

## Nr 149.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m.; given Stockholms slott den 7 mars 1941.*

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.

*Gustaf Andersson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1941.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLEK, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Departementschefen, statsrådet Andersson anför:

Till Kungl. Maj:ts prövning föreligga åtskilliga av generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen gjorda framställningar om ändring i löneställning eller antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

Innan jag övergår till de ingivna framställningarna, vill jag erinra, att inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga, i det följande benämnda tjänsteförteckningssakkunniga för affärsverken, den 13 februari 1939 av-

givit betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk (statens offentliga utredningar 1939: 5). Vid anmälan den 10 mars 1939 (proposition nr 239) av då föreliggande framställningar från kommunikationsverkens styrelser framhöll min företrädare i ämbetet, under hänvisning till uttalande i annat sammanhang av chefen för finansdepartementet, att han icke ansåge sig böra framlägga förslag om inrättande av befattningar, som icke funnes upptagna i tjänsteförteckningen. Dylika förslag torde, framhöll han vidare, lämpligen böra upptagas till prövning i ett sammanhang för tjänsteförteckningen i dess helhet, vilket emellertid icke kunde ske förrän efter avslutad utredning rörande den del av tjänsteförteckningen, som avser allmänna civilförvaltningen. De sålunda angivna riktlinjerna blevo vägledande för statsmakternas prövning av hithörande spörsmål år 1939.

Vid min anmälan i följd av verksstyrelsernas framställningar rörande förändring i avseende å löneställning eller antal av vissa ordinarie befattningar framhöll jag (proposition nr 153), att jag saknade anledning förorda avsteg från den år 1939 intagna principiella ståndpunkten. Jag ansåg mig endast i vissa speciella undantagsfall böra framlägga förslag om inrättande av befattningar, som icke funnos upptagna i tjänsteförteckningen i dess dåvarande lydelse.

Enligt vad jag inhämtat, kan utredningen rörande lönegradsplaceringen för befattningshavare tillhörande allmänna civilförvaltningen icke avslutas inom sådan tid, att frågan om revision av tjänsteförteckningen i dess helhet kan föreläggas årets riksdag. Ehuru jag alltjämt är av den uppfattningen, att förslag, som innebära ändring av tjänsteförteckningen, endast i undantagsfall böra upptagas till prövning, innan den nu pågående revisionen av tjänsteförteckningen avslutats, ser jag mig dock nödsakad att i förevarande hänseende förorda en något mindre restriktiv inställning än den, åt vilken jag förlidet år gav uttryck. Jag avser härmed ingalunda, att den återhållsamhet rörande inrättandet av nya befattningar eller förbättrad löneställning för redan befintliga befattningar, som till följd av tidsläget kännetecknat och alltjämt kännetecknar statsmakternas prövning av frågor av här berört slag, skall eftersättas. Jag har endast velat framhålla, att vissa av de förslag, som innefattas i den för affärsverkens del redan avslutade tjänsteförteckningsrevisionen, vunnit ökad aktualitet genom framställningar från verksstyrelserna samt att det med hänsyn bland annat härtill får anses befogat att upptaga dylika förslag till prövning i något vidare utsträckning än tidigare skett.

I detta sammanhang vill jag erinra, att 1938 års personalkommission vid statens järnvägar avgivit betänkanden och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid statens järnvägar *dels* i april 1940 i vad gäller personal vid förrådsavdelningen, huvudverkstäderna, ban- och maskinavdelningarna samt tågfarjorna (statens offentliga utredningar 1940: 14), *dels ock* i juli 1940 i vad gäller personal vid distriktskanslierna. Ifrågavarande betänkanden, varöver järnvägsstyrelsen avgivit ut-

låtande den 7 februari 1941, äro för närvarande föremål för allmänna lönenämndens bedömande.

Av personalkommissionens uppdrag återstår för närvarande att undersöka förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid trafikavdelningen, bilavdelningen och järnvägsstyrelsen. Innan undersökningen i denna del avslutats, synes mig resultatet av kommissionens arbete icke böra underställas statsmakternas prövning. Jag anser mig därjämte i anslutning till min föregående år uttalade uppfattning för statens järnvägars del icke böra förorda förslag, beträffande vilka icke är ostridigt att de sakna samband med kommissionens arbete eller att de icke komma att föregripa resultatet av detta arbete.

### Postverket.

**En ny förste byråingenjörsbefattning å andra byrån.** I skrivelse den 21 oktober 1938 hemställde *generalpoststyrelsen* om inrättandet av en förste byråingenjörsbefattning, vars innehavare skulle åligga att biträda chefen för styrelsens andra byrå med överinseendet över postverkets industriella verksamhet. Styrelsen anförde därvid bland annat följande.

På grund av erhållna bemyndiganden har generalpoststyrelsen förordnat en civilingenjör — tidigare maskininspektör, numera verkstadsinspektör vid statens järnvägar — till förste byråingenjör hos styrelsen. Denne tjänsteman har varit oavbrutet förordnad sedan den 27 januari 1928. I de förhållanden, som under hela denna tid nödvändiggjort anlåtande hos styrelsen av en person med fullständig ingenjörsutbildning, är numera icke att räkna med någon ändring i den riktning, att behovet av befattningen skulle i fortsättningen bliva mindre än hittills. Styrelsen är därför av den uppfattningen, att den tillfälliga förste byråingenjörsbefattning, som sålunda under avsevärd tid uppehållits, bör utbytas mot en fast befattning. För inrättandet av en sådan befattning talar, utöver vad redan anförts, jämväl den omständigheten, att den ordinarie befattning vid statens järnvägar, som den sedan början av år 1928 hos styrelsen förordnade förste byråingenjören innehar, alljämt hålles vakant. Från statens järnvägars sida har vid skilda tillfällen uttalats önskemål, att denna vakanshållning skulle upphöra.

I skrivelse den 13 september 1940 har generalpoststyrelsen vidhållit sitt förslag under framhållande av angelägenheten av att rådande provisorium avvecklas.

*Allmänna lönenämnden* har i utlåtande den 3 oktober 1940, under hänvisning till att såväl kommunikationsverkens lönenämnd som tjänsteförteckningssakkunniga för affärsverken förordat inrättandet av ifrågakvarande befattning, tillstyrkt generalpoststyrelsens förslag.

Rörande behovet av ifrågakvarande förste byråingenjörsbefattning torde någon tvekan icke kunna råda. Det synes mig därjämte angeläget, att förenämnda, sedan många år bestående provisoriska anordning avvecklas samt

Departements-  
chefen.

att möjlighet på så sätt skapas för utnämning av ordinarie innehavare av den verkstadsinspektorsbefattning vid statens järnvägar, som till följd av nämnda provisorium måst uppehållas på förordnande. Med hänsyn härtill och i anslutning till vad jag inledningsvis anfört tillstyrker jag generalpoststyrelsens förslag om inrättande av en förste byråingenjörsbefattning i lönegraden A 27. Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut rörande erforderlig ändring av tjänsteförteckningen.

**Uppflyttning av föreståndaren för medelsrevisionen från förste kontrollör till förste revisor.** I skrivelse den 27 augusti 1937 hemställde *generalpoststyrelsen* om uppflyttning av befattningen såsom föreståndare för medelsrevisionen från förste kontrollörsbefattning i lönegraden A 22 till förste revisorsbefattning i lönegraden A 24. Till stöd för förslaget anförde styrelsen därvid bland annat följande.

Föreståndaren för medelsrevisionen har till främsta åliggande att planlägga, leda och övervaka den övriga revisionspersonalens arbete samt därutöver bland annat att själv handlägga viktigare anmärkningsärenden, i förekommande fall avgiva påminnelser i dylika ärenden och, då under granskningsarbetet gjorts iakttagelser rörande förhållanden, som anses böra föranleda särskild åtgärd från generalpoststyrelsens sida eller eljest komma till dess kännedom, därom avlåta vederbörliga anmälningar och framställningar. Då dessa göromål äro av beskaffenhet att av tjänstens innehavare fordra omfattande författningskunskap, framstående skicklighet i författningstolkning ävensom stor omdömesförmåga, bör befattningen rättvisligen uppflyttas i 24 lönegraden under benämningen förste revisor.

I skrivelser den 27 september 1938 och den 29 augusti 1939 liksom i sin nu förevarande framställning har styrelsen upprepat samma förslag. Styrelsen anför i sistnämnda skrivelse följande.

Att ifrågavarande spørsmål ännu icke vunnit sin lösning beror på att därmed sammanhänger nyinrättandet av en i postverkets tjänsteförteckning för närvarande icke befintlig befattning, nämligen befattningen förste revisor. Frågan om införandet i tjänsteförteckningen av nya befattningar har nämligen ansetts böra upptagas till prövning i ett sammanhang för tjänsteförteckningen i dess helhet, vilket icke kan ske förrän efter avslutad utredning rörande den del av tjänsteförteckningen, som avser allmänna civilförvaltningen. Såväl kommunikationsverkens lönenämnd som tjänsteförteckningsakkunniga för affärsverken ha tillstyrkt, att föreståndaren för postverkets medelsrevision såsom förste revisor placeras i 24 lönegraden.

