända. Jag vill beträffande sistnämnda befattningar erinra att, på sätt under nästföljande punkt närmare omförmåles, genom elektrifieringen av Malmölinjerna två maskiningenjörsbefattningar jämte vissa befattningar i lägre grader vid maskinsektionerna kunna indragas.

Departements-  
chefen.

**Ändring i antalet av vissa befattningar vid maskinsektionerna.** I skrivelse den 30 november 1932 har *järnvägsstyrelsen* framlagt förslag till de personalbesparande omändringar beträffande vissa maskinsektioner och deras befäl, som kunde genomföras till följd av elektrifieringen av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer. Förslaget innebär huvudsakligen följande.

Den nuvarande 3:e maskinsektionen, omfattande linjerna Krylbo—Örebro—Mjölby och Örebro—Svartå med sektionsföreståndarexpedition i Örebro, indrages och lägges till 2:a maskinsektionen, omfattande linjerna Järna—Nyköping—Norrköping—Mjölby och Katrineholm—Åby samt med bibehållen sektionsföreståndarexpedition i Norrköping. Den nuvarande 11:e maskinsektionen, omfattande linjerna Mjölby—Nässjö—Hässleholm och Falköping—Nässjö med sektionsföreståndarexpedition i Nässjö, indrages; med undantag av linjen Falköping—Nässjö, som överflyttas till 5:e maskinsektionen, lägges 11:e maskinsektionen till 10:e sektionen, omfattande bland andra linjerna Malmö—Hässleholm och Malmö—Trälleborg samt med bibehållen sektionsföreståndarexpedition i Malmö.

Beträffande de ändringar i fråga om personalbehovet för sektionsledningen, som den sålunda ändrade sektionsindelningen skulle medföra, anför styrelsen:

Förste maskiningenjören å nuvarande 11:e maskinsektionen skulle övertaga ledningen av 2:a maskinsektionen samt sistnämnda sektionsföreståndare, en maskiningenjör, såsom helt övertalig uppföras å övergångsstat. Genom indragning av 3:e maskinsektionen bleve föreståndaren för denna sektion, en maskiningenjör, övertalig. Å andra sidan erfordrades å 5:e maskinsektionen, med placering i Göteborg, en tjänsteman såsom biträdande sektionsledare — närmast med överinseende över sektionens ångdrivna linjer — vilken tjänsteman borde hava maskininspektors grad. Det syntes därför lämpligt, att den genom indragningen av 3:e maskinsektionen icke erforderliga maskiningenjörstjänsten utbyttes mot en maskininspektorsbefattning; avsett vore att låta innehavaren av sistberörda maskiningenjörstjänst, vilken tjänsteman skulle uppföras å övergångsstat, uppehålla nämnda maskininspektorsbefattning.

Härförutom väntades den förändrade sektionsindelningen även medföra vissa besparingar beträffande den å sektionsföreståndarexpeditionerna tjänstgörande personalen i lägre grader. Sålunda kunde redan nu förutses, att å den till följd av 3:e maskinsektionens indragning obehövliga maskiningenjörsexpeditionen i Örebro för närvarande placerade en kontorsskrivare, en förste kontorist och en kontorist komme att bliva helt övertaliga. Dessa tjänstemän, för vilka annan tjänst på den aktiva staten ej kunde beredas, borde därför uppföras å övergångsstat. Vidare beräknades genom indragningen av maskiningenjörsexpeditionen i Nässjö — vilken indragning torde vara i sin helhet verkställd före utgången av år 1933 — ytterligare ett antal tjänstehavare i motsvarande grader kunna lediggöras.

På grund av vad sålunda och i övrigt anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att antalet maskiningenjörsbefattningar (26:e lönegraden) måtte minskas med två och antalet maskininspektorsbefattningar (22:a lönegraden) ökas med en.

Mot indragning av de ifrågavarande båda maskiningenjörstjänsterna, vilka till följd av med elektrifieringen sammanhängande omändringar av vissa maskinsektioner ej längre erfordras, har jag ej något att erinra.

Vad angår järnvägsstyrelsens förslag att inrätta en maskininspektorsbefattning för beredande av biträde åt föreståndaren för femte maskinsektionen, närmast vid utövande av överinseende över ångdrivna linjer, torde detta förslag icke nu böra upptagas till omprövning. Därest, såsom i statsverkspropositionen bebådats, en elektrifiering av västkustbanan inom kort kommer till stånd, synes det nämligen kunna ifrågasättas, huruvida en dylik befattning erfordras.

Beträffande personal, som på sätt järnvägsstyrelsen anfört skulle såsom övertalig uppföras å övergångsstat, förutsätter jag, att den på för verket lämpligaste sätt användes och i den mån så är möjligt efter hand snarast ånyo uppföres å den aktiva staten.

**Ändrad löneställning för vissa sektionsföreståndare m. m.** I propositionen nr 146 (sid. 37—39) till nästlidet års riksdag anmäldes ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag, att samtliga föreståndare för distriktens ban-, maskin- och trafiksektioner, vilka befattningar voro fördelade på 27:e och 26:e lönegraderna (förste ban- och maskiningenjörer samt förste trafikinspektörer respektive ban- och maskiningenjörer samt trafikinspektörer), skulle placeras i 27:e lönegraden samt att de i 27:e lönegraden å distriktskanslierna placerade befattningarna såsom medhjälpare åt distriktscheferna (5 förste baningenjörer, 5 förste maskiningenjörer och 5 förste trafikinspektörer) skulle nedflyttas till 26:e lönegraden. Min företrädare i ämbetet förklarade därvid, att han tillstyrkte förslaget om nedflyttning i lönegrad av berörda befattningar å distriktskanslierna men ansåg en uppflyttning i lönegrad av sektionsföreståndarbefattningar i 26:e lönegraden böra ske endast efter prövning från fall till fall. Departementschefen förordade den anordningen, att de övertaliga befattningarna i 27:e lönegraden å distriktskanslierna finge efter av Kungl. Maj:t verkställd prövning tagas i anspråk för befattningar såsom sektionsföreståndare, givetvis inom ramen för det fastställda antalet av för ifrågavarande tjänsteuppgifter avsedda befattningar i 27:e lönegraden, samt tillade, att efter prövning av från järnvägsstyrelsen framlagda förslag angående ändrad lönegradsplacering av vissa sektionsföreståndartjänster Kungl. Maj:t torde kunna redan till 1933 års riksdag göra framställning om eventuellt erforderlig ändring i antalet befattningar inom de olika grupperna.

Den sålunda förordade anordningen, vilken godkändes av riksdagen, innebär alltså, att intill 15 befattningar tillhörande den högre lönegraden må disponeras för sektionsföreståndarskap i den mån motsvarande minskning sker i antalet till denna lönegrad hörande befattningar, vilka vid tiden för statsmakternas beslut i ämnet år 1932 voro placerade å distriktskanslierna.

Genom särskilda beslut har Kungl. Maj:t efter framställningar av järnvägsstyrelsen medgivit, att av förenämnda 15 befattningar i 27:e lönegraden å distriktskanslierna tillhopa 11 (3 förste baningenjör-, 4 förste maskiningenjör- och 4 förste trafikinspektörsbefattningar) må disponeras för höjning till 27:e lönegraden av sektionsföreståndarbefattningar i 26:e lönegraden, samt föreskrivit, att berörda 11 befattningar å distriktskanslierna skola ersättas

med motsvarande antal befattningar i 26:e lönegraden, vilka förut avsetts för respektive sektionsföreståndare. Någon ändring i antalet befattningar inom ifrågavarande grupper är alltså icke nu erforderlig.

**Indragning av befattningen förste telegrafist.** Vid statens järnvägar finnes ett antal ordinarie förste telegrafisttjänster (18:e lönegraden), avsedda för föreståndare vid större telegrafexpeditioner.

I skrivelse den 16 januari 1933 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om indragning av denna befattning. Styrelsen anför huvudsakligen följande:

Den övergång från telegrafi till telefoni för utväxling av tjänstemeddelanden, som i rationaliseringssyfte under senare år mer och mer genomförts vid statens järnvägar, hade medfört ett alltmera minskat behov av ifrågavarande befattningar ända därhän, att de numera kunde helt avvaras. Som följd därav hade ledigblivna tjänster av denna art under tiden för omfördälda utveckling ej heller återbesatts, varför antalet förste telegrafister, vilket högst utgjort 14, nu nedgått till 6. Vid angivna förhållanden syntes det icke föreligga skäl att längre bibehålla denna genom utvecklingen numera obehövlige befattning vid verket.

Därest ifrågavarande befattning indroges, hemställde styrelsen tillika att, på sätt tidigare i liknande fall tillämpats, nuvarande förste telegrafister måtte få överföras på övergångsstat, en formell anordning, som givetvis icke medförde någon ändring i verksledningens strävanden att på för verket förmånligaste sätt utnyttja vederbörandes arbetskraft.

*Lönenämnden* har tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens förslag.

Departements-  
chefen.

Med biträdande av vad järnvägsstyrelsen i förevarande hänseende föreslagit vill jag förorda, att ifrågavarande befattning uteslutes ur avlöningsreglementets tjänsteförteckning.

**Grunder för avlöning och pension till vissa i statens järnvägars tjänst övertagna befattningshavare.** Härefter torde jag få anmäla uppkomna frågor rörande grunderna för avlöning och pension till vissa befattningshavare, som övergått i statens järnvägars tjänst dels från Skåne—Smålands järnväg och dels från enskilda järnvägarnas kontrollkontor.

Beträffande personal, som övertagits från Skåne—Smålands järnväg, får jag erinra, att mellan järnvägsstyrelsen och Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag den 29 december 1931 och den 5 januari 1932 överenskommelse träffades om sammanförande av järnvägstrafiken vid den statens järnvägar tillhöriga Markaryds station och den bolaget tillhöriga Markaryds västra station till den förra stationen samt om gemensamt begagnande av denna, under förutsättning att bolaget erhöle tillstånd att nedlägga sin station. Enligt nämnda överenskommelse och i anslutning därtill träffat särskilt avtal skulle statens järnvägar av den bolagets trafikpersonal, som genom berörda sammanslagning bleve för bolaget överflödig, övertaga sju befattningshavare, nämligen en stationsföreståndare, ett kontorsbiträde och fem stationskarlar, och skulle enligt upprättad förteckning dessa tjänstemän vid statens järn-



vägar placeras i följande ordinarie befattningar, nämligen stationsföreståndaren såsom stationsinspektör av klass 4 A (18:e lönegraden), kontorsbiträdet såsom kontorist (8:e lönegraden) och stationskarlarna såsom stationskarlar (5:e lönegraden).

Sedan bolaget hos Kungl. Maj:t anhållit om tillstånd att nedlägga Markaryds västra station, föreslog *järnvägsstyrelsen* i ett över ansökningen den 20 april 1932 avgivet utlåtande, att i fråga om berörda sju befattningshavare skulle tillämpas de principer i avlönings- och pensionshänseende, som gällt senast beträffande personal vid de av staten övertagna Norra Södermanlands och Mellersta Södermanlands järnvägar.

*Lönenämnden* har i utlåtande den 17 juni 1932 anfört följande:

De av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna innebure, vad till en början löneförmånerna anginge, att övergången i statens järnvägars tjänst icke skulle för omförmälda sju befattningshavare medföra någon minskning i de löneförmåner, de omedelbart före övergången innehåft vid Skåne—Smålands järnväg, eller någon minskning i den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid nämnda enskilda järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock endast i den mån sålunda beräknad avlöning icke överstege det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente kunde utgå till tjänsteman i den lönegrad, som för vederbörande befattningshavare angivits i förutnämnda förteckning. Då vid en tillämpning av denna princip för löneförhållandenas ordnande efter övergången det skulle kunna inträffa, att befattningshavarna vid placering i löneklass inom vederbörande lönegrader kunde komma att erhålla högre löneklass än den för lönegraden gällande begynnelselönen och i vissa fall även personligt lönetillägg, skulle härigenom dessa befattningshavares löneförmåner komma att bestämmas enligt grunder, som på vissa punkter avveke från avlöningsreglementets bestämmelser.

I pensionshänseende skulle i enlighet med omförmälda principer — för så vitt ifrågavarande befattningshavare icke på därom gjord ansökning medgäves inträde i statens järnvägars pensionsinrättningar — de, som tillhörde enskilda järnvägarnas pensionskassa, bliva underkastade de av 1920 års riksdag godkända bestämmelser, som enligt Kungl. Maj:ts brev den 4 juni 1920 tillämpades i fråga om den statens järnvägars personal, som förut varit anställd vid Västkustbanan m. fl. angivna järnvägar. Då sex av de till övertagande föreslagna tjänstemännen tillhörde nämnda kassa, skulle följaktligen kommunikationsverkens pensionslag icke bliva å dessa befattningshavare tillämplig utan vid deras avgång från statens järnvägars tjänst fyllnadspension beräknas i enlighet med § 2 i nyssnämnda brev. Jämväl den återstående befattningshavaren, en stationskarl, vilken icke tillhörde någon pensionskassa, skulle undantagas från bestämmelserna i sagda pensionslag och statens järnvägar i stället övertaga de skyldigheter, som Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag gent emot honom kunde hava iklätt sig.