I skrivelse den 10 oktober 1939 avgav allmänna lönenämnden yttrande över styrelsens framställning av den 29 augusti 1939, varvid lönenämnden, som sade sig icke finna anledning frångå kommunikationsverkens lönenämnds uppfattning i frågan, med hänsyn till att förste revisorsbefattning icke funnes vid postverket endast ville ifrågasätta, om icke förste revisorsbefattningen ifråga lämpligen kunde givas benämningen överkontrollör, vilken benämning redan tillämpats beträffande tjänstemän med likartade arbetsuppgifter i styrelsen.

Under hänvisning till att styrelsen icke hade något att erinra mot sistnämnda uttalande, hemställer styrelsen, att förste kontrollörsbefattningen på

medelsrevisionen uppflyttas till lönegraden A 24 under benämningen överkontrollör.

*Allmänna lönenämnden* har uttalat, att lönenämnden allt fortfarande finner generalpoststyrelsens förslag motiverat, varför nämnden tillstyrker det samma.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att såväl tjänsteförteckningssakkunniga för affärsverken som allmänna lönenämnden och på sin tid kommunikationsverkens lönenämnd tillstyrkt uppflyttning av ifrågavarande förste kontrollörsbefattning till 24 lönegraden, därvid befattningen enligt tjänsteförteckningssakkunnigas mening borde benämnas förste revisor. Med hänsyn härtill och i anslutning till den uppfattning, varåt jag inledningsvis givit uttryck, förordar jag, att befattningen ombildas till en förste revisorsbefattning i lönegraden A 24. Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut rörande erforderlig ändring av tjänsteförteckningen.

*Departement-  
chefen.*

**Införande av överpostexpeditör i A 15.** I skrivelse den 27 september 1938 föreslog *generalpoststyrelsen*, att för postverkets vidkommande i tjänsteförteckningen skulle införas befattningen överpostexpeditör i lönegraden A 15. Det var därvid avsett att åt denna nya grupp av befattningshavare, vilka skulle rekryteras av tjänstemän med postexpeditörsutbildning, i första hand anförtro vissa arbetsuppgifter innefattande den första kontrollen och revisionen beträffande den interna redovisningen av in- och utbetalade medel m. m., d. v. s. arbetsuppgifter, som för närvarande i regel fullgöras av tjänstemän i lägst förste postassistents lönegrad. Till närmare belysande av förslagets innebörd anförde styrelsen — under meddelande att för ämnets utredning under år 1935 tillsatts en särskild kommitté — följande.

På grundval av det betänkande, som avgivits av förenämnda kommitté, hade ifrågavarande spörsmål i vad angår förhållandena vid postkontoren samt hos styrelsen och vid postdirektionerna diskuterats vid postdirektörsmöte den 22—24 november 1937. Enighet rådde då därom, att personal med en teoretisk fackutbildning av i huvudsak samma omfång som den nuvarande postexpeditörsutbildningen efter tillräckligt lång praktisk tjänstgöring och prövning skulle kunna anlitas för bestridande av enklare förste postassistentsgöromål samt dessutom på lättare postmästarbefattningar ävensom att det skulle vara möjligt att på åtskilliga platser frånskilja tillräckligt mycket enklare förste postassistentsgöromål för en eller kanske flera tjänstemän med postexpeditörskompetens.

Kommittén hade i denna del anført, att kommittén i annat sammanhang påvisat den växande poströrelsens, bland annat den mångdubblade penningomsättningens krav å ytterligare arbetsledning och kontroll från de överordnades sida. I sin tur ställdes självfallet därigenom även fordran på ökning i de arbetsledande och kontrollerande funktionärernas antal.

Dittills hade, framhöll kommittén, i stor utsträckning en dylik ökning av ena eller andra slaget skett genom tillsättandet av nya befattningar i lägst förste postassistents grad. De nya såväl som de äldre befattningarna i exempelvis postmästares, kontrollörs och förste postassistents grad hade sina kvalificerade göromål i allmänhet jämsides med andra arbeten av mindre kva-

lificerad beskaffenhet, vilka ofta tillkommit eller fått kvarstå såsom rena fyllnadsgöromål, som genom dylik förläggning icke behövt åläggas en måhända eljest erforderlig ny funktionär. Å ett flertal, särskilt större postanstalter torde emellertid de arbeten av sist antydda beskaffenhet, som nu åläge antydda högre postfunktionärer, taga dessa senare så mycket i anspråk, att viktigare arbeten därigenom komme i fara att åsidosättas. Så till exempel kunde arbetsledningen och övervakandet av de underordnades arbetsprestationer lida väsentligt intrång av att förmanen samtidigt vore ålagd visst kontrollarbete. Likaledes kunde dylikt kontrollarbete självfallet lida avbräck och rent av bliva ineffektivt, därest en därmed sysselsatt vaktföreståndare måste avbryta kontrollarbetet för att i brådskande fall omedelbart taga itu med uppgifter, tillhörande den egentliga arbetsledningen.

Enligt kommitténs uppfattning måste också, i fråga om ett stort antal postala arbetsplatser, tiden då vara inne att i antydda och därmed jämställda fall vidtaga en uppdelning av arbetsledares, redogörars och kontrollanters olika åligganden. En sådan ändring av arbetsfördelningen borde då gå i den riktningen, att förut antydda mindre kvalificerade arbeten anförtroddes åt annan personal. I sådant syfte ansåg kommittén, att postexpeditörer lämpligen kunde befordras till för ändamålet avsedda tjänster i postassistents grad. Genom den av kommittén sålunda anvisade mindre kostnadsökande utvägen ansåg kommittén att, även om icke därigenom nyinrättandet av förste postassistentsbefattningar skulle för all framtid undvikas, dock under den närmaste tiden nytillsättande av dylika tjänster torde kunna undvikas.

Styrelsens förslag förordades av *tjänsteförteckningssakunniga för affärsverken* i deras förut omförmälda betänkande.

I sitt yttrande den 6 mars 1939 över nämnda betänkande anförde *kommunikationsverkens lönenämnd* bland annat, att förslaget att införa befattningen överpostexpeditör i 15 lönegraden innebar, att vissa göromål, som för närvarande förbehållas postassistentutbildad personal, skulle övertagas av personal med endast postexpeditörsutbildning. Förslaget syftade sålunda till att utbyta dyrare arbetskraft mot billigare, samtidigt som detsamma öppnade möjlighet till befordran för de därav förtjänta tjänstemännen inom postexpeditörskåren. Med hänsyn bland annat härtill hade lönenämnden funnit sig böra tillstyrka förslagets genomförande.

I sin nu förevarande framställning har *generalpoststyrelsen* ånyo upptagit förevarande fråga samt därvid beträffande den ekonomiska betydelsen av den ifrågasatta tjänsteregleringen framhållit följande.

Den årliga besparing, som uppstår, därest en tjänsteman i lönegraden A 15 anlitas i stället för en tjänsteman i lönegraden A 17, kan beräknas till i medeltal 800 kronor, alldenstund det praktiskt taget rör sig endast om tjänstemän med slutlön samt förste postassistenter huvudsakligen förekomma allenast å de dyrare och dyraste orterna. När vidare på detta sätt antalet av de befattningar, för vilka postassistenttjänsten är rekryteringsgrad, minskas eller hålles nere, kan antalet postassistenttjänster i motsvarande grad minskas eller hålles nere och postassistenter således ersättas med postexpeditörer. För varje på så sätt utbytt tjänst uppkommer en årlig besparing av mellan 1,000 och 1,400 kronor, vartill bör läggas den engångsbesparing för vart fall av omkring 3,000 kronor, motsvarande den kostnad, som den särskilda postassistentutbildningen beräknats ådraga postverket.

Styrelsen meddelar vidare, att styrelsen, bland annat i besparings-syfte, vidtagit åtgärder för att försöksvis igångsätta den föreslagna anordningen vid vissa postkontor, där ökning av den kontrollerande personalen visat sig oundgängligen nödvändig och där för anordningens genomförande erforderlig arbetsdifferentiering varit möjlig och lämplig. Styrelsen anför härutinnan följande.

Det första försöket utfördes vid postkontoret i Värnamo. Vid detta postkontor (klass I B), som har ett stort underlydande område, fanns icke, såsom vid postkontor av klass I B i allmänhet, särskild redogörare, utan postmästaren skötte vid sidan av det krävande förvaltningsarbetet även redogörare- och räkenskapsgörömlen. Denna anordning visade sig emellertid under loppet av år 1939 alldeles ohållbar, varför styrelsen såg sig nödsakad att för tiden från och med den 1 augusti 1939 uppdraga åt tjänsteman i lägre lönegrad att tills vidare bestrida görömlen, som eljest ankomma på kontrollör, i samband varmed därvarande förste postassistentbefattning indrogs och uppdrag lämnades åt en postexpeditör att bestrida görömlen, som kunde ankomma på tjänsteman i lönegraden A 15. Det visade sig också, att den billigare arbetskraften i detta fall väl fyllde sitt ändamål, varför styrelsen på ytterligare försök insatte arbetskraft med här ifrågavarande utbildning vid vart och ett av postkontoren i Karlstad, Mora, Skellefteå, Södertälje och Uppsala.