En tillämpning av nu angivna pensioneringsprinciper beträffande de sex förstnämnda befattningshavarna skulle medföra, att dessa tjänstemän liksom och deras efterlevande erhöles pensions- och dyrtidstillägg av trafikmedel i enlighet med vad därom i särskilda författningar funnes stadgat.

Lönenämnden har, med uttalande att nämnden icke hade något att erinra mot de sålunda angivna avlönings- och pensioneringsgrundernas tillämpning i förevarande fall, tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens förslag.

*Kungl. Maj:t*, som den 10 juni 1932 medgivit, att Markaryds västra station finge nedläggas under förutsättning att järnvägstrafiken i Markaryd ordnades i huvudsaklig överensstämmelse med i sådant hänseende mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget träffad överenskommelse, har sedermera den 8 juli 1932 förordnat, att omförmälda sju befattningshavare skulle tillsvidare, intill dess *Kungl. Maj:t* efter riksdagens hörande meddelat beslut i fråga om grunderna för avlöning och pension för dem vid statens järnvägar, i tillämpliga delar vara underkastade för dem tidigare gällande anställnings- och avlöningsvillkor.

Vad härefter angår personal, som övertagits från enskilda järnvägarnas kontrollkontor, har *järnvägsstyrelsen* i skrivelser den 16 juni 1932 och den 30 september 1932 framlagt förslag i ämnet.

I den förstnämnda skrivelserna har styrelsen anført, att mellan styrelsen och svenska järnvägsföreningen träffats överenskommelse om återförande från och med hösten 1932 till järnvägsstyrelsens kontrollkontor av det arbete med kontrollen av person- och godssamtrafiken, som efter att tidigare hava utförts av styrelsens kontrollkontor under en följd av år ombesörjts av enskilda järnvägarnas kontrollkontor. Härigenom skulle vinnas, förutom fördelen för stationerna att få redovisa hela samtrafiken till ett kontrollkontor, en direkt minskning i årliga kontrollkostnader av omkring 118,000 kronor, varav på statens järnvägar belöpte omkring 35,000 kronor. Enligt berörda överenskommelse skulle, under förutsättning av *Kungl. Maj:ts* bifall, i samband härmed statens järnvägar övertaga viss ordinarie personal vid enskilda järnvägarnas kontrollkontor, nämligen 14 manliga kontorsbiträden, 1 kvinnligt kontorsbiträde och 1 kontorsvakt. Dessa tjänstemän komme att vid statens järnvägar placeras i följande ordinarie befattningar, nämligen de manliga kontorsbiträdena såsom kontorister (8:e lönegraden), det kvinnliga kontorsbiträdet såsom kontorsbiträde (4:e lönegraden) och kontorsvakten såsom expeditionsvakt (5:e lönegraden). Då de sammanlagda löneförmåner, dessa befattningshavare vid övergången i statens järnvägars tjänst innehade, överstege de sammanlagda löneförmånerna enligt lägsta och beträffande samtliga kontorsbiträden jämväl den högsta löneklassen i nyssnämnda lönegrader enligt kommunikationsverkens avlöningsreglemente samt för kontorsvakten motsvarade 7:e löneklassen, har järnvägsstyrelsen hemställt om be- myndigande att vid statens järnvägar tilldela dem lön enligt följande löneklasser, nämligen kontoristerna enligt 12:e (högsta) löneklassen, kontorsbiträdet enligt 7:e (högsta) löneklassen och expeditionsvakten enligt 7:e löneklassen.

*Lönenämnden* har i utlåtande den 4 juli 1932 tillstyrkt, att ifrågavarande befattningshavare, vilka vid bifall till järnvägsstyrelsens hemställan samtliga med undantag av kontorsvakten skulle få vidkännas en mindre löneminskning, med avvikelser från bestämmelserna i avlöningsreglementet må vid sin nyanställning såsom ordinarie tjänstemän vid statens järnvägar erhålla lön enligt högre löneklass än den lägsta inom vederbörande lönegrad. Vad be-

träffar pensionsförhållandena för omförmälda befattningshavare, vilka samtliga innehava delaktighet i enskilda järnvägarnas pensionskassa, har lönenämnden förklarat sig förutsätta att, därest de icke medgaves inträde i statens järnvägars pensionsinrättningar, tjänstepensionsförhållandena för dem ordnades enligt förenämnda, i Kungl. Maj:ts brev den 4 juni 1920 meddelade bestämmelser om rätt till pension för viss statens järnvägars personal, som tidigare varit anställd vid Västkustbanan m. fl. järnvägar.

Till vad lönenämnden beträffande grunderna för ifrågavarande personals pensionering anfört har *järnvägsstyrelsen* i utlåtande den 22 juli 1932 avslutit sig.

Genom brev den 12 augusti 1932 har *Kungl. Maj:t* förordnat, att berörda sexton befattningshavare skulle tills vidare, intill dess Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande meddelat beslut i fråga om grunderna för avlöning och pension för dem vid statens järnvägar, i tillämpliga delar vara underkastade för dem tidigare gällande anställnings- och avlöningsvillkor, dock att till personalen icke finge utgå högre sammanlagda löneförmåner än som motsvarade för vart och ett av de 14 manliga kontorsbiträdena de med placering i 12:e löneklassen enligt kommunikationsverkens avlöningsreglemente förenade löneförmånerna samt för det kvinnliga kontorsbiträdet och kontorsvakten envar de vid placering i 7:e löneklassen i samma reglemente utgående löneförmånerna.

Sedermera har *svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund* i en den 16 november 1932 ingiven skrift på anförda skäl hemställt, att ifrågavarande kontorsbiträden, för vilka den av järnvägsstyrelsen föreslagna löneklassplaceringen medförde en minskning i löneinkomst, i vissa fall uppgående till omkring 400 kronor för år, måtte, såsom skett med personal vid enskilda järnvägar, vilka tidigare införlivats med statsbanenätet, efter övergången i statens järnvägars tjänst bibehållas vid lägst den löneställning, som de skulle hava intagit vid fortsatt anställning vid enskilda järnvägarnas kontrollkontor.

*Järnvägsstyrelsen* har i utlåtande häröver den 23 december 1932 avstyrkt framställningen. Styrelsen har därvid anfört, att vid förhandlingarna om statens järnvägars övertagande av arbetet vid enskilda järnvägarnas kontrollkontor styrelsen för bifall till svenska järnvägsföreningens förslag härutinnan uppställt det villkoret, att statens järnvägar endast kunde övertaga personal till det antal och i den tjänsteställning, som vore behövliga för utförande av det sålunda nytillkomna arbetet vid järnvägsstyrelsens kontrollkontor, samt att styrelsen framhållit, att innebörden av detta villkor vore, att den övertagna personalen icke kunde vid statens järnvägar påräkna högre lön än som motsvarade vid statens järnvägar utgående avlöning i kontoristgrad. Enligt styrelsens mening föreläge i detta fall intet rimligt skäl och än mindre någon skyldighet att vid anställande av personal, som varit anställd hos järnvägsföreningen och av denna entledigats, utbetala högre av-

löning än som av statsmakterna ansetts skälig för det arbete, som den övertagna personalen vore avsedd att vid statens järnvägar utföra.

I skrivelsen den 30 september 1932 har *järnvägsstyrelsen* i fråga om ytterligare tre från enskilda järnvägarnas kontrollkontor övertagna befattningshavare anfört följande:

Mellan järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen hade på sin tid träffats överenskommelse, att styrelsen från och med den 1 oktober 1930 skulle övertaga granskningen av all paketgodssamtrafik, även sådan som berörde endast enskilda järnvägar, vilket arbete tidigare åvilat enskilda järnvägarnas kontrollkontor. Ifrågavarande överenskommelse ledde sitt upphov ur de under år 1929 mellan styrelsen och föreningen förda förhandlingarna angående den nya pakettaxa, som sedermera blivit av Kungl. Maj:t fastställd, och vissa därmed sammanhängande spörsmål.

Under nämnda förhandlingar hade järnvägsföreningen påfordrat, att statens järnvägar skulle övertaga den personal, som efter genomförandet av överenskommelsen bleve övertalig å enskilda järnvägarnas kontrollkontor, nämligen två manliga kontorsbiträden och ett kvinnligt kontorsbiträde. Då det nya systemet i och för sig innebure flera lättnader i fråga om expediering och kontroll och därför skulle komma att medföra åtskilliga fördelar även för statens järnvägar, hade styrelsen ansett sig böra villfara denna järnvägsföreningens fordran. Det hade under förhandlingarna rörande personalens övertagande förutsatts, att den icke skulle lida minskning i vid övertagandet innehavda löneförmåner i järnvägsföreningens tjänst ävensom icke heller minskning i den rätt till avlöningsförhöjning efter viss tjänstetid, som tillkommit den enligt de i enskilda tjänsten tillämpade grunder.

Förenämnda tre tjänstemän hade sedan i december 1930 tjänstgjort huvudsakligen å styrelsens kontrollkontor. De hade tillsvidare betraktats såsom tillfällig arbetskraft och som sådan åtnjutit en lön, motsvarande den, som för samma tid bort tillkomma dem i järnvägsföreningens tjänst.

För ifrågavarande tjänstemän vore avsedda ordinarie befattningar vid statens järnvägar i följande lönegrader, nämligen för de manliga kontorsbiträdena kontoristbefattningar (8:e lönegraden) och för det kvinnliga kontorsbiträdet kontorsbiträdesbefattning (4:e lönegraden). Då slutlönen i nämnda befattningar vid statens järnvägar jämte därå belöpande dyrtidstillägg understege de sammanlagda löneförmåner, slutlön jämte dyrtidstillägg, som berörda tjänstemän vid övergången i statens järnvägars tjänst åtnjutit vid enskilda järnvägarnas kontrollkontor, syntes det nödvändigt att tilldela dem personligt lönetillägg.

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, *dels* att omförmälda tre tjänstemän efter sin övergång i statens järnvägars tjänst finge vid varje tidpunkt åtnjuta löneförmåner till minst samma belopp, som de skulle hava uppburit, därest de kvarstätt vid enskilda järnvägarnas kontrollkontor i vid övergångstillfället innehavda befattningar, *dels ock* att de av dessa tjänstemän, som efter övergången i statens järnvägars tjänst kvarstode i enskilda järnvägarnas pensionskassa, finge i pensionshänseende komma i åtnjutande av enahanda förmåner, som jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 4 juni 1920 tillkomme vissa förut vid Väst kustbanan m. fl. järnvägar anställda tjänstemän vid statens järnvägar, vilka kvarstode i enskilda järnvägarnas pensionskassa.

Lönenämnden erinrar till en början om de provisoriska avlöningsvillkor, som genom förenämnda Kungl. Maj:ts brev den 12 augusti 1932 faststälts för de förut omförmälda, från enskilda järnvägarnas kontrollkontor övertagna 16 befattningshavarna, samt anför vidare:

I detta sammanhang torde ock få erinras därom, att 1931 års riksdag (skrivelse nr 231) vid anmälan till Kungl. Maj:t av sitt beslut i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 105, angående statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg, med föranledande av en inom riksdagen väckt motion uttalat, att med statens järnvägars allmänna skyldighet att övertaga nämnda järnvägs personal ej borde få följa någon rätt för ifrågavarande befattningshavare till avlöningsförmåner, som överstege vad som efter statliga avlöningsnormer kunde anses skäligt.

Det synes lönenämnden uppenbart, att de nu till uppförande å statens järnvägars ordinarie stat ifrågasatta tre tjänstemännen icke böra efter tillträdande av ordinarie kontorist- respektive kontorsbiträdesbefattning erhålla gynnsammare lönevillkor, än som bestämts i fråga om de i Kungl. Maj:ts brev den 12 augusti 1932 omförmälda kontorsbiträdena. För de två i styrelsens förevarande framställning omförmälda manliga kontorsbiträdena torde sålunda lönen, efter tillträdande av kontoristtjänst vid statens järnvägar, i varje fall icke böra utgå med högre belopp än enligt den högsta för kontorist gällande löneklassen eller 12:e löneklassen samt för det kvinnliga kontorsbiträdet ej heller med högre belopp än enligt den näst högsta för kontorsbiträde gällande löneklassen eller 7:e löneklassen enligt den i kommunikationsverkens avlöningsreglemente intagna löneplanen.

I fråga om löneställningen för de från Skåne—Smålands järnväg övertagna befattningshavarna synes visserligen järnvägsstyrelsens därutinnan framställda förslag icke helt överensstämma med de av statsmakterna senast godkända principerna för övertagande av enskilda järnvägars personal. Då emellertid den ifrågasatta lönegradsplaceringen synes vara grundad på bindande överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget, anser jag mig böra biträda järnvägsstyrelsens förslag.

Vad angår den från enskilda järnvägarnas kontrollkontor övertagna personalen ansluter sig den löneplacering, som föreslagits för den från och med hösten 1932 övertagna gruppen av 16 befattningshavare till nyssnämnda principer för övertagande av enskilda järnvägars personal. Med anledning av den minskning i löneinkomst, som för de flesta av dessa tjänstemän skulle inträda, har framställning gjorts från vederbörande personalförbund om bibehållande för dessa av deras löneställning i enskild tjänst. Enligt vad jag inhämtat skall från och med instundande februari dyrtidstillägg åt kontorspersonalen vid de enskilda järnvägarna utgå med ett ej oväsentligt lägre belopp än som utgick vid ifrågavarande personals övergång i statens järnvägars tjänst. Härigenom kommer löneskillnaden att minskas. Såväl med hänsyn härtill som i betraktande av vad järnvägsstyrelsen anført synas skäl till avvikelse från styrelsens förslag icke föreligga.

Vad åter beträffar den andra gruppen från enskilda järnvägarnas kontrollkontor övertagen personal, nämligen de tre sedan slutet av år 1930 i statens järnvägars tjänst anställda, har järnvägsstyrelsen med hänsyn till vad som förutsatts vid förhandlingarna för deras övertagande i statens järnvägars

Departements-  
chefen.

tjänst föreslagit deras bibehållande vid löneförmånerna i enskild tjänst, oaktat dessa överstiga avlöningsförmånerna enligt högsta löneklassen i de lönegrader, som närmast motsvara tjänstemännens tidigare löneförhållanden och i vilka de skulle placeras såsom ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar. Dessa befattningshavare skulle alltså komma i åtnjutande av förmånligare avlöningsvillkor än den förut omförmälda, större gruppen personal, som övertagits från enskilda järnvägarnas kontrollkontor. Även om vad vid berörda förhandlingar förekommit icke skulle vara av bindande art, torde dock ifrågasvarande tre tjänstemän särskilt med hänsyn därtill, att de alltifrån sin övergång i statens järnvägars tjänst eller sedan mer än två år bibehållits vid sina förut innehavda löneförmåner, hava fått grundad anledning att räkna med att så också för framtiden skulle bliva förhållandet. De billighetsskäl, som sålunda här föreligga, äro av den beskaffenhet, att jag anser mig böra förorda, att järnvägsstyrelsens förslag följes. Härför kan också anses tala, att den förut omförmälda, med februari månad 1933 inträdande sänkningen av dyrtidstillägget till de enskilda järnvägarnas kontorspersonal jämväl beträffande ifrågasvarande tre tjänstemän medför en minskning, varigenom deras föreslagna löneförmåner mera närma sig löneförmånerna enligt högsta löneklassen inom vederbörande lönegrad vid statens järnvägar.

Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna för pensionering åt ifrågasvarande personalgrupper, vilka grunder överensstämma med vad i sådant hänseende plägat tillämpas vid statens övertagande av enskilda järnvägar, har jag intet att erinra.

**Fråga om förändrad tjänste- och löneställning för lokomotivbiträden å elektriska lokomotiv m. m.** Den å statens järnvägars lokomotiv tjänstgörande personalen utgöres av lokomotivförare (12:e lönegraden) och biträde, lokomotiveldare (7:e lönegraden). Sedan elektrisk drift å vissa linjer införts, hava även såsom biträden å de elektriska lokomotiven tjänstgjort lokomotiveldare, vilka utbildats för tjänstgöring å ånglokomotiv men som med hänsyn till de delvis nya eller förändrade arbetsuppgifter, som åvila dem vid tjänstgöring å de elektriska lokomotiven, genomgått särskild kortare utbildningskurs. Jämlikt av Kungl. Maj:t meddelade föreskrifter erhåller lokomotivpersonalen för den tid, den tjänstgör å lokomotiv, s. k. lokomotivtjänstpenningar, vilka utgå vid tåg- och hjälptjänst med vissa angivna, för skilda slag av tåg olika belopp för varje lokomotivkilometer samt vid växlings- och reservtjänst med vissa angivna belopp per timme. Vid tåg- och hjälptjänst utgår ifrågasvarande ersättning i varje fall till lokomotiveldare å ånglokomotiv med hälften och till lokomotivbiträde å elektriskt lokomotiv med tredjedelen av ersättningen till lokomotivförare å respektive lokomotiv. Även vid växlings- och reservtjänst utgår ersättning till lokomotiveldare med lägre belopp än till lokomotivförare.

*Järnvägsstyrelsen* har nu i skrivelse den 30 september 1932 framlagt förslag om att befattningen såsom biträde å elektriskt lokomotiv skall hänföras till 6:e lönegraden med benämningen maskinbiträde. Till stöd därför anför styrelsen följande:

I den mån den fortgående elektrifieringen av statsbanenätet endast berört vissa mindre delar av detsamma hade lokomotivpersonalen måst behärska såväl ång- som elektrolokomotivdriftens tekniska resurser. Under sådana förhållanden hade styrelsen icke kunnat taga under övervägande en eljest av de olika tjänstgöringsförhållandena påkallad uppdelning av personalen med tjänstgöring å ena sidan enbart på ånglokomotiv och å den andra enbart på elektrolokomotiv. Numera hade emellertid elektrifieringen av statsbanenätet fortskridit så långt, att en sådan uppdelning vore möjlig.

Förarnas uppgifter i de båda olika tjänsterna skilde sig icke i någon nämnvärd grad från varandra, och de förbättrade arbetsförhållanden, som inträtt i och med elektrolokomotivens införande, motvägdes i någon mån därigenom, att tidtabellstiden kunnat utökas allt efter som tid för lokomotivskötsel bortfallit.

Vad ånglokomotiveldarna respektive elektrolokomotivbiträdena beträffade, vore emellertid förhållandet helt annorlunda, i det att den fysiska påfrestningen vid eldningen ävensom det å ånglokomotiveldaren uppställda, nödvändiga kravet på kunskap om ångpannors konstruktion, verkningssätt och skötsel bortföle vid tjänstgöring å enbart elektrolokomotiv. Tjänstens karaktär hade således förändrats till huvudsakligen aktgivande å givna signaler och viss enklare tillsyn över maskineriet. En sänkning av elektrolokomotivbiträdets tjänsteställning vore därför motiverad och av behovet påkallad.

Enligt styrelsens förmenande borde emellertid den ifrågasatta förändrade tjänsteställningen icke rättvisligen drabba den nuvarande generationen lokomotivpersonal i ordinarie eller extra ordinarie ställning, som utbildats antingen enbart för ångdrift eller — under övergångstiden — för såväl ångdrift som elektrisk drift. Sänkningen borde således tillämpas endast å nu befintliga lokomotiveldaraspiranter, vilkas löneförmåner understege lönen för de nya elektrolokomotivbiträdena, förslagsvis benämnda maskinbiträden, och sedermera i den mån lokomotivmannakåren behövde rekryteras, vilket med hänsyn isynnerhet till de nuvarande lokomotivförarnas höga levnadsålder syntes komma att erfordras inom ej alltför avlägsen framtid, även om fortsatt elektrifiering komme att företagas. Styrelsen ansåge sig härvid böra framhålla, att av samma skäl — den stora avgången av lokomotivförare — lokomotiveldarutbildat maskinbiträde givetvis kunde komma att inom ej alltför lång tid befordras till eldare för tjänstgöring å ångdrivna linjer.

Då efter elektrifieringens genomförande överskott å vagn- och stallkarlar (5:e lönegraden) komme att uppstå, hade styrelsen tänkt sig den utvägen, att man ur nämnda kår kunde utvälja i kroppsligt hänseende lämplig personal, som efter någon tids provtjänstgöring skulle tjänstgöra som elektrolokomotivbiträden, i den mån redan utbildade lokomotiveldare ej funnes att tillgå. Härigenom vunnnes den fördelen, att överskottet å vagn- och stallkarlar toges i anspråk, varigenom anordningen med maskinbiträden för tjänst på elektrolokomotiv kunde till en början genomföras utan nyrekrytering.

Då elektrolokomotivbiträdenas tjänstgöring icke kunde sägas vara på något sätt mera krävande än exempelvis konduktörspersonalens — utan snarare tvärtom — och dessa biträden endast i mycket ringa mån kunde inverka på tågets rätta framförande, syntes lokomotivtjänstpenningar ej böra till dem utgå. Styrelsen finge beträffande denna fråga hänvisa till särskild framställning.

I anslutning härtill har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 19 november 1932 hemställt, att Kungl. Maj:t ville meddela föreskrift därom, att lokomotivtjänstpenningar vid tjänstgöring såsom biträde å elektrolokomotiv hädan-

efter endast finge utgå till ordinarie och extra ordinarie lokomotiveldare samt till sådana ordinarie vagn- och stallkarlar, som tillhöra den s. k. lokrekryteringspersonalen.

Järnvägsstyrelsens förslag beträffande elektrolokomotivbiträdestjänsterna hava uppkallat gensagor från *Sveriges lokomotivmannaförbund*.

Förbundet framhåller bland annat, att enligt förbundets mening en uppdelning av befattningarna såsom biträden å lokomotiv i två grupper icke vore praktiskt ändamålsenlig, att lokeldarbefattningen en gång erhållit sin nuvarande jämförelsevis låga löneställning med hänsyn till då rådande goda befordringsutsikter, vilka dock numera avsevärt försämrats, samt att, även om tjänstgöringen såsom biträde å elektrolokomotiv kroppsligt vore lindrigare än å ånglokomotiv, den ständigt fortgående intensifieringen av tjänsten i förening med minskningen av personal medförde en automatisk ökning av åliggandena för den kvarvarande personalen, varjämte de allt kortare tidsmomenten för utförandet av varje detalj i tjänsten på elektrolokomotivbiträdena ställde ökade krav i fråga om rörlighet och snabbhet. Härtill komme, att för närvarande funnes omkring 300 extra ordinarie lokomotiveldare och lokomotiveldarutbildade vagn- och stallkarlar samt omkring 100 lokomotiveldaraspiranter eller tillhopa omkring 400 man redan lokomotiveldarutbildad personal, vilken rättvisligen först borde befordras till ordinarie lokomotiveldare. På grund av det anförda har förbundet hemställt, att med inrättandet av den nya maskinbiträdesbefattningen måtte få anstå. Beträffande lokomotivtjänstpenningarna har förbundet yttrat, att dessa representerade en del av lönen och så fast förankrats i lönesystemet, att lokomotivpersonalens inplacering i löneskalan vid varje löneregleringstillfälle bestämts och avvägs med hänsyn bland annat till denna förmån. Enligt förbundets mening borde en indragning av lokomotivtjänstpenningarna kompenseras med en motsvarande höjning av den fasta årslönen. Därest emellertid en sänkning av löneställningen för elektrolokomotivbiträden genomfördes, borde rätten till lokomotivtjänstpenningar icke samtidigt förvägras dem. Förbundet har hemställt, att järnvägsstyrelsens förslag i denna del icke måtte gå i verkställighet.

*Lönenämnden* har beträffande den nya maskinbiträdesbefattningen anfört följande:

Lönenämnden har i ändamål att kunna bilda sig en egen uppfattning rörande lokomotivbiträdenas göromål å de elektriska tågen företagit en resa till Södertälje och åter. Nämnden har därvid icke kunnat undgå att uppmärksamma, att bitrådets tjänstgöring å ett elektriskt lokomotiv företer en väsentlig skillnad i avseende å arbetets karaktär i jämförelse med lokomotiveldarens tjänstgöring å ett ånglokomotiv. Den lokomotiveldaren å ett ånglokomotiv åvilande, synnerligen påfrestande eldningen samt tillsynen över ångtrycket och värmetillgången i lokomotivpannan bortfaller vid tjänstgöring å elektrolokomotivet, och den noggranna och ingående uppmärksamhet, lokomotiveldarna måste ägna åt smörjning och tillsyn av ånglokomotivets olika delar, inskränker sig beträffande elektrolokomotivet med dess automatiska smörjningssystem i regel till ett enklare övervakande av maskineriet. Givetvis är det önskvärt, att även bitrådet å ett elektrolokomotiv äger så ingående kännedom som möjligt om det elektriska maskineriets verkningssätt m. m., men i sista hand ankommer det dock på lokomotivets förare att vid driftsstörningar och dylikt ingripa.



På grund av inhämtade upplysningar och de iakttagelser, nämnden sålunda haft tillfälle göra rörande arten och omfattningen av lokomotivbiträdenas arbetsuppgifter, har nämnden funnit sig icke kunna inför de av styrelsen gjorda uttalandena göra gällande, att biträdestjänstgöringen med nödvändighet motiverar samma löneställning som lokomotiveldarens. Den anordning, styrelsen nu föreslagit, finner sig också nämnden kunna godtaga, särskilt som den nedflyttning i lönegrad, som ifrågasättes för den å elektrolokomotiven tjänstgörande biträdespersonalen, icke skulle drabba större delen av den nu vid de elektrifierade linjerna tjänstgörande lokomotiveldarkåren, utan allenast lokomotiveldaraspiranterna.

Lokomotivmannaförbundet har hemställt, att med inrättande av den föreslagna nya biträdesbefattningen måtte få anstå med hänsyn bland annat därtill, att för närvarande förefunnes omkring 400 för lokomotivtjänst utbildade befattningshavare i extra ordinarie lokomotiveldares, vagn- och stallkarlsamt lokomotiveldaraspirants ställning, vilka befattningshavare rättvisligen dessförinnan borde bliva befordrade till lokomotiveldare. Lönenämnden beaktar väl den synpunkt på frågan, som sålunda blivit från förbundets sida framförd. Emellertid är att märka, att så vitt angår lokomotiveldaraspiranterna någon avsevärd minskning i möjligheterna att vinna befordran till högre tjänst knappast torde komma att inträda. Skillnaden blir i huvudsak den, att vad angår de elektrifierade linjerna befordran i första hand skulle ske till den nya maskinbiträdesgraden och först sedermera — i den mån vakanser å lokomotiveldarbefattningar uppstå vid ångdriften — till lokomotiveldare.