Under ytterligare framhållande av att nu omhandlade anordning medför en ej obetydlig besparing i fråga om personalkostnader hemställer styrelsen, att frågan om inrättandet av befattningen överpostexpeditör nu föres till en slutlig lösning.

*Allmänna lönenämnden* finner förslaget väl grundat och ägnat att nedbringa personalkostnaderna vid postverket, varför från lönenämndens sida intet är att erinra mot uppförande i tjänsteförteckningen av ifrågavarande befattning. Lönenämnden framhåller emellertid, att därest ändringar i tjänsteförteckningen icke anses böra föreslås 1941 års riksdag, det med föreliggande framställning avsedda syftemålet att åstadkomma besparingar i personalkostnaderna ändock torde kunna ernås, om generalpoststyrelsen i lämplig omfattning vid de postkontor, där så befinnes vara ändamålsenligt, uppdrager åt personal med postexpeditörsutbildning att förrätta görömlen, som hittills ansetts böra ankomma på förste postassistenter. Personalens berättigade intressen torde ock, i avvaktan på inrättandet av överpostexpeditörsbefattningar, kunna tillgodoses genom anlitan- de av bestämmelserna om vikariatlön.

Generalpoststyrelsens ifrågavarande förslag innebär ett utbyte av postassistentutbildad personal mot befattningshavare ur postexpeditörskåren. Frågan har varit föremål för omfattande utredningar inom postverket av såväl särskilda av styrelsen tillsatta kommitterade som representanter för olika personalgrupper. Samtliga ha därvid varit ense om lämpligheten av förslagets genomförande. Den nya anordningen har därjämte prövats i praktiken på så sätt, att styrelsen förordnat befattningshavare med postexpeditörsutbildning att fullgöra åligganden, som eljest ankomma på befattningshavare med

*Departem-  
ents-  
chefen.*

postassistentutbildning. Styrelsen upplyser, att de verkställda proven givit goda resultat.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att såväl tjänsteförteckningsakkunniga för affärsverken som kommunikationsverkens lönenämnd och allmänna lönenämnden tillstyrkt ifrågavarande utbyte. Vid sådant förhållande och då förslagets genomförande är ägnat att medföra icke obetydliga kostnadsbesparingar, tillstyrker jag, att befattningen överpostexpeditör i enlighet med generalpoststyrelsens förslag införes i lönegraden A 15.

**Fråga om en ny sekreterarbefattning å ombudsmansexpeditionen.** Utöver de förslag, för vilka jag i det föregående redogjort, har *generalpoststyrelsen* hemställt om uppflyttning å ombudsmansexpeditionen av en notariebefattning från lönegraden A 21 till sekreterarbefattning i lönegraden A 24.

*Allmänna lönenämnden* har tillstyrkt förslaget.

Departement-  
chefen.

Ehuru jag icke vill bestrida, att skäl förefinnas för den av generalpoststyrelsen föreslagna uppflyttningen, varom styrelsen redan tidigare gjort framställning, är jag dock för närvarande icke beredd att förorda styrelsens ifrågavarande förslag.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle i personalförteckningen införas 1 befattning såsom förste byråingenjör (A 27) och 1 befattning såsom förste revisor (A 24). Samtidigt skulle antalet befattningar såsom förste kontrollör (A 22) minskas från 16 till 15. Därjämte skulle i tjänsteförteckningen, förutom de förändringar som föranledas av införandet i personalförteckningen av befattningarna förste byråingenjör och förste revisor, införas befattningen överpostexpeditör (A 15).

## Statens järnvägar.

**En ny byråchefsbefattning.** I skrivelse den 22 december 1939 hemställde *järnvägsstyrelsen* om inrättande av en byråchefsbefattning, avsedd för en planerad ny byrå för handläggning av till statens järnvägars biltrafikerörelse hörande ärenden. Till stöd för förslaget, som icke föranledde någon erinran från allmänna lönenämnden, anförde styrelsen i huvudsak följande.

Genom beslut av 1935 års riksdag erhöles statens järnvägar ett anslag om 2 miljoner kronor till förvärf av anläggningar för automobiltrafik. Sedermera ha år efter år ytterligare anslag beviljats för samma ändamål. I och med det sålunda möjliggjorda övertagandet och trafikerandet av bilinjer hade verket erhållit en praktiskt taget ny rörelsegren. Visserligen hade statens järnvägar alltsedan mitten av 1921 drivit biltrafik, men utvecklingen hade gått i långsamt tempo; efter 10 år uppgick den trafikerade väglängden till endast 258 km, innefattande tvenne system, det ena anslutande till Bohusbanan, det andra bestående av linjen Övertorneå—Pajala. Vid ingången av år 1935 hade den befarna väglängden ökats till 544 km, en ökning som i huvudsak tillkommit i samband med statsförvärf av enskilda järnvägar.



Genom 1935 års riksdagsbeslut åter inleddes en planmässig expansion av stora mått.

Den starka utvecklingen av den nya rörelsegrenen hade inom styrelsen självfallet medfört en betydande ökning i arbetsuppgifterna. Ända till mitten av år 1938 hade handläggningen av biltrafikärendena varit uppdelad på ett flertal till skilda byråer hörande föredragande. Då det visat sig, att denna uppdelning medförde påtagliga olägenheter — särskilt framstod därvid bristen på ett centralt tjänsteställe med uppgift att taga initiativ och utöva kontroll över den alltmer vidgade bildriften — ansåg styrelsen ofrånkomligt att för en rationell handläggning av de mycket snabbt växande arbetsuppgifterna tillskapa ett specialorgan för här ifrågavarande rörelsegren. Styrelsen vidtog därför den åtgärden att från och med den 1 augusti 1938 förordna en särskild, verkschefen direkt underställd föredragande i biltrafikärenden, vilken även skulle vara chef för den s. k. bilavdelningen. Till detta tjänsteställe, som till sin funktion vore likställt med byrå, hade, med undantag av tidtabellsärenden, centraliserats de bilärenden, vilka tidigare handlagts å skilda byråer inom styrelsen.

Då styrelsen vidtog förenämnda centraliseringsåtgärd, avsåg styrelsen, att förordnandet av särskild föredragande endast skulle bli av interimistisk natur — styrelsen var nämligen närmast böjd för att omedelbart söka få till stånd en byrå för de s. k. bilärendena. Att styrelsen då icke fullföljde denna plan, sammanhängde närmast med en önskan att vinna någon tids erfarenhet av den sålunda vidtagna centraliseringen.

Rörande de arbetsuppgifter, som påvilade bilavdelningen och som fortsättningsvis skulle bli den ifrågasatta bilbyråns, anförde styrelsen bland annat, att vad anginge själva organisationen av bildriften gällde det nära nog en nyordning, som finge anpassas efter de speciella särdrag, som kännetecknade densamma. Dessa särdrag, som konstituerat den motoriserade landsvägstrafikens oerhörda frammarsch och som främst bottnade i dess smidighet och dess frihet från tyngande former, vore styrelsen angelägen att bibehålla. Organisationen måste i stort sett byggas upp efter annat mönster än järnvägens, och att därvid inordna de mycket splittrade enheterna i ett smidigt samverkande trafiksystem erbjöde ej ringa svårighet.

Bland de tekniska uppgifter, som stode på dagordningen, märktes vagnparkens fortsatta standardisering och ekonomiska utnyttjande liksom också den svårbemästrade frågan om fordonens rationella garagering och underhåll.

Frågan om linjekomplexens ledning och organisation samt personalens anställningsförhållanden utgjorde ytterligare en bland de många uppgifter, som den centrala ledningen måste upptaga till lösning. Att frågan om bilrörelsens affärsmässiga drift intoge en central punkt i arbetsprogrammet vore självfallet.

I skrivelse den 4 januari 1941 har järnvägsstyrelsen ånyo föreslagit inrättande av ifrågavarande byråchefsbefattning. Styrelsen anför därvid följande.

De skäl, som styrelsen förut anført beträffande behovet av en byrå för ifrågavarande ärendegrupp, kvarstå alltså; de ha därjämte under det år som gått ytterligare accentuerats. Styrelsen syftar härvid närmast på den betydande expansion, som biltrafikerörelsen undergått i och med övertagandet av åtskilliga enskilda järnvägars biltrafik.

Förenämnda expansion framgår närmare av att den trafikerade väglängden från 1938 till 1940 ökats från 3,770 km till 8,015 km, fordonsantalet från 379 till 600 och personalantalet från 456 till 730.

Beträffande den från 1939 inträdda ökningen, vilken i detta sammanhang närmast är av intresse, må framhållas, att bilnätets väglängd ökats med över

1,700 km eller 27 procent samt att stegringen beträffande fordons- respektive personalantalet uppgår till 18 respektive 55 procent.