Ej heller torde det föreligga någon egentlig anledning till farhåga för att den nuvarande s. k. lokrekryteringskåren i övrigt icke skulle inom rimlig tid erhålla befordran till ordinarie lokomotiveldare. Visserligen kan det förutses, att på grund av elektrifieringens fortskridande ävensom på grund av det nu föreslagna utbytet av lokomotiveldarbefattningar mot tjänster i maskinbiträdesgraden ett överskott av ordinarie lokomotiveldare kommer att uppstå, men å andra sidan är att märka, att under den närmaste framtiden ett betydande antal lokomotivförare komma att inträda i pensionsåldern. Detta antal beräknas för tiden 1932—1939 uppgå till inemot 700. Den avsevärda uppflyttning av ordinarie lokomotiveldare till lokomotivförargraden, som härav föranledes, läser i sin tur bereda relativt goda möjligheter för de nuvarande extra ordinarie lokomotiveldarna och i lokomotivtjänst gående vagn- och stallkarlarna att vinna ordinarie anställning såsom lokomotiveldare. Lönenämnden förutsätter emellertid, att järnvägsstyrelsen under den kommande övergångstiden tager all möjlig hänsyn till sistnämnda båda gruppers berättigade krav i fråga om befordran.

På grund av det anförda har lönenämnden tillstyrkt bifall till förslaget.

Vidkommande förslaget om borttagande av lokomotivtjänstpenningarna för maskinbiträdena har lönenämnden — under hänvisning till sin ställning till frågan om maskinbiträdenas lönegradsplacering — anfört, att en dylik åtgärd enligt nämndens mening skulle innebära en väl stark beskärning av denna personalgrupps löneförmåner, vartill komme den ojämnhet i löneförhållandena, som för en avsevärd tid framåt skulle förefinnas därutinnan, att den nuvarande generationen elektrolokomotivbiträden komme att uppbära denna speciella ersättning, medan nytillträdande biträden skulle vara förvägrade densamma. Med hänsyn härtill och då enligt gällande bestämmelser lokomotivtjänstpenningar utginge till elektrolokomotivbiträden endast med tredjedelen av dylik ersättning till lokomotivförare, medan biträde å ånglokomotiv upp-

bure hälften av ersättningen till lokomotivförare, har lönenämnden funnit sig icke böra tillstyrka bifall till järnvägsstyrelsens förslag i denna del. Avvikande mening har uttalats av två ledamöter, som ansett, att förslaget bort av lönenämnden tillstyrkas.

Departements-  
chefen.

Av vad i förevarande ärende anförts om lokomotivbiträdenas tjänstgöringsförhållanden på ånglokomotiv respektive elektriska lokomotiv torde framgå, att arbetsuppgifterna för biträdena på elektriska lokomotiv få anses vara mindre krävande än ånglokomotiveldarnas tjänsteäligganden. Såvitt det gäller den rena biträdestjänsten å elektrolokomotiv torde därför anledning icke saknas att placera denna en lönegrad under den, som tillkommer ånglokomotiveldarna. Emellertid lära dessa biträden komma att i betydande utsträckning få tjänstgöra även i mera krävande befattning. Enligt vad jag inhämtat, är det nämligen järnvägsstyrelsens avsikt att jämväl låta de i lönehänseende nedflyttade elektrolokomotivbiträdena vinna befordran till förare å elektrolokomotiv och låta dem undergå för sådan befordran nödig utbildning, och på grund av gängse praxis samt rådande befordringsförhållanden skulle detta medföra bland annat, att elektrolokomotivbiträdena under i många fall avsevärd tid finge tjänstgöra som tillförordnade lokomotivförare.

Sistnämnda förhållande synes påkalla en mera detaljerad utredning av föreliggande löneregleringsärende, innan det slutgiltigt avgöres. Det kan nämligen knappast anses tillfredsställande att införa en anordning, som skulle leda till att de som uppehålla samma tjänst, tillförordnade förare å elektrolokomotiv, skulle i en del fall avlönas efter den för lokomotiveldare fastställda 7:e lönegraden, i andra fall efter den av järnvägsstyrelsen nu för biträde på elektrolokomotiv föreslagna 6:e lönegraden. Ifrågasättas kan ock, huruvida man, med hänsyn bland annat till de jämförelsevis långa förordnandeperioder det såsom nyss antytts här oftast gäller, på en befattningshavare i 6:e lönegraden rimligen bör ställa de fordringar och av honom utkräva det ansvar, som åvila lokomotivföraren (12:e lönegraden), och detta särskilt som i vissa elektriskt drivna tåg å lokomotivet tjänstgör endast en man, föraren, vilket givetvis är ägnat att skärpa anspråken på denne. Jag är alltså icke beredd att nu tillstyrka framläggande för riksdagen av järnvägsstyrelsens förslag i här berörda lönefråga utan anser fastmer, att den bör göras till föremål för ytterligare överväganden, därvid jämväl bör ägnas beaktande åt riksdagens uttalande och beslut år 1925 rörande förbättrad löneställning för lokomotiveldare. Ett uppskov med frågans avgörande kan så mycket hellre utan olägenhet ske, som vid ett genomförande av järnvägsstyrelsens förslag verkningarna därav icke nämnvärt skulle göra sig gällande förrän efter det flertalet av den nu befintliga lokrekryteringspersonalen vid statens järnvägar vunnit befordran till lokomotiveldare.

Vad angår järnvägsstyrelsens förslag om indragning av lokomotivtjänstpenningar hänför sig detta till den ifrågasatta ändrade tjänsteställningen för biträden å elektrolokomotiv, varför, som en konsekvens av det nyss

sagda, jag anser anledning saknas att till prövning nu upptaga detta spörsmål. Jag finner mig dock böra meddela, att jag på denna punkt biträder vad lönenämnden anfört.

**Ändrad benämning å vissa befattningar.** *Järnvägsstyrelsen* har föreslagit sådan ändring i tjänsteförteckningen till avlöningsreglementet, att benämningen maskinbiträde skulle givas, förutom till de nya elektrolokomotivbiträdena, jämväl åt befattningen maskin- och pannskötare (6:e lönegraden) samt att befattningarna vagn- och stallkarl samt stationskarl (båda i 5:e lönegraden) skulle erhålla den gemensamma benämningen stationsvakt. Till stöd härför anför styrelsen följande:

Dubbelbenämningarna maskin- och pannskötare samt vagn- och stallkarl vore i tjänsten tyngande, och det torde icke vara lämpligt, att för samma person i tjänstebeteckningen angäves två olika befattningar. Beträffande särskilt vagn- och stallkarlarna, som utgjorde maskinavdelningens stationära personal, ansåge styrelsen, att det vid fullföljandet av strävandena att åstadkomma samverkan mellan de olika avdelningarnas personal vore till nackdel för verket att med en särskild benämning utmärka, att en personalgrupp tillhörde viss avdelning, när möjlighet föreläge att även utnyttja dess arbetskraft inom annan avdelning. Enligt styrelsens mening borde därför innehavare av vagn- och stallkarlsbefattning lämpligen erhålla samma benämning som trafikavdelningens motsvarande stationära personal, stationskarlarna. Då emellertid ändelsen »karl» måste anses mindre lämplig, syntes i analogi med benämningarna »banvakt», »förrådsvakt» m. fl. titeln stationsvakt böra tilldelas ifrågavarande två befattningsgrupper.

*Lönenämnden* har framhållit önskvärdheten av att förändringar i tjänsternas titulatur i regel icke förekomme annat än i samband med en mera allmän granskning i detta hänseende av tjänsteförteckningen till avlöningsreglementet. Lönenämnden har emellertid intet att erinra mot benämningen maskinbiträde för de nuvarande maskin- och pannskötarna, särskilt som sistnämnda beteckning torde hava visat sig mindre lämplig för användning i den dagliga tjänsten. Vad åter angår benämningen stationsvakt har lönenämnden funnit införandet av denna titel knappast innebära någon förbättring samt meddelar, att enligt vad nämnden erfarit någon mera allmän sympati för detta förslag icke heller torde förefinnas bland den därav berörda personalen. Lönenämnden anser därför lämpligast att bibehålla beteckningen stationskarl samt förordar, att denna benämning blir gemensam för de nuvarande stationskarls- samt vagn- och stallkarlsgrupperna.

Till järnvägsstyrelsens uppfattning om lämpligheten av att utbyta de nuvarande dubbelbenämningarna å vissa befattningar mot kortare namn kan jag ansluta mig. Jag tillstyrker därför införande av benämningen maskinbiträde, vilken — med den ställning, som jag i nästföregående punkt tagit till frågan om biträdena å elektrolokomotiv — nu skulle endast ersätta benämningen maskin- och pannskötare. Vad beträffar järnvägsstyrelsens förslag att utbyta benämningarna vagn- och stallkarl samt stationskarl mot stationsvakt talar mot detta val av benämning förutom vad lönenämnden anfört även den omständigheten, att man såvitt möjligt torde böra undvika info-

Departements-  
chofen.

randet av nya befattningsnamn i tjänsteförteckningen. För min del vill jag förorda lönenämndens förslag, att bägge dessa personalgrupper erhålla benämningen stationskarl.

**Fråga om ändrad tjänste- och löneställning för trafikbiträden.** Jag har vidare att anmäla av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 12 december 1932 framlagt förslag rörande förändrad tjänste- och löneställning för befattningsgruppen trafikbiträden vid statens järnvägar.

Innan jag ingår härpå, torde först få lämnas en redogörelse för denna befattnings tillkomst och vad därefter beträffande densamma förekommit.

Efter förslag av järnvägsstyrelsen och kommunikationsverkens lönekommitté utbröts enligt beslut vid 1919 års riksdag i samband med antagandet av gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid kommunikationsverken ur den lägsta befattningshavargruppen vid trafikavdelningen, stationskarlarna (5:e lönegraden), en särskild grupp, benämnd trafikbiträden, och placerades i löneskalan i närmast högre lönegrad, den 6:e. Denna befattning var avsedd för fullgörande av den mera kvalificerade delen av stationskarlsarbetet, nämligen tjänstgöring såsom växlingsledare, spårväxlare och såsom tågklare rare å mindre station, tjänstgöring i ställverk m. fl. arbetsuppgifter.

Antalet trafikbiträdesbefattningar fastställdes av Kungl. Maj:t i personalstaten vid statens järnvägar för senare halvåret 1920 preliminärt till 1,286 och i staten för år 1921 mera definitivt till 1,204. Sedermera har emellertid i enlighet med järnvägsstyrelsens därom gjorda framställningar antalet dylika befattningar i de av Kungl. Maj:t fastställda personalstaterna i mån av uppkommande vakanser år från år minskats, så att antalet i den för år 1932 fastställda staten utgjorde 897.

Anledningen till denna fortgående minskning av antalet trafikbiträdesbefattningar har varit, att järnvägsstyrelsen funnit vissa olägenheter förbundna med dessa befattningar. Då de för trafikbiträden avsedda arbetsuppgifterna erfordrade personal med fullgod vigör och i regel även med full rörlighet, fann järnvägsstyrelsen nödvändigt att efter hand till annan tjänstgöring förflytta allt flera trafikbiträden, som vid tilltagande ålder eller av annan anledning ej voro i stånd att fullgöra den kroppsligt påfrestande trafikbiträdestjänsten. Då det härvid ej alltid var möjligt att bereda dem sysselsättning å andra till trafikbiträdestjänsten hörande arbetsområden, måste åtskilliga trafikbiträden sättas att, fortfarande med lön såsom trafikbiträde, förrätta vanlig stationskarlstjänst. För att i någon mån undgå dessa olägenheter hava uppkomna vakanser inom trafikbiträdesgraden icke återbesatts utan i stället den arbetskraft, som utöver tjänstedugliga ordinarie trafikbiträden erfordrats för trafikbiträdesarbetets utförande, uttagits bland därtill lämpade stationskarlar, vilka med stöd av bestämmelserna i 20 § 3 mom. avlöningsreglementet tilldelats vikariatsersättning.

I sin till 1932 års riksdag avgivna berättelse framställde riksdagens revisorer anmärkning rörande den sålunda av järnvägsstyrelsen tillämpade anordningen att för tillgodoseende av det stadigvarande personalbehovet för utförande av trafikbiträdesgöromål utöver i personalstaten fastställt antal ordinarie trafikbiträdesbefattningar anlita ett antal stationskarlar mot vikariatsersättning samt framhålla behovet av statsmaktens kontroll över dylika organisatoriska anordningar och uttalade i anslutning därtill, att denna fråga enligt revisorerernas mening bort av järnvägsstyrelsen underställas Kungl. Maj:t för prövning av de åtgärder, styrelsen ansett lämpliga.