Det är givet, att denna utvidgning av biltrafikkörelsens omfattning medfört väsentligt ökade arbetsuppgifter för den centrala ledningen. Härvid är särskilt att beakta, att de nytillkomna linjekomplexen så gott som helt äro belägna inom områden, där statens järnvägar tidigare ej bedrivit biltrafikkörelse, med vilken de nya linjerna i organisatoriskt hänseende kunnat samordnas. Driftorganisationen har därför måst utbyggas, vilket, sett jämväl på längre sikt, innebär, att inspektionsverksamhetens och ekonomikontrollens förut stora fält ytterligare vidgats. Av allt att döma står biltrafikkörelsen redan under loppet av år 1941 inför en ny betydande utvidgning.

Icke blott med hänsyn till den betydande omfattning bilkörelsen redan nått utan jämväl i betraktande av den expansion av vida större mått, som är att förvänta i den mån järnvägsförstatligandet fortskrider, får styrelsen understryka vikten av att bilkörelsens organisation både centralt och lokalt snarast får sin slutgiltiga utformning. Det successiva inlemmandet i statsbanornas bilkörelse av ifrågasvarande enskilda bildrift kan självfallet ske mindre friktionsfritt och med bättre trafiktekniskt utbyte, om organisationen i god tid står färdig att mottaga det väntade tillskottet.

I detta sammanhang torde få framhållas, att den till följd av bristen på flytande bränsle nödvändiggjorda inskränkningen i bildriften på intet sätt minskat den centrala ledningens arbetsuppgifter. Tvärtom har den rådande krissituationen ställt ledningen inför en rad nya, delvis svårlösta problem, som beröra driftens vidmakthållande på ett ur trafikantsynpunkt möjligast tillfredsställande sätt som ock bilkörelsens ekonomi. Övergången till gengasdrift har i alldeles särskild grad medfört en betydande arbetsbelastning, som av allt att döma synes bliva bestående under relativt lång tid framåt. Härvid är också att märka, att programmet för gengasdriften enligt statsmakternas direktiv är upplagt med sikte på en i görligaste mån fullständig återgång till normal trafikomfattning.

På grund av sålunda anförda omständigheter anser styrelsen, att den nuvarande bilavdelningen, vars funktion redan är jämställd med en byrås och vars ärenden äro typiska byråärenden, bör omvandlas till en byrå, varigenom den skulle få den ställning såväl inåt som — vilket icke synes böra underskattas — utåt, som svarar mot dess uppgift att handhåva ledningen av landets ojämförligt största landsvägstrafikföretag.

Personalantalet å bilavdelningen uppgår för närvarande till 18, vilket jämfört med förhållandena under år 1939 innebär en ökning med 4 man. För den ifrågasatta bilbyrån erfordras enligt styrelsens mening följande befattningar i 21 och högre lönegrader, nämligen 1 byråchef, 1 byråingenjör, 1 sekreterare i lönegraden A 24, 1 konstruktör och 1 notarie. Av dessa befattningar finnas å bilavdelningen redan 1 byråingenjör samt 1 sekreterare i lönegraden A 24, varjämte följande befattningar bestridas av extra ordinarie tjänstemän, nämligen 1 konstruktör och 1 notarie. Då styrelsen under nuvarande förhållanden icke anser sig böra ifrågasätta, att konstruktörs- och notariebefattningarna uppföras å ordinarie stat, skulle således endast byråchefsbefattningen behöva nyinrättas.

Ur kostnadssynpunkt skulle den sålunda ifrågasatta åtgärden intet betyda. Chefen för den nuvarande bilavdelningen åtnjuter nämligen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande samma lön som byråchef.

Styrelsen hemställer alltså, att antalet byråchefsbefattningar ökas från 10 till 11.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 31 januari 1941 icke funnit anledning till erinran mot styrelsens förslag.

Vid behandlingen föregående år av motsvarande framställning från järnvägsstyrelsens sida framhöll jag, att den provisoriska anordningen med särskild bilavdelning utan större olägenhet borde kunna bibehållas i avvaktan på de ytterligare erfarenheter rörande den ifrågasatta byråns arbetsuppgifter, som kunde vara av värde för bedömandet av personalens antal och löneställning.

Under det gångna året ha erfarenheterna i så måtto vidgats, att full klarhet vunnits om att den rådande krissituationen icke medfört minskning av den centrala ledningens arbetsuppgifter på ifrågavarande område. Utvecklingen har snarare varit den motsatta. Visserligen har bristen på flytande bränsle nödvändiggjort inskränkning av bildriften, men å andra sidan ha en rad nya, delvis svårlösta problem tillkommit. Särskilt har övergången till gengasdrift medfört en betydande arbetsbelastning.

Vid nu angivna förhållanden och då all sannolikhet talar för att bilavdelningens arbetsuppgifter, vare sig krisen fortsätter eller icke, komma att ytterligare ökas på grund av det fortsatta järnvägsförstatligandet, synes mig anledning knappast förefinnas att längre uppskjuta avdelningens formella omvandling till bilbyrå. I personalhänseende medför denna omvandling för närvarande endast den konsekvensen, att chefen för bilavdelningen, vilken uppstår byråchefens lön, ges ställningen såsom ordinarie byråchef. Jag tillstyrker alltså den härav föranledda ökningen av antalet byråchefer i järnvägsstyrelsen.

**Uppflyttning i lönegrad av överinspektörerna å drifttjänstbyrån.** Vid statens järnvägar finnas 4 överinspektörsbefattningar, samtliga i 27 lönegraden, nämligen en för vardera ban-, maskin- och trafiktjänsten samt en för säkerhetstjänsten.

Överinspektörerna för ban-, maskin- och trafiktjänsten äro byråchefens på drifttjänstbyrån närmaste fackkunniga medhjälpare för ban-, maskin- respektive trafikavdelningen. Såsom namnet antyder, äro dessa överinspektörer huvudsakligen sysselsatta vid styrelsens inspektionsverksamhet, envar beträffande sin avdelning. Samtliga nu nämnda tre överinspektörer skola, i den utsträckning styrelsen bestämmer, vara närvarande vid avgörandet av ärenden, som angå antagande, befordran, avskedande och entledigande av personal, bestämmelser angående personalens avlöningsförhållanden samt arbets- och vilotid, fastställelse och ändring av reglementen och instruktioner för personalen. Vidare skall vid avgörande av disciplinärenden, därest saken rör befattningshavare vid ban-, maskin- respektive trafikavdelningen, den överinspektör, vars tjänstegren målet angår, närvara samt deltaga i överläggningarna och besluten.

Överinspektören för säkerhetstjänsten verkställer styrelsens inspektion ifråga om tillämpningen av signal- och säkerhetsföreskrifter å de olika trafiksektionerna, granskning av förslag till nyordningar eller förändringar med avseende å signal- och säkerhetsanläggningar eller föreskrifter därutinnan ävensom granskning av till styrelsen inkomna handlingar rörande järnvägsolyckor i tåg-tjänst m. m.

I olika sammanhang har *järnvägsstyrelsen* hemställt om överinspektörsbefattningarnas uppflyttning till 28 lönegraden. Såsom skäl härför har styrelsen anført, att innehavarna av ifrågavarande fyra befattningar ha till uppgift att utöva inspektionsverksamhet, i stor utsträckning jämväl av sektionsföreståndarnas (26 eller 27 lönegraden) arbeten, samt att överinspektörernas arbete även i övrigt är mera ansvarsfullt än det, som i allmänhet åligger tjänstemän i 27 lönegraden, bland annat på grund av deras skyldighet att närvara i plenum och därvid deltaga i beslut angående utnämnings- och bestraffningsärenden.

Såväl *tjänsteförteckningssakkunniga för affärsverken* som *kommunikationsverkens lönenämnd* ha tillstyrkt ifrågavarande uppflyttning. Tjänsteförteckningssakkunniga ha därvid framhållit, att överinspektörernas arbetsuppgifter motiverade befattningarnas hänförande till lönegraden A 28.

Departement-  
chefen.

Vid min anmälan av föreliggande förslag till omorganisation av telegrafverket tillstyrker jag, att två befattningar såsom överinspektör inrättas vid telegrafverket samt därvid placeras i lönegraden A 28. De arbetsuppgifter, som skola tillkomma innehavarna av dessa befattningar, äro likvärdiga med dem, som åvila överinspektörerna å järnvägsstyrelsens drifttjänstbyrå. Vid sådant förhållande och under förutsättning av bifall till mitt förslag rörande nämnda överinspektörsbefattningar vid telegrafverket hemställer jag, att befattningarna såsom överinspektör vid statens järnvägar uppflyttas från 27 till 28 lönegraden. Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut rörande erforderlig ändring av tjänsteförteckningen.

**En ny förste baningenjörsbefattning.** Till stöd för inrättandet av en ny förste baningenjörsbefattning i lönegraden A 27 har *järnvägsstyrelsen* anført följande.

Sträckan Långsele—Jörn är för närvarande uppdelad på två bansektioner, den ena — 22 bansektionen — omfattande Långsele—Vännäs med sidolinje till Örnsköldsvik C, i allt cirka 275 km spårlängd, och den andra — 21 bansektionen — omfattande Vännäs—Jörn med sidolinjer till Skelleftehamns nedre och Holmsund, i allt cirka 312 km spårlängd. Vardera sektionen förestås av en baningenjör (26 lönegraden).