Järnvägsstyrelsen fann i häröver den 11 januari 1932 avgiven förklaring

sakliga skäl tala för bibehållande av befintlig anordning men förklarade sig intet hava att erinra mot att i samband med förslag till personalstat underställa Kungl. Maj:ts prövning, huru stort antal trafikbiträdesbefattningar, som för följande år finge förekomma vid statens järnvägar utan att vara besatta med ordinarie innehavare.

Den av riksdagens revisorer gjorda anmärkningen föranledde ingen åtgärd från riksdagens sida.

I skrivelse den 30 september 1932 med förslag till personalstat vid statens järnvägar för år 1933 har järnvägsstyrelsen i anslutning till sitt nyssberörda uttalande den 11 januari 1932 meddelat, att för år 1933 erfordrades tillhoppa 1,236 trafikbiträdestjänster, och har styrelsen härav i statförslaget upptagit ett från 897 för år 1932 till 861 minskat antal ordinarie trafikbiträdesbefattningar samt hemställt, att återstående 375 trafikbiträdesbefattningar måtte under år 1933 få anses finnas vid statens järnvägar utan att vara upptagna i personalstaten och sålunda utan att vara besatta med ordinarie innehavare.

I utlåtande häröver den 1 november 1932 har lönenämnden med hänsyn till att, enligt vad nämnden inhämtat, järnvägsstyrelsen inom den allra närmaste tiden komme att göra framställning om trafikbiträdesbefattningens slopande ansett sig icke kunna taga någon definitiv ståndpunkt till styrelsens föreliggande förslag utan — i avvaktan på Kungl. Maj:ts beslut i anledning av sådan framställning — förordat tillämpning av nuvarande anordning såsom ett provisorium jämväl under år 1933. Avvikande mening har, med vissa instämmanden, uttalats av tvenne nämndens ledamöter, vilka ansett, att nämnden bort hemställa, att järnvägsstyrelsens förslag beträffande icke-ordinarie trafikbiträdesbefattningar icke måtte vinna Kungl. Maj:ts bifall samt att antalet trafikbiträdesbefattningar bestämdes till 1,236.

Genom brev den 16 december 1932 har Kungl. Maj:t i enlighet med lönenämndens förslag i personalstaten för år 1933 fastställt antalet ordinarie trafikbiträdesbefattningar vid trafikavdelningen till 897 samt medgivit, att härutöver finge tills vidare under år 1933 vid statens järnvägar finnas ytterligare 339 dylika befattningar, vilka finge uppehållas på förordnande.

§ § I sin föreliggande skrivelse den 12 december 1932 har *järnvägsstyrelsen* på grund av vunna erfarenheter uttalat den uppfattningen, att den på styrelsens initiativ tillkomna tudelningen av stationskarlskåren i dess nuvarande form vore mindre lycklig. Styrelsen har därför nu ansett sig böra framlägga förslag till en definitiv lösning av trafikbiträdesfrågan. Enligt styrelsens uttalade åsikt äro trafikbiträdesgöromålen endast att anse såsom mera krävande stationskarlsarbeten, varför trafikbiträdestjänsten icke bör, såsom för närvarande i viss mån är förhållandet, vara en befordringstjänst. Trafikbiträdes- och stationskarlstjänsterna böra enligt styrelsens mening rätteligen stå i samma lönegrad, den 5:e, och det mera kvalificerade stationskarlsarbetet, alltså trafikbiträdesgöromålen, gottgöras med ett extra lönetillägg under den tid, trafikbiträdestjänstgöringen varar.

Styrelsens förslag innefattar i huvudsak följande:

Befattningen trafikbiträde i den till kommunikationsverkens avlöningsreglemente hörande tjänsteförteckningen överflyttas från 6:e till 5:e lönegraden. Första ordinarieskap i 5:e lönegraden erhålles under benämningen stationskarl. Till det mera kvalificerade arbetet uttagna stationskarlar benämnas trafikbiträden och erhålla även konstitutorial såsom sådana samt tilldelas utöver lön enligt 5:e lönegraden ett extra årligt lönetillägg, förslagsvis skillnaden mellan två löneklasser inom 5:e lönegraden eller 144 kronor

för år, så länge det högre kvalificerade arbetet varar. I fråga om tjänstledighetsavdrag betraktas trafikbiträde såsom tillhörande 6:e lönegraden. Även vid befordran till tjänst i högre lönegrad än den 6:e skall befattningshavaren vid tillämpning av 12 § i avlöningsreglementet anses tillhöra 6:e lönegraden, och följaktligen anses åtnjuta lön enligt närmast högre löneklass än den innehavande, men skola avlöningsreglementets övriga bestämmelser tillämpas å honom i hans egenskap av tjänsteman i 5:e lönegraden. Pensionsavgifter och pensionsunderlag bestämmas i enlighet med vad som gäller för tjänstemän i 6:e lönegraden. Till vikarie, som under mer än sju dagar i följd utför trafikbiträdesgöröml, utgår en ersättning av 40 öre om dagen.

För genomförande av dessa förslag förutsättas erforderliga ändringar skolaske i gällande avlöningsreglemente för kommunikationsverken ävensom i tjänstepensionslagen för dessa verk.

I fråga om övergången till den sålunda ifrågasatta nya ordningen föreslås, att den sedan åtskilliga år tillbaka fortgående minskningen av antalet trafikbiträdestjänster i 6:e lönegraden skall fortsätta. Samtliga vid utgången av juni månad 1933 i tjänst varande trafikbiträden i 6:e lönegraden överföras den 1 juli 1933 å övergångsstat, utan rätt att vid utövande av trafikbiträdesgöröml utbekomma förenämnda avlöningstillägg. De stationskarlar, som vid ifrågavarande tidpunkt på förordnande förrätta trafikbiträdesgöröml, konstitueras till trafikbiträden.

För den händelse ifrågavarande förslag, som även enligt styrelsens mening innebure avsevärda, hittills ej tillämpade avvikelser från avlöningsreglementet, icke ansåges böra genomföras, har styrelsen alternativt föreslagit, att trafikbiträdesbefattningen avföres ur avlöningsreglementets tjänsteförteckning samt att till stationskarl, som fullgör mera kvalificerade stationskarlsgöröml, må utanordnas en särskild ersättning av 40 öre om dagen.

*Lönenämnden* har införskaffat ytterligare utredning rörande den nuvarande trafikbiträdeskårns tjänstgöringsförhållanden m. m.

Av denna utredning inhämtas, att av vid tiden omkring 1933 års ingång befintliga 861 ordinarie trafikbiträden vid trafikavdelningen 167 icke voro sysselsatta med annat än stationskarlsarbete. För effektiv trafikbiträdestjänstgöring voro sålunda avdelade 694 ordinarie trafikbiträden. Hårtill kommo 29 befattningshavare i högre tjänstegrad än trafikbiträden samt slutligen 342 stationskarlar, vilka innehade förordnanden såsom trafikbiträden jämlikt 20 § 3 mom. avlöningsreglementet. Tillhopa sysselsattes sålunda 1,065 tjänstemän med trafikbiträdesgöröml. Av nyssnämnda antal 167 trafikbiträden kunde 62 — däri även inräknade 4 invalider och 3 i tjänst skadade — icke användas för trafikbiträdesarbete på grund av hög ålder, sjuklighet eller andra kroppsliga defekter, och de återstående 105 tjänstgjorde såsom stationskarlar huvudsakligen till följd av att motsvarande trafikbiträdesbefattningar genom förenklingar i arbetet m. m. blivit indragna. En betydande del av de sistnämnda torde dock med tiden kunna förflyttas till annan tjänstgöringsort för att där användas för trafikbiträdestjänstgöring.

För egen del har lönenämnden avstyrkt järnvägsstyrelsens förslag samt därvid anfört huvudsakligen följande:

Om sålunda det antal trafikbiträden, som icke fullgjorde trafikbiträdesgöröml, onekligen måste betraktas såsom förhållandevis stort, sett i relation till trafikbiträdeskåren i dess helhet, syntes det å andra sidan uppenbart, att de påvisade ojämnheter i personalbeståndet inom trafikbiträdeskåren vore en omständighet, med vilken man nödvändigtvis måste räkna, när fråga

vore om en befattningshavargrupp, som hade sig ålagd arbete av mera krävande och kroppsligt pressande natur. I alla händelser syntes föreliggande förhållanden icke vara av den betydelse att påkalla sådana åtgärder till förändring i trafikbiträdenas tjänste- och löneställning som de av järnvägsstyrelsen föreslagna. Ett genomförande av styrelsens förslag skulle innebära, att trafikbiträdeskåren komme i en undantagsställning i lönehänseende i förhållande till andra tjänstemannagrupper så till vida, att då vederbörande icke längre kunde fullgöra de på trafikbiträde ankommande arbetsuppgifterna, han finge återgå till en lägre löneställning än han tidigare innehaft.

Den föreslagna löneanordningen beträffande trafikbiträdena förefölle lönenämnden föga tilltalande ur löneteknisk synpunkt och skulle nödvändiggöra införande i vederbörande avlöningsreglemente av nya och tämligen invecklade särbestämmelser beträffande denna enstaka grupp befattningshavare. Särskilt med hänsyn till att ett kommittéförslag rörande en allmän revision av gällande avlöningsbestämmelser numera låge under Kungl. Maj:ts prövning torde det få anses lämpligast att, därest överhuvud taget en ändring i löneställningen för här ifrågavarande befattningshavargrupp ansåges av omständigheterna vara motiverad, denna fråga upptoges till skärskådande i samband med den slutliga behandlingen av kommittéförslaget. Den besparing, som med förslaget åsyftades, syntes med hänsyn till den relativt ringa löneskillnaden mellan 6:e och 5:e lönegraden icke heller bliva av den storleksordning, att densamma kunde tillmätas någon egentlig betydelse för statens järnvägars ekonomi.

Om sålunda lönenämnden ansåge sig icke kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens nu omhandlade förslag, kunde lönenämnden ej heller förorda det såsom ett alternativt framförda förslaget om trafikbiträdesbefattningens fullständiga slopande. Även mot detta alternativ syntes i huvudsak samma erinringar kunna framställas, som anförts mot huvudförslaget. Därjämte kunde framhållas att, därest trafikbiträdesbefattningen indroges, den stora stationskarlsgruppen skulle få sina genom indragning av befattningar i högre grad än stationskarl redan förut minskade befordringsmöjligheter ytterligare försämrade.

Beträffande spørsmålet, huruvida den nuvarande provisoriska anordningen med tillförordnade trafikbiträden jämsides med ordinarie trafikbiträden borde bibehållas, syntes riktigast vara, att hädanefter å ordinarie stat uppfördes det antal tjänster i trafikbiträdesgraden, som motsvarade det verkliga behovet. Det torde icke ankomma på nämnden att framlägga något förslag i sådant hänseende. Lönenämnden ansåge sig allenast böra framhålla, att på grund av den alltjämt fortgående rationaliseringen ett visst antal befattningar, åtminstone ett 100-tal, även i fortsättningen borde uppehållas allenast på förordnande, så att av vidtagna förenklingar i trafikarbetet framkallad minskning i antalet trafikbiträden kunde omedelbart genomföras.

Särskilt yttrande har även nu avgivits av förutnämnda två ledamöter, som därvid bland annat uttalat sig om det föreliggande utredningsmaterialet samt vidhållit sin förut uttalade uppfattning i fråga om antalet trafikbiträdesbefattningar under år 1933.

Av den lämnade redogörelsen torde framgå att, såsom förhållandena utvecklat sig, de anordningar i personal- och lönehänseende, vilka tillämpas för utförande av den mera krävande, för trafikbiträdesbefattning avsedda delen av stationskarlsarbetet, icke kunna anses fullt tillfredsställande. I likhet med

lönenämnden och i huvudsak på av densamma anförda skäl finner jag emellertid denna fråga vara av den beskaffenhet, att den lämpligen bör upptagas till prövning först i samband med en mera allmän revision av gällande avlöningsbestämmelser.

**Sammanfattning.** I enlighet med vad jag här förordat beträffande statens järnvägar skulle i den vid avlöningsreglementet fogade tjänsteförteckningen vid statens järnvägar upptagas en ny befattning, nämligen i 6:e lönegraden maskinbiträde, samt ur nämnda förteckning utgå följande befattningar, nämligen i 28:e lönegraden byrådirektör, i 18:e lönegraden förste telegrafist, i 6:e lönegraden maskin- och pannskötare och i 5:e lönegraden vagn- och stallkarl. Vidare skulle beträffande antalet ordinarie befattningar i lönegraden över den 20:e vidtagas de ändringar, som framgå av följande sammanställning:

Lönegrad	Befattning	Nuvarande antal	Föreslagen		Blivande antal
			Ökning	Minskning	
28:e	Byrådirektör .....	1	—	1	—
27:e	Förste byråingenjör .....	11	1	—	12
26:e	Maskiningenjör .....	10	—	2	8
"	Trafikinspektör .....	8	2	—	10
24:e	Sekreterare .....	8	—	2	6
22:a	Elektroingenjör .....	4	2	—	6
"	Konstruktör .....	12	—	2	10
"	Maskininspektör .....	17	1	—	18
21:a	Byråassistent .....	18	1	—	19
"	Notarie .....	10	2	—	12

### Statens vattenfallsverk.

En notarietjänst å byggnadstekniska byrån. I skrivelse den 23 december 1932 har *vattenfallsstyrelsen* gjort framställning om inrättande av vissa nya ordinarie befattningar vid statens vattenfallsverk. Styrelsens förslag avser bland annat inrättandet av en ny notariebefattning (21:a lönegraden) med placering å styrelsens byggnadstekniska byrå. Till stöd härför anför styrelsen följande:

Vid byggnadstekniska byrån har från och med den 1 mars 1919 funnits anställd en extra notarie, från och med den 1 juli 1920 placerad i dåvarande 12:e, nuvarande 20:e lönegraden. Den 1 april 1927 uppflyttades han till 21:a lönegraden i samband med indragningen av den ena förste byrådirektörsbefattningen vid nämnda byrå, varigenom ifrågavarande notarie kom att sortera direkt under överingenjören och chefen för byrån.

Notarien vid byggnadstekniska byrån är den högste icke-tekniske befattningshavaren vid byrån. Det åligger honom att bereda och för överingenjören föredraga bland annat:

allmänna organisationsärenden rörande byrån och dess förvaltningsområde



(byggnadsavdelningen), såsom ärenden angående arbetsordningar och antal tjänstemannabefattningar samt dessas fördelning på respektive lönegrader; speciella personalärenden vid byrån och dess förvaltningsområde, såsom förslag i fråga om tillsättande, placering i löneklass och entledigande utan pensionsrätt av tjänstemän, tjänstledigheter och vikariat, flyttningssättningar samt fördelning av icke-teknisk personal mellan byrån och byggnadsföretagen;

arbetarfrågor, såsom allmänna bestämmelser, avlöningsbestämmelser och kollektivavtal för arbetare vid byggnadsföretagen;

yttranden — med avseende å byråns förvaltningsområde — över remisser och förfrågningar från Kungl. Maj:t, statsdepartement, andra ämbetsverk, kommittéer m. fl. rörande ärenden av icke-teknisk natur ävensom byråns bidrag till styrelsens årsberättelser och kvartalsmeddelanden;

bestämmelser angående byggnadsföretagens arbetsrapporter och littereringstabeller samt fördelning av kostnaderna för byrån å olika byggnadsanlag och driftverk.

Ifrågavarande notarie har vidare till uppgift:

att självständigt upprätta lönestatistik för arbetare inom byråns förvaltningsområde och verkställa de utredningar, som erfordras för löne- och avtalsförhandlingar med nämnda arbetare;

att till utbetalning godkänna utbetalningshandlingar rörande byråns allmänna omkostnader utom avlöningar;

att granska de utbetalningshandlingar, som skola av överingenjören godkännas till utbetalning;

att årligen granska de borgensförbindelser, vilka ställts såsom säkerhet för fullgörande av å byrån handlagda kontrakt;

att föra befäl över personalen vid byråns expedition och skrivkontor; samt

att i övrigt biträda överingenjören vid handläggning av till byrån hörande ärenden, som ej äro av teknisk natur.

Statsmakterna hava år 1930 gått in för att jämväl vid vattenfallsstyrelsens byggnadstekniska byrå inrätta ordinarie befattningar i begränsad omfattning. Detta motiverades därmed, att denna byrå städse torde komma att behövas ej endast för planering och utförande av nybyggnadsarbeten utan även för handläggning av andra vattenregleringsfrågor samt handhavande av större underhålls- och moderniseringsarbeten å verkets vattenbyggnader.

Då notariebefattningen vid byggnadstekniska byrån, med hänsyn till det nu anförda, säkerligen kommer att vara behöflig under överskådlig framtid, får vattenfallsstyrelsen föreslå, att densamma nu måtte uppföras å ordinarie stat.

Lönenämnden har i utlåtande den 21 januari 1933 anfört, att den av vattenfallsstyrelsen lämnade redogörelsen rörande den extra notariens tjänsteåligganden syntes giva vid handen, att dessa åligganden vore av den permanenta natur och i övrigt av den kvalificerade art, att tillräcklig anledning nu förefunnnes att uppföra befattningen å ordinarie stat. En sådan åtgärd syntes för övrigt i betraktande av de löneförmåner, som för närvarande utginge å befattningen, icke medföra någon kostnadsökning för verket. Lönenämnden har därför tillstyrkt bifall till förslaget.

Den förebragta utredningen synes visa, att stadigvarande behov av ifrågavarande, sedan länge på extra stat befintliga notariebefattning föreligger.

Departements-  
chefen.

Med hänsyn härtill och på av vattenfallsstyrelsen och lönenämnden i övrigt anförda skäl vill jag tillstyrka, att befattningen uppföres å ordinarie stat. Vid bifall härtill skulle antalet notariebefattningar ökas från 2 till 3.

**Bibehållande av en vakant förste byråingenjörsbefattning.** I skrivelse den 23 december 1931 föreslog vattenfallstyrelsen, att den extra byrådirektörsbefattning å kraftverksbyråns förvaltningsavdelning, som enligt gällande organisation avsågs för handläggningen av kraftavsättningsfrågor med undantag av ärenden angående distributionsföreningarna, måtte uppföras å ordinarie stat (28:e lönegraden). Därjämte hemställde styrelsen, att till innehavare av berörda ordinarie byrådirektörsbefattning måtte utan hinder av gällande föreskrifter angående ledigförklarande av vissa tjänster konstitueras den å den extra byrådirektörsbefattningen förordnade direktörsassistenten vid Älvkarleby kraftverk, varigenom en förste byråingenjörsbefattning i styrelsen skulle kunna indragas från tidpunkten för den nya byrådirektörsbefattningens inrättande.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 146 därom framställda förslag beslöt 1932 års riksdag ifrågavarande extra byrådirektörsbefattnings uppförande å ordinarie stat. Vid anmälan i berörda proposition av vattenfallsstyrelsens framställning rörande befattningens tillsättande förklarade sig min företrädare i ämbetet biträda av lönenämnden uttalad uppfattning, att ledigförklarande av befattningen borde ske i vanlig ordning, varför han icke kunde förorda, att omförmälda förste byråingenjörstjänst då indroges. Därest emellertid, yttrade departementschefen vidare, av vattenfallsstyrelsen antagen förutsättning beträffande personval för sagda byrådirektörsbefattning komme att bliva för handen och ledighet å nyssnämnda förste byråingenjörstjänst i anledning därav uppkomme, syntes denna tjänst böra vakantsättas, varefter frågan om indragning av tjänsten finge föreläggas 1933 års riksdag.

*Vattenfallsstyrelsen* har nu meddelat, att till innehavare av den nya ordinarie byrådirektörsbefattningen efter ansökning konstituerats förenämnde direktörsassistent vid Älvkarleby kraftverk samt att styrelsen därefter till den sålunda ledigblivna direktörsassistentbefattningen förflyttat en ordinarie förste byråingenjör. Härigenom hade, såsom nästlidet år förutsatts, en förste byråingenjörstjänst från och med den 1 oktober 1932 blivit vakant, vadan något formellt hinder för befattningens indragning icke förelåge. Styrelsen har emellertid icke hemställt härom utan i stället framlagt förslag om befattningens disponerande för annat ändamål. Till stöd för detta förslag anför styrelsen följande:

Vid övervägande av denna angelägenhet har vattenfallsstyrelsen funnit det önskvärt, att den tjänsteman, t. f. byrådirektören Harald Edholm, som inom kraftverksbyrån handlägger frågor rörande de elektriska distributionsföreningarna och kraftdistributionen på landsbygden och som enligt Kungl. Maj:ts brev den 31 mars 1926 åtnjuter praktiskt taget samma avlöningsförmåner, som skulle tillkommit honom, om han varit konstituerad till ordi-

narie byrådirektör, i detta sammanhang kunde erhålla ställning som ordinarie byrådirektör. Därigenom skulle nämligen den ordinarie distriktsingenjörsbefattning vid Älvkarleby kraftverk, som innehaves av honom, bliva ledig och kunna disponeras för sitt ursprungliga ändamål.

De arbetsuppgifter, som omhänderhavas av t. f. byrådirektören Edholm, omfatta huvudsakligen ärenden rörande organisation av och tillsyn över de till statens kraftverk anslutna distributionsföreningarna samt rörande sådana åtgärder, som kunna medverka till en ökad användning av den elektriska kraften inom lantbruket, för att landsbygdselektrifieringen därigenom skall kunna bliva till största möjliga gagn för lantbefolkningen och för att kostnaderna för denna elektrifiering därigenom må bliva lättare att bära. Denna sistnämnda verksamhet har bestått *dels* i propagandaverksamhet för att sprida kännedom om de ändamål, för vilka den elektriska strömmen med fördel kan komma till användning, särskilt genom anordnandet av demonstrationsgårdar, där elektricitetens rationella användning i lantbrukets tjänst och det lämpliga utförandet av de elektriska anläggningarna vid en lantgård direkt kunna visas, och *dels* i arbete med utexperimenterande av nya metoder inom lantbruket, varigenom dess avkastning kan ökas eller bättre tillvaratagas, såsom exempelvis jorduppvärmning, spannmålstorkning, fodertorkning och äggkläckning. För att med framgång kunna bedriva en dylik propaganda- och experimentverksamhet fordras en speciell läggning och vissa personliga kvalifikationer, som man icke kan förvänta hos vilken ingenjör som helst men som den nuvarande innehavaren av ifrågavarande befattning i hög grad besitter.

Med hänsyn härtill har vattenfallsstyrelsen förklarat sig hava kommit till den uppfattningen, att det mest lämpliga vore, om för t. f. byrådirektören Edholm inrättades en ordinarie byrådirektörsbefattning på övergångsstat, vilken befattning sålunda finge disponeras för Edholms räkning, så länge han kvarstode i tjänsten, men därefter komme att indragas, såvida icke vid den tidpunkt, då frågan om en efterträdare bleve aktuell, behov av befattningen alltjämt föreläge och utsikt funnes att till densamma kunna förvärva en person, som besatte nödiga kvalifikationer för denna speciella verksamhet. Styrelsen föreslår därför, att den vakanta förste byråingenjörsbefattningen förändras till en byrådirektörsbefattning på övergångsstat och att Edholm utan befattningens kungörande till ansökan utnämnes till innehavare av den nyinrättade byrådirektörsbefattningen.

Därest Kungl. Maj:t icke skulle anse lämpligt att föreslå riksdagen inrättandet av ifrågavarande byrådirektörsbefattning, skulle enligt vattenfallsstyrelsens mening syftet med berörda förslag dock delvis kunna vinnas, om den vakanta förste byråingenjörsbefattningen fortfarande finge bibehållas och Edholm överflyttades från sin distriktsingenjörsbefattning till denna förste byråingenjörsbefattning, som är placerad i samma lönegrad (den 27:e). Härigenom uppstode ingen ändring i Edholms nuvarande ställning och avlöningsförmåner, men den av honom innehavda distriktsingenjörstjänsten bleve ledig och kunde tillsättas i föreskriven ordning. Detta vore enligt styrelsens mening synnerligen önskvärt, för att besättandet av ifrågavarande distriktsingenjörstjänst med ny innehavare måtte kunna ske, innan de extra ingenjörer inom verket, vilka närmast kunde komma ifråga, uppnått alltför hög levnadsålder, enär eljest den retroaktiva avgiften till änke- och pupillkassan bleve för betungande.

Lönenämnden har anfört följande:

Lönenämnden måste för sin del ifrågasätta lämpligheten av att under rådande förhållanden vidtaga höjning i lönegrad av befintliga tjänster. Beträffande föreliggande förslag kunde mot detsamma invändas, att nyrättande av en ordinarie tjänst å övergångsstat måste betecknas såsom en ovanlig åtgärd, åtminstone vid kommunikationsverken. Någon direkt anledning att nu inrätta en dylik tjänst syntes nämnden icke föreligga. Då ett av de viktigaste skälen för beredande åt Edholm av en ordinarie befattning såsom byrådirektör uppenbarligen vore att genom hans utnämning till sådan tjänst kunna förfoga över hans nu innehavande distriktsingenjörsbefattning och detta syfte även kunde vinnas genom det av styrelsen framförda andra alternativet att överflytta Edholm till den vakanta förste byråingenjörsbefattningen, ansåge nämnden sistnämnda alternativ nu böra väljas. Därest Edholm även i fortsättningen finge åtnjuta den särskilda ersättning, han i egenskap av tillförordnad byrådirektör hittills uppburit, skulle en sådan anordning ej heller innebära någon egentlig nackdel för honom i lönehänseende i jämförelse med de löneinkomster, som skulle tillkomma honom såsom ordinarie byrådirektör.

Lönenämnden har alltså förordat, att ifrågavarande vakanta förste byråingenjörstjänst bibehålles.

Departements-  
chefen.