Styrelsen har sedan en del år tillbaka haft den inställningen, att dessa sträckor lämpligen borde sammanföras till en bansektion, men med åtgärder i sådant syfte ha hittills fått anstå i avvaktan på slutförandet av elektrifieringen av den däri ingående huvudlinjen och därmed samhörande spår- omläggningar. Då dessa arbeten nu fortskridit så långt, att desamma beräknas bliva helt slutförda i början av år 1942, anser styrelsen, att en sammanslagning av förenämnda bansektioner till en bansektion bör genomföras från sagda tidpunkt. Erfarenheten har nämligen visat, att normalt förekommande arbetsuppgifter å en bansektion av den storleksordning, varom här blir fråga, icke äro av större omfattning eller svårighetsgrad än att ledningen och skötseln av desamma kunna anförtros åt en sektionsföreståndare utan att denna blir för hårt belastad. Den sammanslagna nya bansektionen, vars huvudort är avsedd att bliva Umeå, skulle komma att erhålla en total spårlängd av cirka 587 km med en beräknad kostnadsstat för drift och underhåll av

omkring 1,800,000 kronor. Till jämförelse kan nämnas, att motsvarande siffror för likvärdiga bansektioner äro 590 och 670 km med 1,600,000 respektive 1,900,000 kronor. Den nya bansektionen skulle också komma att närmare sammanfalla med motsvarande trafiksektion, vars huvudort redan är Umeå, en anordning som ur tjänstesynpunkt medför flera fördelar.

Enligt en av 1938 års personalkommission verkställd poängberäkning för siffermässig värdering av nuvarande bansektioners inbördes storleksordning och svårighetsgrad, vilken hänför sig till 3-årsperioden 1935—1937, skulle poängtalet för den nya bansektionen komma att uppgå till 1864. Då lägsta poängtalet för de bansektioner, som förestås av förste baningenjör (27 lönegraden), är 1,490 samt högsta för de bansektioner, som förestås av baningenjör (26 lönegraden), är 1,342, bör en höjning av tjänsteställningen för den nye sektionsföreståndaren till förste baningenjör (27 lönegraden) ske i samband med sammanslagningen.

Under återopande av det anförda hemställer styrelsen om inrättandet av en ny förste baningenjörsbefattning för den genom sammanslagning av 21 och 22 bansektionerna nybildade bansektionen med huvudort i Umeå.

Styrelsen anför vidare, att såsom en följd av förenämnda sammanslagning två baningenjörsbefattningar i lönegraden A 26 bliva disponibla. Båda äro för närvarande tillsatta, men en torde bliva vakant vid utnämningen av den blivande innehavaren av den nybegärda förste baningenjörsbefattningen och innehavaren av den andra befattningen kan tillsvidare utnyttjas såsom vikarie för förste baningenjör, som på grund av annat uppdrag icke fullgör sin tjänst. Båda befattningarna böra bibehållas för behov, som beräknas uppkomma i samband med det fortsatta förstatligandet av enskilda järnvägar.

*Allmänna lönenämnden* har framhållit, att enligt lönenämndens mening skäl tala för den av järnvägsstyrelsen förordade omorganisationen av sektionsindelningen. Då arbetsuppgifterna för föreståndaren för den nya sektionen äro av sådan art och omfattning, att en inplacering i förste baningenjörs lönegrad för denne kan anses motiverad, är från lönenämndens sida intet att erinra mot bifall till järnvägsstyrelsens förslag i denna del.

Den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta sammanslagningen av 21 och 22 bansektionerna såsom en följd av elektrifieringens fortskridande innebär en åtgärd i rationaliseringssyfte, som icke föranleder någon erinran från min sida. Jag tillstyrker jämväl, att föreståndaren för den nya sektionen gives ställningen såsom förste baningenjör i lönegraden A 27. Liksom järnvägsstyrelsen anser jag därjämte, att de båda baningenjörsbefattningar, som genom den föreslagna åtgärden bliva disponibla, böra bibehållas i avvaktan på framtida behov i samband med järnvägsförstatligandet.

*Departements-  
chefen.*

**En ny stationsinspektorsbefattning av klass 1 A.** I sin förenämnda framställning hemställer *järnvägsstyrelsen* om inrättande av en ny stationsinspektorsbefattning av klass 1 A samt anför till stöd härför följande.

Styrelsen är väl medveten om att efter den allmänna omklassificering av trafikanstalterna, som genomfördes den 1 juli 1938, förändringar i klass-

indelningen icke äro avsedda att företagas under tiden intill nästa allmänna omklassificering, försåvitt icke särskilda skäl tala därför. Dylika skäl föreligga emellertid beträffande såväl Trelleborg C — för närvarande hänförd till klass 1 B — som Uddevalla C — för närvarande hänförd till klass 2 — på grund av de organisatoriska förändringar, som styrelsen i rationaliserings-syfte vidtagit å dessa båda platser.

I *Trelleborg* hava sålunda i samband med statens järnvägars övertagande av Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar de båda järnvägarnas stationer, Trelleborgs färjestation respektive Trelleborgs central, sammanförts under gemensamt stationsbefäl.

Sammanslagningen har medfört ett betydande tillskott i stationsföreståndarens arbetsbörda och ansvar, vartill kommer, att den under stationsföreståndarens befäl stående personalen avsevärt utökats.

På grund av stationens alltmer ökade betydelse som gränsstation till Tyskland och utgångspunkt för färjeleden till Sassnitz måste även särskilt höga krav ställas på föreståndaren, en av statens järnvägars representanter gentemot de tyska järnvägsmyndigheterna. Med hänsyn härtill och då poängtalet för den sammanslagna stationen överstiger 900, medan nedre gränsen för station av klass 1 A utgör 700, anser styrelsen berättigat, att Trelleborg C höjes från klass 1 B till klass 1 A.

Från och med den 1 juli 1940 införlivades med statens järnvägar bland annat Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg och Uddevalla—Lelångens järnväg, vilka båda järnvägar hade egen station i Uddevalla. I samband med statens järnvägars övertagande av nämnda järnvägar har styrelsen i rationaliseringssyfte bestämt, att de två stationerna i *Uddevalla* skola sammanföras under gemensam ledning. Då arbetsuppgifterna för stationsföreståndaren på grund härav i synnerligen hög grad utökats, vilket även framgår av att den stationsföreståndaren underställda personalen ökats från 38 till 71 man, anser styrelsen skäligt, att stationen höjes från klass 2 till klass 1 B. Poängtalet för stationen beräknas även komma att uppgå till minst 470, medan nedre gränsen för station av klass 1 B utgör 400.

Styrelsen hemställer sålunda om inrättandet av en stationsinspektorsbefattning av klass 1 A samt framhåller, att vid bifall härtill antalet stationsinspektorsbefattningar av klass 2 kan minskas med en, under förutsättning att den stationsinspektorsbefattning av klass 1 B, som blir disponibel vid höjning i klass av Trelleborg C, må användas för Uddevalla C.

*Allmänna lönenämnden* har icke funnit anledning till erinran mot styrelsens förslag.

*Departements-  
chefen.*

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, böra ändringar i trafikanstalternas klassindelning icke utan särskilda skäl företagas under tiden mellan allmänna omklassificeringar av dessa anstalter. De förändringar av Trelleborg C och Uddevalla C, som till följd av förstatligandet av vissa järnvägar ägt rum, äro emellertid av den art, att särskilda skäl för en förändring av nämnda stationers placering enligt min mening få anses föreligga. Jag finner mig därför böra tillstyrka järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag.

Vid bifall härtill böra antalet befattningar såsom stationsinspektör av klass 1 A ökas med en och antalet befattningar såsom stationsinspektör av klass 2 minskas med en.

**Två nya expeditiönsföreståndarbefattningar.** Järnvägsstyrelsen har i sin förevarande skrivelse hemställt om upptagande i personalförteckningen av ytterligare två expeditiönsföreståndarbefattningar i lönegraden A 21, avsedda den ena för godsexpeditionen vid Jönköping C och den andra för godsexpeditionen vid Borås C.

Beträffande expeditiönsföreståndarbefattningen vid godsexpeditionen vid *Jönköping C* erinrar *järnvägsstyrelsen* om att styrelsen redan i skrivelser den 14 november 1936 och den 4 oktober 1937 föreslagit inrättande av en sådan befattning. Styrelsen anför därefter följande.

I sistnämnda skrivelse framhöll styrelsen, att godsexpeditionen i storleksordning då var den sjunde bland godsexpeditionerna vid statens järnvägar och i poänghänseende som sådan låg betydligt över den undre gräns, som styrelsen anser böra gälla för att föreståndaren skall innehava expeditiönsföreståndares grad, ävensom betydligt över flera andra tjänsteställen med expeditiönsföreståndare. Styrelsens förslag om befattningens inrättande blev emellertid icke medtaget i Kungl. Maj:ts åren 1937 och 1938 avgivna propositioner.

Beträffande denna och en del andra av styrelsen föreslagna befattningar uttalade vederbörande departementschef i sist angivna proposition, att han för sin del funne flertalet av dessa förslag, med hänsyn såväl till den pågående avlöningsrevisionen som till de undersökningar, vilka igångsatts genom 1938 års personalkommission vid statens järnvägar, icke heller då böra upptagas till behandling. Statsutskottet vid 1938 års riksdag, som i fråga om här åsyftade befattningar icke företog ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, framhöll emellertid, att det syntes utskottet uppenbart, att ovannämnda av departementschefen angivna utredningar icke kunde utan åsidosättande av berättigade intressen under någon längre tid återopas som skäl för anstånd med en prövning i sak av hithörande placeringsfrågor. Utskottet tillfogade, att utskottet härtill ville knyta en förhoppning, att de förslag, vilkas prövning av departementschefen sålunda på anförda skäl undanskjutits, snarast måtte komma att tagas under en förnyad och mera definitiv omprövning.

Mot bakgrunden härav och då nu tre år förflutit, sedan styrelsen senast föreslog inrättandet av en expeditiönsföreståndarbefattning för godsexpeditionen vid Jönköping C, har styrelsen, alldenstund expeditionen i fråga är en av landets allra största med alltjämt ökad utveckling, ansett sig ånyo böra upptaga denna fråga. I denna avsikt har styrelsen hänvänt sig till 1938 års *personalkommission*, som för närvarande undersöker förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personalen inom trafikavdelningen. Från kommissionen har till styrelsen ingått det svaret, att kommissionen tillstyrker inrättandet av förenämnda expeditiönsföreståndarbefattning och att inrättandet av denna befattning ej kan föregripa kommissionens fortsatta utredningsarbete.

Som exempel på ifrågavarande godsexpeditions utveckling och tillväxt meddelar järnvägsstyrelsen följande.

Efter sammanslagning av il- och fraktgodsexpeditionerna vid Jönköping C i juni 1935 och efter övertagandet av godstrafiken på Huskvarna, sedan trafiken å Jönköping—Gripenbergs järnväg nedlagts i september 1935, har ar-

betet å den gemensamma godsexpeditionen och magasinet vid Jönköping C undergått en avsevärd ökning, som även i betydlig grad återverkat på föreståndarens för expeditionen arbetsuppgifter. Det förhållandet att statens järnvägars godsexpedition i Huskvarna lyder under Jönköping C, samarbetet med billinjen Jönköping—Gränna och tillkomsten av den nya linjen Borås—Jönköping C med därav föranledd ökad stycke godsomlastning har tillfört nämnde föreståndare ytterligare arbetsuppgifter. Till belysande av trafikökningen å den gemensamma godsexpeditionen må framhållas, att antalet expeditioner under tiden juni 1934—maj 1935 utgjorde 176,234 och under tiden juni 1939—maj 1940 476,211. Under motsvarande tidsperioder utgjorde uppbörden 1,259,327 respektive 3,046,269 kronor.

Med stöd av det anförda hemställer styrelsen alltså, att en expeditionsföreståndarbefattning i lönegraden A 21 måtte inrättas å godsexpeditionen vid Jönköping C.

Då ifrågavarande godsexpedition är av den storleksordning, att föreståndaren som sin närmaste man och ställföreträdare bör hava en tjänsteman i 17 lönegraden, hemställer styrelsen jämväl, att vid bifall till framställningen indragning av förste stationsskrivarebefattningen å nämnda expedition icke måtte ifrågakomma.

Allmänna lönenämnden erinrar, att redan de av järnvägsstyrelsen åren 1936 och 1937 framlagda förslagen tillstyrkts av kommunikationsverkens lönenämnd. Då ökningen av såväl antalet expeditioner som uppbörden å godsexpeditionen vid Jönköping C även under de sista åren fortsatt och då sålunda det redan tidigare föreliggande behovet av en expeditionsföreståndare såsom chef för expeditionen alltmera starkt gör sig gällande, finner sig även allmänna lönenämnden böra tillstyrka befattningens inrättande.

Beträffande expeditionsföreståndarbefattningen vid godsexpeditionen vid *Borås C* anför *järnvägsstyrelsen* följande.

Även fraktgodsexpeditionen vid *Borås C* är en av landets största. Antalet där behandlade expeditioner utgjorde under år 1938 cirka 450,000 — siffran för 1939 ligger betydligt högre — under det exempelvis motsvarande siffra vid *Norrköping C* med en fraktgodsexpedition av samma karaktär, d. v. s. förenad expedition för ankommande och avgående gods, var 353,000. Sistnämnda expedition förestås sedan många år av expeditionsföreståndare. Personalantalet å fraktgodsexpeditionen, *Borås C*, i expeditions- och magasinistjänst uppgår till sammanlagt omkring 45 man. Det får alltså anses vara fullt motiverat, att även denna expedition förestås av en expeditionsföreståndare i lönegraden A 21.

Expeditionen har redan i enskild regi sedan länge föreståtts av expeditionsföreståndare och denne har även enligt bilaga C till avtalet om statsförvärv av *Varberg—Borås—Herrljunga järnväg* avsetts att vid inplacering å aktiv stat i statens järnvägars tjänst bliva placerad i lönegraden A 21. Egentligen borde därför en sådan befattning hava begärts, då styrelsen i mars 1940 underställde nämnda avtal Kungl. Maj:ts prövning. På grund av de upplysningar, som erhållits om berörde expeditionsföreståndare, vilken under flera år varit sjuklig och svag, var styrelsen emellertid icke beredd att omedelbart uppföra honom på aktiv stat. Oavsett emellertid om denne expeditionsföreståndare efter den ytterligare prövning, som styrelsen ansett



nödvändig, kan befinnas lämplig för befattning å aktiv stat eller ej, erfordras en expeditiönsföreståndarbefattning i lönegraden A 21 för ifrågavarande expedition.

Styrelsen hemställer sålunda, att en dylik befattning inrättas från och med den 1 juli 1941.

Allmänna lönenämnden framhåller i fråga om expeditiönsföreståndarbefattningen för godsexpeditionen vid Borås C, att såväl antalet där behandlade expeditioner, vilka huvudsakligen avse stycke gods, som ock personalantalet i expeditiöns- och magasin tjänst är av den storleksordning, att inrättandet av den begärda befattningen även enligt lönenämndens mening är motiverat. Från lönenämndens sida är sålunda intet att erinra mot bifall till järnvägsstyrelsens hemställan även i denna del.

I likhet med allmänna lönenämnden finner jag genom den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen ådagalagt, att föreståndarna för godsexpeditionerna vid Jönköping C och Borås C böra givas ställningen såsom expeditiönsföreståndare i lönegraden A 21. Då enligt vad 1938 års personalkommission vid statens järnvägar upplyst ett genomförande av styrelsens förslag icke kan anses föregripa kommissionens undersökningar rörande trafikavdelningen, anser jag mig böra tillstyrka förslaget.

Departementschefen.

**Uppförande å övergångsstat av två förste baningenjörsbefattningar.** I skrivelse den 30 november 1938 hemställde järnvägsstyrelsen bland annat, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att vissa närmare angivna befattningshavare, vilka på grund av långvarig tjänstledighet för statliga eller enskilda uppdrag eller på grund av långvarig tjänstgöring inom annat verksamhetsområde vid statens järnvägar icke uppehölle innehavande befattningen, finge uppföras å övergångsstat i en ny grupp IV (i anledning av långvarig tjänstledighet eller annan tjänstgöring).

Styrelsens framställning omnämndes i proposition nr 239 till 1939 års lagtima riksdag, varvid föredragande departementschefen icke ansåg sig kunna tillstyrka bifall till den ifrågavarande framställningen, då densamma innebure, att å övergångsstat skulle införas en ny grupp av befattningshavare och då det i fråga om tvenne av dessa, vilka voro sysselsatta vid elektrifieringsarbetena, syntes ovisst, om deras ledighet från de ordinarie befattningarna komme att få någon längre varaktighet.

I skrivelse den 22 februari 1941 har järnvägsstyrelsen återkommit med ny framställning i denna angelägenhet. Styrelsen framhåller, att anledningen härtill icke endast är den, att det hittills visat sig vara olägligt att hava vissa högre befattningar tillsatta endast på förordnande, utan även den, att nämnda olägenhet med åren blir alltmer påtaglig. Styrelsen räknar nämligen med att vederbörande tjänstemän i de två fall, till vilka framställning nu begränsats, icke komma att återinträda i tjänst i sina innehavande befattningar. Styrelsen anför därefter följande.

De två tjänstemän, som styrelsen åsyftar, äro förste baningenjörerna L. J. Schönmeyr och T. A. Hedström.

Schönmeyr, vilken av Kungl. Maj:t förordnats att till och med den 30 juni 1942 vara verkställande direktör i djurgårdskommissionen och av denna anledning åtnjuter tjänstledighet från sin befattning vid statens järnvägar, avgår normalt med pension den 1 december 1947, och styrelsen saknar anledning förutsätta annat än att det honom meddelade förordnandet efter hand förnyas intill nämnda dag.

Hedström, vilken sedan den 1 april 1931 tjänstgör som arbetschef vid statens järnvägars elektrifieringsarbeten, inträder i pensionsåldern den 1 april 1950, och det är föga sannolikt, att han dessförinnan kommer att återinträda i sin ordinarie tjänst. Redan beslutad fortsatt elektrifiering av statsbanenätet och i övrigt projekterad sådan väntas nämligen taga Hedströms arbetskraft i anspråk under hans återstående tjänstetid.