Det nu avhandlade spørsmålet torde böra lösas på sätt vattenfallsstyrelsen alternativt ifrågasatt och lönenämnden förordat. Därest riksdagen icke däremot uttalar någon erinran, skulle alltså omförmälda förste byråingenjörsbefattning tills vidare bibehållas och antalet dylika befattningar fortfarande vara 2. Jag förutsätter härvid, att Edholm även efter förflyttningen till sagda förste byråingenjörstjänst, så länge han biträder vid handläggningen av ärenden rörande kraftdistributionen å landsbygden, får komma i åtnjutande av honom genom Kungl. Maj:ts beslut den 31 maj 1926 medgiven särskild ersättning, uppgående till skillnaden mellan avlöningsförmånerna för distriktsingenjör och byrådirektör med frånräknande av vad som motsvarar skillnaden i pensionsavgifter vid respektive befattningar.

#### Fråga om lönetillägg åt kraftverksdirektören vid de norrländska kraftverken.

I skrivelse den 9 juni 1932 har vattenfallsstyrelsen gjort framställning om beredande av särskilt lönetillägg åt kraftverksdirektören vid de norrländska kraftverken.

Denna fråga var redan år 1931 föremål för behandling såsom närmare framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 66 och riksdagens skrivelse nr 130 nämnda år. I avseende å omförmälda befattning och vad beträffande densamma förekommit må här erinras om följande.

Befattningen såsom kraftverksdirektör vid de norrländska kraftverken — Porjus och Norrfors kraftverk jämte vissa mindre anläggningar — tillkom genom beslut vid 1929 års riksdag. Tidigare stodo nämnda kraftverk samt därtill anknutna anläggningar under ledning av en inom vattenfallsstyrelsens kraftverksbyrå å extra stat inrättad särskild Norrlandsavdelning. Kraftverksdirektören för de norrländska kraftverken är placerad i Umeå.

Avlöningen till ifrågavarande befattningshavare utgår enligt samma grunder, som gälla för övriga kraftverksdirektörer vid vattenfallsverket, och utgör

sålunda 10,000 kronor för år jämte dyrtidstillägg samt därutöver tantiem enligt i avlöningsreglementet fastställda bestämmelser. På grund av vid de norrländska kraftverken ännu föreliggande förhållanden utgår emellertid enligt nu gällande tantiembestämmelser icke något tillskott till lönen utöver det i avlöningsreglementet garanterade minimibeloppet, 2,500 kronor för år, och dylikt tillskott lärer under ett antal år framåt icke kunna beräknas tillkomma. Den totala avlöningen för kraftverksdirektören i Umeå kommer alltså enligt nuvarande bestämmelser att under avsevärd tid utgöra 12,500 kronor årligen fränsett dyrtidstillägg.

I sitt den 21 juli 1930 avgivna betänkande med förslag till nytt avlöningsreglemente för ordinarie tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen, har 1928 års lönekommitté, som föreslagit en avveckling av tantiemsystemet, hemställt, att kraftverksdirektören vid de norrländska kraftverken skulle placeras i 32:a lönegraden med en lön å F-ort av 14,808 kronor. Vattenfallsstyrelsen har i utlåtande däröver den 9 oktober 1930 bestämt motsatt sig tantiemsystemets avskaffande men ansett sig böra föreslå vissa förändringar i nu gällande regler för tantiemberäkningen, varom styrelsen i särskild skrivelse den 6 december 1930 framlagt närmare utredning och förslag. Skulle, mot styrelsens yrkande, tantiemsystemet likväl avskaffas, har styrelsen ansett avlöningen för kraftverksdirektörerna böra bestämmas till högre belopp än enligt lönekommitténs förslag skulle bliva fallet; för direktören vid de norrländska kraftverken föreslår styrelsen en avlöning av 19,000 kronor.

I skrivelse den 25 november 1930 hemställde *vattenfallsstyrelsen*, att innehavaren av ifrågavarande befattning måtte, i avvaktan på prövning av frågan om den blivande löneställningen, beredas ett lönetillägg av åtminstone 3,000 kronor för år. Till stöd härför androgs, att Porjus och Norrfors kraftverk under närmaste ledning av den dåvarande kraftverksdirektören under senare tid genomgått en stark utveckling, för vilken i skrivelsen närmare redogjordes. Vidare anfördes, bland annat, att Norrfors kraftverk redan vore en väl räntabel affär och att Porjus kraftverk snart torde bliva räntabelt, att kraftverksdirektörens lön icke stode i rimlig proportion till hans arbete och ansvar, att det vore synnerligen angeläget att på denna post hava en väl kvalificerad man, då möjligheten att åstadkomma ett gynnsamt resultat i väsentlig grad berodde på vederbörande kraftverksdirektör, samt att tillgången på lämpliga män för dylika befattningar vore mycket begränsad.

I utlåtande häröver den 8 december 1930 ställde sig *lönenämnden* avisande mot förslaget. Lönenämnden framhöll därvid, bland annat, att den föreslagna löneförhöjningen skulle åstadkomma en rubbning i den vid avlöningsreglementets antagande godkända lönerelationen olika befattningar emellan och knappast kunde vidtagas utan att leda till konsekvenser beträffande andra befattningshavares löneställning. Tillräckliga skäl hade icke anförts för att beträffande denna tjänst, som inrättats så sent som från och med den 1 juli 1929, medgiva förhöjning i gällande löneförmåner. En ändring i löneställningen för befattningen syntes icke böra ifrågakomma utan en närmare utredning i samband med den allmänna eftersyn av de olika befattningarnas placering å löneskalan, som kunde förväntas inom den närmaste framtiden komma till stånd i samband med förestående revision av avlöningsförfattningarna och avvecklingen av gällande dyrtidstilläggssystem.

I skrivelse den 17 januari 1931 bemötte *vattenfallsstyrelsen* i vissa hänseenden vad lönenämnden anfört. Styrelsen framhöll därvid bland annat svårigheten att sköta ett i snabb utveckling varande tekniskt kommersiellt verk, därest inga förändringar i lönehänseende skulle få äga rum mellan löne regleringarna, att den föreslagna löneförhöjningen icke komme att föranleda krav på ändring av övriga kraftverksdirektörers löner före en definitiv

lönereglering samt att på grund av löneförhållandena vattenfallsstyrelsen i konkurrensen med de enskilda företagen förlorat den ene efter den andre av sina dugligaste tjänstemän.

Vid anmälan i propositionen nr 66 till 1931 års riksdag av vattenfallsstyrelsens berörda skrivelse den 25 november 1930 tillstyrkte föredragande departementschefen i anledning av en av styrelsen i samma skrivelse gjord framställning i ämnet, att vid befattningen såsom driftchef vid Västerås kraftverk (28:e lönegraden; slutlön å F-ort 10,740 kronor) finge utöver lön enligt avlöningsreglementet utgå ett tillfälligt lönetillägg av 2,000 kronor. Beträffande frågan om lönetillägg till kraftverksdirektören vid de norrländska kraftverken fann departementschefen visserligen åtskilliga skäl anförda för framställningen jämväl på denna punkt men ansåg med hänsyn bland annat till att befattningen inrättats så sent som år 1929, att med prövning av denna fråga borde tills vidare anstå. I enlighet härmed föreslog Kungl. Maj:t i berörda proposition endast ett tillfälligt lönetillägg å 2,000 kronor vid befattningen såsom driftchef vid Västerås kraftverk.

Riksdagen framhöll, att de av vattenfallsstyrelsen begärda lönetilläggen avstyrkts av lönenämnden men förklarade sig likväl i anslutning till Kungl. Maj:ts förslag ej vilja motsätta sig, att driftchefen i Västerås bereddes sådant tillägg med 2,000 kronor.

I sin skrivelse den 9 juni 1932 har *vattenfallsstyrelsen* anfört bland annat följande:

Genom innehavarens av ifrågavarande kraftverksdirektörsbefattning avgång ur statens vattenfallsverks tjänst hade befattningen blivit vakant. Den betydliga avgång av ledande tjänstemän, som på senare år ägt rum, kunde ej undgå att verka försämrande på resultatet av statens kraftverksrörelse, och en fortsatt utveckling i denna riktning bleve än mera farlig, då det varken funnes reservpersonal, som kunde tillräckligt snabbt utbildas, eller enligt styrelsens mening vore möjligt att från de privata verksamhetsområdena med nuvarande löneförhållanden attrahera lämpliga män. Ej heller vore det möjligt att genom örflyttning av arbetsuppgifterna till annan ledande personal ersätta den arbetskraft, som ginge förlorad. Trots att styrelsens tidigare förslag om löneförhöjning icke föranlett åtgärd, funne sig styrelsen i sakens nuvarande läge icke kunna låta frågan vila, ehuru styrelsen vore medveten om vanskligheten att under nuvarande förhållanden föreslå en löneförhöjning. Styrelsen ansåge situationen så djupt bekymmersam, att styrelsen ej kunde påtaga sig ansvaret för att dess verksamhet undergrävdes på grund av en löneplacering, som ej längre vore tillämplig.

Styrelsen har vidare hänvisat till den utförliga motivering, som styrelsen i sina förut omförmälda skrivelser den 25 november 1930 och den 17 januari 1931 förebragt, samt framhållit, att den allmänna löneeregleringen för statens tjänstemän troligen komme att dröja en avsevärd tid, vadan det icke kunde anses försvarligt att i avvaktan därpå uppskjuta en av förhållandena påkallad avlöningsförbättring i ett sådant fall som det nu föreliggande.

På grund av vad sålunda och i övrigt anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1933 års riksdag medgiva, att vid befattningen såsom kraftverksdirektör vid de norrländska kraftverken må från och

med den 1 juli 1933, utöver avlöning enligt avlöningsreglementet, utgå ett särskilt lönetillägg av 3,000 kronor för år.

Då denna fråga icke kunde bliva avgjord förrän under första halvåret 1933, föreslog vattenfallsstyrelsen i särskild skrivelse att i avvaktan härpå vissa provisoriska åtgärder vidtoges.

Styrelsen anförde därvid, att den tjänsteman, som styrelsen ansåge vara avgjort mest lämplig för ifrågavarande kraftverksdirektörsbefattning, nämligen driftchefen vid Västerås kraftverk K.-G. Ljungdahl, icke vore villig att med nuvarande avlöningsvillkor mottaga densamma. Nuvarande avlöningsförmåner vore i båda fallen lika, nämligen förutom dyrtidstillägg tillhoppa 12,500 kronor, men kraftverksdirektörsbefattningen vore mera krävande än driftchefsbefattningen och levnadskostnaderna, bland annat med hänsyn till tjänstebostaden, högre i Umeå än i Västerås. Ljungdahl hade sålunda fog för sin mening, att det under nuvarande avlöningsförhållanden ej funnes någon fördel, som lockade honom till Umeå. Visserligen vore det önskvärt, att Ljungdahl utnämndes till kraftverksdirektör vid de norrländska kraftverken, men samtidigt vore det mycket fördelaktigt, om han, som handhaft arbetena med den pågående utvidgningen av ångkraftverket i Västerås, finge tillfälle att under ett år framåt månatligen övervaka dessa arbeten, vilka jämte vissa andra kompletteringsarbeten icke väntades bliva färdiga förrän till den 1 juli 1933. Styrelsen skulle därför helst se, att Ljungdahl förordnades att uppehålla ifrågavarande kraftverksdirektörsbefattning för tiden den 1 juli 1932—den 30 juni 1933 men hade skyldighet att under denna tid jämväl övervaka utvidgningsarbetena i Västerås samt att han med hänsyn därtill och med stöd av bestämmelserna i 40 § avlöningsreglementet av Kungl. Maj:t tillerkändes en särskild ersättning av 250 kronor i månaden utöver de med kraftverksdirektörsbefattningen förenade avlöningsförmåner.

Lönenämnden har i utlåtanden den 17 juni 1932 tillstyrkt dessa framställningar samt därvid anfört huvudsakligen följande:

Sedan 1931 års riksdag medgivit, att vid befattningen såsom driftchef vid Västerås kraftverk finge, utöver lön enligt avlöningsreglementet, utgå ett årligt tillfälligt lönetillägg av 2,000 kronor, syntes det bliva nödvändigt att jämte med befattningen såsom kraftverksdirektör i Umeå förena ett särskilt tillägg till lönen, därest vattenfallsstyrelsen för denna befattning skulle kunna vid nu uppkommen vakans påräkna den tjänsteman, som enligt dess mening vore den för befattningen mest kvalificerade.

Under förutsättning alltså att, såsom vattenfallsstyrelsen framhållit, driftchefen Ljungdahl vore den för kraftverksdirektörsbefattningen i Umeå obetingat lämpligaste mannen och att det fördenskull vore synnerligen önskligt att kunna påräkna denne tjänsteman vid tjänstens stundande återbesättande med ordinarie innehavare, samt under förutsättning tillika, att han nu ansåges kunna undvaras i Västerås, funne sig lönenämnden icke böra framställa någon erinran mot att framställning gjordes till 1933 års riksdag om beviljande av ett särskilt årligt arvodestillägg av 3,000 kronor, avsett att utgå å befattningen i fråga.