De båda befattningar, varom det här är fråga, hava nu under en följd av år måst uppehållas på förordnande. Olägenheterna med förordnandesystem — i synnerhet då det gäller högre tjänster — bliva vid ett affärsdrivande verk sådant som statens järnvägar särskilt framträdande på grund av det flertal successioner, som därav ofta föranledas och som menligt kunna inverka på stadgan i förvaltningsapparaten. Med verkets fördel kan det icke vara förenligt att år efter år fortsätta därmed, i all synnerhet om vederbörande tjänstemän äro bundna av sådana uppdrag, att de icke beräknas komma att före uppnåendet av pensionsåldern återinträda i sina ordinarie funktioner vid statens järnvägar. De, som nu uppehålla de ifrågavarande befattningarna på förordnande äro baningenjörerna C. A. O. Hauffman och B. H. von Konow, vilka själva inträda i pensionsåldern, Hauffman den 1 november 1945 och von Konow den 1 oktober 1945. Dessa båda baningenjörer räkna givetvis med, att även de borde i tävlan med andra baningenjörer hava möjlighet till befordran till förste baningenjör före pensionsåldern och i vart fall icke gå miste om sådan befordran endast av den anledningen, att de befattningar, som av dem uppehållas på förordnande, icke bliva tillgängliga för tillsättning, förrän de själva avgått med pension. Det är därför icke endast en angelägenhet av påtaglig betydelse för verket självt utan vore även en gård av rättvisa mot dem, som nu på förordnande uppehålla befattningarna och bära det med dessa befattningar förenade ansvaret, att få sådan ändring till stånd, att befattningarna kunde uppehållas på ordinarie innchavare av desamma.

I sin framställning den 30 november 1938 hade styrelsen föreslagit berörda befattningshavares överförande på övergångsstat i en härför avsedd särskild grupp. Styrelsen har nu vid förnyat övervägande och med hänsyn till att den föreliggande frågan begränsats till ett par enstaka fall funnit det icke vara nödvändigt att för angivet ändamål inrätta en särskild grupp i övergångsstaten utan bör härför kunna utnyttjas grupp I, som kommer till användning, då organisatoriska förhållanden giva anledning till tjänstemans överförande till övergångsstat.

Styrelsen anser sig även böra framhålla att, därest förhållandena så skulle komma att förändra sig, att de åt de båda förste baningenjörerna lämnade uppdraget upphöra eller väntas komma att upphöra före deras eget inträde i pensionsåldern, det vill säga före den 1 december 1947 respektive den 1 april 1950, möjlighet finnes för styrelsen att åt dem reservera en eller tvenne av de

elva förste baningenjörsbefattningar, som normalt bliva vakanta under tiden före sistnämnda år.

Liksom järnvägsstyrelsen måste jag finna det otillfredsställande, att befattningshavare, som genom uppdrag att utföra andra statliga arbetsuppgifter icke kunna beräknas återvända till sina ordinarie befattningar, därigenom förhindra, att ordinarie ställning gives befattningshavare, som på grund av dem tilldelade arbetsuppgifter eljest skolat komma i åtnjutande av sådan ställning. Jag vill erinra, att allmänna lönenämnden i ett liknande fall, var till jag senare återkommer, föreslagit, att en verkstadsinspektorsbefattning vid statens järnvägar uppföres å övergångsstat.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit anser jag mig i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag böra tillstyrka, att två förste baningenjörsbefattningar vid statens järnvägar uppföras å övergångsstat.

Departement-  
chefen.

**Nya tjänster i anledning av statsförvärv av vissa enskilda järnvägar.** Vid bifall till de förslag, jag i annat sammanhang framlagt rörande statsförvärv av vissa enskilda järnvägar, erfordras från och med den 1 januari 1942 vissa ändringar i personalförteckningen för statens järnvägar. Sålunda skulle antalet baningenjörer (A 26) ökas från 17 till 18, antalet maskiningenjörer (A 26) från 7 till 8, antalet trafikinspektörer (A 26) från 12 till 13, antalet sekreterare (A 24) från 7 till 8, antalet stationsinspektorer av klass 1 B (A 24) från 25 till 26, antalet maskininspektorer (A 22) från 8 till 9, antalet stationsinspektorer av klass 2 (A 22) från 28 till 30, antalet byråassistenter (A 21) från 22 till 23 och antalet kontrollörer (A 21) från 8 till 10.

**Övriga av järnvägsstyrelsen framställda förslag.** Utöver de förslag, som jag i det föregående behandlat, har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om ytterligare en del befattningar m. m. Sålunda har styrelsen hemställt om 1) inrättande av en distriktschefs befattning i lönegraden C 9, 2) uppflyttning å godstaxebyråns utrikes avdelning av en sekreterarbefattning i lönegraden A 26 till förste sekreterare i lönegraden A 27, 3) inrättande å elektrotekniska byrån av två byråingenjörsbefattningar i lönegraden A 26, 4) inrättande å drifttjänstbyråns personalavdelning av en sekreterarbefattning i lönegraden A 26, 5) inrättande å persontrafikbyråns tidtabellsavdelning av en sekreterarbefattning i lönegraden A 24, 6) uppflyttning av fem underingenjörer från lönegraden A 20 till baninspektorer i lönegraden A 22, 7) inrättande av en verkstadsinspektorsbefattning i lönegraden A 22 samt 8) uppförande på övergångsstat av en sekreterarbefattning i lönegraden A 24 å godstaxebyrån.

*Allmänna lönenämnden* har avstyrkt förslaget under 2).

Beträffande det under 7) framförda förslaget hemställer lönenämnden, att, därest en förut under postverket behandlad framställning om inrättande av en förste byråingenjörsbefattning i lönegraden A 27 å generalpoststyrelsens tekniska byrå icke vunne statsmakternas bifall, en verkstadsinspektor vid

statens järnvägar, vilken på förordnande uppehåller nyssnämnda förste byråingenjörsbefattning hos generalpoststyrelsen, måtte uppföras å övergångsstat.

I övrigt ha järnvägsstyrelsens förslag icke föranlett någon erinran från lönenämndens sida.

*Lönenämndens ordförande, generaldirektören Stridsberg* har i ett vid lönenämndens utlåtande fogat särskilt yttrande bland annat uttalat, att ökning av antalet distriktschefer icke bör ske, förrän undersökning verkställts, om icke genom förstärkning av distriktskansliernas personaluppsättning inrättande av nya distrikt kan göras obehövt eller begränsas.

Departementschefen.

Av järnvägsstyrelsen föregående år framställt förslag om inrättande av en ny distriktschefsbefattning vann icke statsmakternas bifall. Vid ärendets behandling uttalades, att frågan om förvaltningen av förvärvade enskilda järnvägar, i den mån de icke lämpligen kunde infogas i den nuvarande distriktsorganisationen, borde ordnas provisoriskt. Med hänsyn till vad sålunda förekommit och då jag saknar anledning att nu tillstyrka ett frångående av den av statsmakterna i fjol intagna ståndpunkten, finner jag mig icke böra förorda järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag.

Då jag förut under postverket hemställt om inrättande av en förste byråingenjörsbefattning, anser jag mig icke böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av en ny verkstadsinspektorsbefattning.

Styrelsens övriga här berörda förslag är jag ej heller beredd att tillstyrka.

Jag vill slutligen i detta sammanhang framhålla, att Kungl. Maj:t genom beslut den 28 februari 1941 med stöd av riksdagens bemyndigande medgivit, att en förste aktuariefattning i lönegraden A 26 må utbytas mot en sekreterarbefattning i lönegraden A 24 samt att härav påkallad ändring av personalförteckningen nu bör vidtagas. Kungl. Maj:t torde därjämte framdeles vilja meddela beslut rörande erforderlig ändring av tjänsteförteckningen.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle från och med den 1 juli 1941 antalet byråchefsbefattningar (A 30) ökas från 10 till 11, överinspektörsbefattningarna i lönegraden A 27 uppflyttas till lönegraden A 28, antalet förste baningenjörsbefattningar (A 27) ökas från 15 till 16, befattningen förste aktuarie (A 26) utgå ur personalförteckningen, antalet stationsinspektorsbefattningar av klass 1 A (A 25) ökas från 14 till 15, antalet sekreterarbefattningar (A 24) ökas från 6 till 7, antalet stationsinspektorsbefattningar av klass 2 (A 22) minskas från 29 till 28 och antalet expeditionsföreståndarbefattningar (A 21) ökas från 21 till 23. Vidare skulle å övergångsstat uppföras 2 förste baningenjörsbefattningar (A 27) samt från och med den 1 januari 1942 vidtagas de förändringar, som framgå av den av mig nyss lämnade redogörelsen, till vilken jag här hänvisar.

## Statens vattenfallsverk.

**Införande av befattningen jägmästare i lönegraden A 27.** I skrivelse den 9 november 1938 föreslog vattenfallsstyrelsen införande i lönegraden A 28 av en befattning såsom förste jägmästare för beredande av ordinarie anställning åt en såsom extra tjänsteman anställd jägmästare vid det till styrelsens elektrobyggnadsbyrå hörande linjekontoret.