Då nämnden sålunda funne sig kunna understödja styrelsens förevarande förslag skedde det tillika på den grund, att nämnden jämväl i övrigt haft att bedöma förevarande lönespörsmål under i viss mån andra förutsättningar än då nämnden år 1930 yttrade sig i ärendet. I detta hänseende kunde erinras om det ovissa läge, vari frågan om revisionen av avlöningsförfattningarna

och om den motsedda översynen i samband därmed av tjänsteförteckningen till avlöningsreglementet i följd av numera inträdda statsekonomiska förhållanden befunne sig. Det kunde vidare framhållas, att den löneinkomst, som kraftverksdirektören vid de norrländska kraftverken hittills åtnjutit, särskilt vid en jämförelse med vissa av de övriga kraftverksdirektörernas löneinkomster icke i längden torde kunna betraktas såsom tillfredsställande. Kraftverksdirektörernas avlöningsförmåner hade nämligen genom förekomsten av avlöningsformen tantiem kommit att högst väsentligt divergera, såsom närmare belystes av följande sammanställning över utbetalade tantiembelopp till cheferna för de olika kraftverken under de senaste två kalenderåren.

Å r	Trollhätte kraftverk	Älvkarleby kraftverk	Motala kraftverk	Norrländska kraftverken
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
1930 .....	11,718.92	9,991.45	2,500	2,500
1931 .....	10,720.31	9,876.80	2,500	2,500

Såsom vattenfallsstyrelsen anført, hade man att räkna med att det komme att dröja många år, innan tantiem till kraftverksdirektören i Umeå enligt nuvarande grunder kunde komma att överstiga det i avlöningsreglementet stadgade minimibeloppet av 2,500 kronor. Med hänsyn till den betydande driftsapparat, för vilken innehavaren av denna tjänst hade att svara, och det omfattande avsättningsområde för den elektriska energin, han hade att bearbeta, torde rent sakligt sett goda skäl kunna anföras för en förbättring i hans löneställning. Den nu föreslagna löneförbättringen syntes emellertid närmast böra betraktas såsom en provisorisk åtgärd i avvaktan på den slutliga prövningen av 1928 års lönekommittés förslag. Det kunde i detta sammanhang erinras, hurusom nämnda kommitté föreslagit, att tantiem såsom avlöningsform vid statens vattenfallsverk skulle helt bortfalla.

Vad angår vattenfallsstyrelsens framställning om ersättning åt Ljungdahl under tjänstgöring såsom kraftverksdirektör vid de norrländska kraftverken för tiden den 1 juli 1932—den 30 juni 1933, erinrar lönenämnden, att Ljungdahls nuvarande sammanlagda löneinkomster såsom driftchef i Västerås, 12,500 kronor, uppginge till samma belopp, som hittills i avlöningsförmåner, tantiem däri inräknat, tillkommit kraftverksdirektören i Umeå. Då det icke torde hava varit avsett, att det å driftchefstjänsten i Västerås utgående lönetillägget skulle utgå till innehavaren av befattningen för det fall, att denne på sätt nu avsåges förordnades att uppehålla annan tjänst, syntes det lönenämnden billigt, att Ljungdahl i enlighet med vad vattenfallsstyrelsen föreslagit utöver sin ordinarie lön såsom driftchef erhöle särskild gottgörelse med ett belopp motsvarande skillnaden mellan denna lön och de med den uppehållna kraftverksdirektörsbefattningen förenade löneförmånerna. Vidkommande den av vattenfallsstyrelsen föreslagna särskilda ersättningen till Ljungdahl av 250 kronor för månad eller 3,000 kronor för helt år för uppdraget att under förordnandet jämväl övervaka de pågående utvidgningsarbetena vid Västerås kraftverk, syntes i betraktande av den vidgade tjänstgöringsskyldighet, som under övergångstiden den 1 juli 1932—den 30 juni 1933 skulle åvila honom i jämförelse med hans tjänsteåligganden efter tillträdande av kraftverksdirektörsbefattningen i Umeå såsom ordinarie innehavare, berörda ersättning få anses skälig och rimlig.

Genom brev den 30 juni 1932 har *Kungl. Maj:t* förordnat Ljungdahl att under tiden den 1 juli 1932—den 30 juni 1933 uppehålla befattningen såsom



kraftverksdirektör vid de norrländska kraftverkens förvaltning med skyldighet för honom att under nämnda tid jämväl övervaka pågående arbeten med utvidgning av Västerås kraftverk ävensom medgivit, att Ljungdahl må under tiden för fullgörande av berörda uppdrag åtnjuta, utöver honom såsom driftchef tillkommande ordinarie avlöningsförmåner, ersättning med dels ett belopp, motsvarande skillnaden mellan de med ifrågavarande kraftverksdirektörsbefattning förenade avlöningsförmånerna och Ljungdahls ordinarie lön såsom driftchef, dels ock ett belopp av 250 kronor för månad räknat.

Åtskilligt av vad i ärendet anförts talar onekligen för att en förbättrad löneställning beredes ifrågavarande befattningshavare. Även om det skulle vara möjligt att bortse från de principiella betänkligheter, som kunna resas mot att ur ett större sammanhang utbryta en dylik lönefråga, måste emellertid hänsyn tagas till nu rådande svåra statsfinansiella läge och därav föranledda krav på synnerlig återhållsamhet i fråga om utgiftsökande förändringar beträffande personaluppsättningen i statsförvaltningen, och detta jämväl inom de affärsdrivande kommunikationsverken. På grund härav har jag icke ansett mig kunna tillstyrka, att frågan om löneförbättring för kraftverksdirektörsbefattningen vid de norrländska kraftverken nu förelägges riksdagen.

Departement-  
chefen.

**Fråga om inrättande av fyra nya kontrollörstjänster vid lokalförvaltningarna.** Vattenfallsstyrelsen har vidare föreslagit, att utöver de två ordinarie kontrollörsbefattningar (21:a lönegraden), vilkas innehavare äro föreståndare för Trollhätte och Älvkarleby kraftverks kamerala avdelningar för handläggning av personal- och räkenskapsärenden m. m., skulle inrättas fyra nya ordinarie kontrollörsbefattningar. Av dessa skulle två placeras i 21:a lönegraden och avses för ledningen av de kamerala avdelningarna vid Motala kraftverk och de norrländska kraftverken, vilka avdelningar för närvarande förestås, den förra av en extra kontrollör i 20:e lönegraden och den senare av en ordinarie kontorsskrivare (15:e lönegraden) med förordnande såsom extra bokhållare (17:e lönegraden). De övriga två kontrollörsbefattningarna skulle placeras i 20:e lönegraden och avses för ledningen av den kamerala avdelningen vid Västerås kraftverk samt fastighets- och förrådsavdelningen vid Trollhätte kanalverk, vilka avdelningar nu förestås, den förra av en ordinarie kontorsskrivare med förordnande såsom extra bokhållare och den senare av en ordinarie kanalinspektör av klass 2 (18:e lönegraden) med förordnande såsom extra kontrollör i 20:e lönegraden. I sist angivna del förutsätter styrelsens förslag att i 20:e lönegraden av avlöningsreglementets tjänsteförteckning införes befattningen kontrollör vid statens vattenfallsverk.

Till stöd för sitt förslag har vattenfallsstyrelsen anført, att göromålen för föreståndarna för de kamerala avdelningarna vid Motala och Västerås kraftverk samt de norrländska kraftverken genom rörelsens utveckling under de senare åren så avsevärt ökats, att deras tjänsteställning icke längre stode i skäligen förhållande till deras maktpåliggande arbetsbörda, samt att styrelsen

ansåge sig numera hava vunnit tillräcklig erfarenhet rörande dessa arbetsuppgifter för att kunna föreslå ett mera definitivt fixerande av befattningarnas tjänsteställning genom deras uppförande å ordinarie stat. Beträffande fastighets- och förrådsavdelningen vid Trollhätte kanalverk har styrelsen funnit föreståndarens arbetsuppgifter såväl kvantitativt som kvalitativt så krävande, att löneställning såsom ordinarie tjänsteman i åtminstone 20:e lönegraden för denne befattningshavare syntes motiverad.

Lönenämnden har för sin del ifrågasatt lämpligheten av att under nuvarande förhållanden genomföra ifrågavarande förslag, varjämte lönenämnden påpekat, att för utförande av de med föreståndarskapet förenade göromålen vid två av omförmälda kamerala avdelningar skulle enligt förslaget avses befattningshavare i avsevärt högre tjänsteställning än som för närvarande vore fallet. Med hänsyn till det rådande tidsläget, som manade till återhållsamhet i fråga om höjning i lönegrad av befintliga tjänster, har lönenämnden föreslagit, att med inrättandet av de nya kontrollörsbefattningarna finge tills vidare anstå, vilket enligt lönenämndens förmenande icke syntes vara förenat med några allvarligare olägenheter.

Departements-  
chefen.

Då det icke synes oundgängligt, att frågan om förbättrad löneställning för ifrågavarande kamerala föreståndarbefattningar nu upptages till prövning, anser jag lika med lönenämnden, att under rådande förhållanden så ej heller bör ske.

### Övergångsanordningar m. m. Departementschefens hemställan.

De av mig i det föregående förordade ändringarna i fråga om vissa befattningar vid kommunikationsverken synas lämpligen böra genomföras den 1 juli 1933.

I fråga om befattningar, som enligt mitt förslag skulle indragas, blir det — såsom av den föregående framställningen torde framgå — i vissa fall erforderligt att uppföra vederbörande befattningar på övergångsstat. Det synes därför lämpligt, att Kungl. Maj:t jämväl med avseende å befattningar, vilkas antal fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen, efter förslag av vederbörande verksstyrelse årligen tills vidare bestämmer övergångsstatens omfattning.

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

Av vad förut påpekats framgår, att ett bifall till de förordade förslagen föranleder dels viss ändring i avlöningsreglementet för kommunikationsverken, dels ock ändringar i den vid reglementet fogade tjänsteförteckningen. Enligt av riksdagen förut lämnat bemyndigande äger emellertid Kungl. Maj:t att i reglementet och tjänsteförteckningen vidtaga de ändringar, som föranledas av de beslut, riksdagen i förevarande hänseenden kan komma att fatta.

Vad i det föregående förordats föranleder även vissa ändringar i den vid kommunikationsverkens pensionslag fogade åldersförteckningen. Frågan härom torde senare komma att anmälas av chefen för finansdepartementet.

På grund av vad jag i det föregående anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) besluta, med tillämpning från och med den 1 juli 1933, att i 12 § 3 mom. i avlöningsreglementet den 19 juni 1919 för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk ordet »postassistent» skall utbytas mot »postexpeditör»;

att i den vid nämnda avlöningsreglemente fogade tjänsteförteckningen skall vid statens järnvägar i 6:e lönegraden upptagas befattningen maskinbiträde;

samt att ur samma tjänsteförteckning skola vid statens järnvägar utgå följande befattningar, nämligen

ur 5:e lönegraden: vagn- och stallkarl,  
 » 6:e » : maskin- och pannskötare,  
 » 18:e » : förste telegrafist,  
 » 28:e » : byrådirektör;

2:o) fastställa antalet av följande befattningar från och med den 1 juli 1933 på sätt här anges, nämligen:

*vid telegrafverket:*

notarie .....	8
revisor .....	4
telegrafdirektör .....	2;

*vid statens järnvägar:*

byråassistent .....	19
notarie .....	12
elektroingenjör .....	6
konstruktör .....	10
maskininspektör .....	18
sekreterare i 24:e lönegraden .....	6
maskiningenjör .....	8
trafikinspektör .....	10
förste byråingenjör .....	12;

*vid statens vattenfallsverk:*

notarie .....	3;
---------------	----

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

4:o) medgiva, att avlöning och pension må till viss av statens järnvägar från Skåne—Smålands järnväg samt från enskilda järnvägarnas kontrollkontor övertagen personal utgå i enlighet med av mig här förut förordade grunder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

*F. Wessberg.*

---

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<b>Postverket.</b>	
Viss ändring i 12 § 3 mom. avlöningsreglementet .....	2
Fråga om förbättrad löneställning för vissa kvinnliga postexpeditörer m. fl.	6
Fråga om förbättrad löneställning för vissa postassistenter .....	7
<b>Telegrafverket.</b>	
Indragning av en telegrafdirektörsbefattning m. m. ....	8
<b>Statens järnvägar.</b>	
Förändringar beträffande vissa befattningar i järnvägsstyrelsen .....	9
Ändring i antalet av vissa befattningar vid trafiksektionerna m. m. ....	12
Ändring i antalet av vissa befattningar vid maskinsektionerna .....	14
Ändrad löneställning för vissa sektionsföreståndare m. m. ....	15
Indragning av befattningen förste telegrafist .....	16
Grunder för avlöning och pension till vissa i statens järnvägars tjänst övertagna befattningshavare .....	16
Fråga om förändrad tjänste- och löneställning för lokomotivbiträden å elektriska lokomotiv m. m. ....	22
Ändrad benämning å vissa befattningar .....	27
Fråga om ändrad tjänste- och löneställning för trafikbiträden .....	28
Sammanfattning .....	32
<b>Statens vattenfallsverk.</b>	
En notarietjänst å byggnadstekniska byrån .....	32
Bibehållande av en vakant förste byråingenjörsbefattning .....	34
Fråga om lönetillägg åt kraftverksdirektören vid de norrländska kraft- verken .....	36
Fråga om inrättande av fyra nya kontrollörstjänster vid lokalförvalt- ningarna .....	41
<b>Övergångsanordningar m. m. Departementschefens hemställen .....</b>	<b>42</b>