Sedan tjänsteförteckningssakkunniga för affärsverken tillstyrkt, att för ifrågavarande ändamål i tjänsteförteckningen upptoges en ordinarie befattning i lönegraden A 27 under benämningen jägmästare, hemställde vattenfallsstyrelsen i skrivelse den 28 november 1939 om inrättande vid förenämnda linjekontor av en befattning såsom jägmästare i lönegraden A 27. Förslag härom blev emellertid icke framlagt för riksdagen.

I sin nu förevarande skrivelse den 18 november 1940 har *vattenfallsstyrelsen* ånyo gjort framställning om ifrågavarande ordinarie befattning, därvid styrelsen framhållit, att det härvidlag endast är fråga om en enda befattningshavare, som har varit anställd såsom extra tjänsteman vid statens vattenfallsverk ända sedan år 1913 och som enligt Kungl. Maj:ts beslut den 19 juli 1940 åtnjuter samma avlöning som ordinarie tjänsteman i lönegraden A 27.

*Allmänna lönenämnden* har i utlåtande den 11 december 1940 erinrat om att nämnden redan tidigare tillstyrkt sådan ändring i tjänsteförteckningen, att däri för statens vattenfallsverk upptoges befattning för jägmästare i 27 lönegraden. Lönenämnden vidhåller sin sålunda uttalade mening.

Ifrågavarande befattningshavare, som inom vattenfallsstyrelsen handhar ledningen av den skogstekniska verksamheten med vad därtill hör, synes mig med hänsyn till verksamhetens bestående karaktär böra beredas ordinarie anställning. Då tjänsteförteckningssakkunniga för affärsverken och allmänna lönenämnden för ändamålet förordat inrättandet av en jägmästarebefattning i lönegraden A 27, anser jag mig i anslutning till vad jag inledningsvis anfört böra tillstyrka vattenfallsstyrelsens ifrågavarande förslag. Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut rörande erforderlig ändring av tjänsteförteckningen.

**Två nya byråingenjörsbefattningar.** Ifrågavarande befattningar äro avsedda, den ena för föreståndaren för en konstruktionsavdelning å vattenbyggnadstekniska byrån och den andra för föreståndaren för en konstruktionsavdelning å det till elektrobyggnadsbyrå hörande linjekontoret.

Beträffande *byråingenjörsbefattningen å vattenbyggnadstekniska byrån* anför styrelsen i sin förevarande framställning följande.

Vid vattenfallsstyrelsens vattenbyggnadstekniska byrå äro konstruktionsarbetena för vattenkraftanläggningar, vilka arbeten sortera under förste byrådirektören, fördelade på ett varierande antal avdelningar, som tidvis uppgått ända till fem. Varje dylik konstruktionsavdelning förestås av antingen en

förste byråingenjör eller en byråingenjör. Det åligger sådan avdelningsföreståndare att, beträffande honom tilldelade kraftstationsanläggningar samt anläggningar för sjö- och flodregleringar, med biträde av därtill avdelad personal handhava arbeten med planering, beräkning och konstruktion av vederbörande vatten- och byggnadstekniska delar jämte motsvarande kostnadsberäkningar; utarbeta tekniska beskrivningar och utredningar, som erfordras i samband med ansökningar om laga tillstånd till vattenkraftanläggningars utförande; verkställa undersökningar och utredningar rörande lämpligaste sättet för olika anläggningsdetaljers utförande samt handlägga ärenden rörande vissa för ifrågavarande anläggningar behövliga upphandlingar och entreprenader.

Ovannämnda arbetsuppgifter kunna avse såväl utförandet av nya anläggningar som komplettering och modernisering av äldre anläggningar.

För dessa avdelningsföreståndare finnas för närvarande endast två ordinarie befattningar, därav en förste byråingenjör och en byråingenjörsbefattning. De övriga avdelningsföreståndarna äro för närvarande en extra ordinarie förste byråingenjör och en extra ordinarie byråingenjör, vilka varit anställda i vattenfallsverkets tjänst relativt lång tid.

Styrelsen framhåller, att såvitt nu kan bedömas, antalet av ifrågavarande konstruktionsavdelningar säkerligen icke kommer att understiga tre. Utav befattningarna såsom avdelningsföreståndare kan således, förutom de båda nuvarande ordinarie, ytterligare en anses permanent behövlig. Enligt styrelsens mening bör därför ytterligare en ordinarie byråingenjörsbefattning nu inrättas vid vattenbyggnadstekniska byrån för beredande av ordinarie anställning åt förenämnde extra ordinarie byråingenjör, vilken i februari 1941 kommer att uppnå 12 års anställningstid vid statens vattenfallsverk.

Beträffande *byråingenjörsbefattningen å elektrobyggnadsbyrån* har styrelsen i sin framställning anfört följande.

Vid det till vattenfallsstyrelsens elektrobyggnadsbyrå hörande linjekontoret, som förestås av en byrådirektör, är arbetet fördelat på två konstruktionsavdelningar och en skogsteknisk avdelning. Varje konstruktionsavdelning står under ledning av en byråingenjör. Det åligger sådan byråingenjör att, beträffande honom tilldelade anläggningar, med biträde av därtill avdelad personal handhava arbeten med förberedande planläggning och kostnadsberäkning av större kraftledning, såsom stam-, primär- och sekundär linjer, ävensom beräkning och konstruktion av därtill hörande linor, järn- och trästolpar samt järntorn med fundament och tillbehör; handhava arbeten med beräkning och konstruktion av järnkonstruktioner och grundläggningar för utomhusstallverk vid såväl kraftstationer som understationer jämte motsvarande kostnadsberäkningar; uppgöra program för och övervaka provningar för utrottande av lämpligaste sättet för vissa anläggningsdetaljers utförande samt deltaga i besiktningar och inspektioner av sådana färdiga anläggningar, som tillhöra linjekontorets verksamhetsområde.

Ovannämnda arbetsuppgifter kunna avse såväl utförandet av nya anläggningar som ombyggnad, komplettering och modernisering av äldre anläggningar.

För ifrågavarande avdelningsföreståndare finnas för närvarande endast en ordinarie byråingenjörsbefattning, varför den ena konstruktionsavdelningen förestås av en extra ordinarie byråingenjör. År 1935 blev det nödvändigt att uppdelade ovannämnda göromål på två avdelningar, beroende på den kraftiga

tillväxten av vattenfallsverkets ledningsnät och den alltmera ökade användningen av utomhusställverk i stället för inbyggda ställverk. Arbetsmängden vid linjekontorets konstruktionsavdelningar har från år 1934 till år 1939 nästan tredubblats, och det finnes ingen utsikt, att motsvarande arbetsuppgifter kunna komma att minskas så mycket, att den ena konstruktionsavdelningen blir överflödig.

Styrelsen framhåller, att den extra ordinarie byråingenjörsbefattningen vid linjekontoret, såvitt nu kan bedömas, är permanent behövlig och enligt styrelsens mening nu bör göras till ordinarie för beredande av sådan anställning åt den extra ordinarie byråingenjör, vilken den 1 juli 1941 kommer att uppnå 12 års anställningstid vid statens vattenfallsverk.

Allmänna lönenämnden finner icke anledning till erinran mot vattenfallsstyrelsens ifrågavarande förslag, enär av den förebragta motiveringen framgår, att ifrågavarande konstruktionsavdelningar äro erforderliga även för framtiden och då förenämnda extra ordinarie byråingenjörer ha att fullgöra samma arbetsuppgifter, som åligga ordinarie byråingenjör.

I likhet med allmänna lönenämnden finner jag behovet av ordinarie befattningar för de båda föreståndarna å ifrågavarande konstruktionsavdelningar vara till fullo styrkt. Jag hemställer därför, att i personalförteckningen för statens vattenfallsverk i enlighet med vattenfallsstyrelsens förslag införas två nya byråingenjörsbefattningar i lönegraden A 26.

Departement-  
chefen.

**Övriga av vattenfallsstyrelsen framställda förslag.** Utöver de förslag, som jag i det föregående behandlat, har *vattenfallsstyrelsen* gjort framställning i fråga om ytterligare en del befattningar m. m. Sålunda har styrelsen hemställt om 1) uppflyttning av befattningen driftchef från lönegraden A 28 till lönegraden C 6, 2) inrättande å försvarskontoret av en sekreterarbefattning i lönegraden A 24 samt 3) minskning i samband med överflyttning av förvaltningen av Södertälje kanal till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av antalet befattningar såsom kanalispektor av klass 1 från 2 till 1 ävensom uppflyttning av den återstående befattningen från lönegraden A 21 till lönegraden A 22.

Allmänna lönenämnden har, under framhållande av att frågan om driftchefsbefattningarnas omvandling till förordnandetjänster stode i nära samband med frågan om differentiering av byråchefstjänsterna, avstyrkt förslaget under 1). Nämnden avstyrker jämväl förslaget under 2). Däremot har nämnden tillstyrkt förslaget under 3), därest erforderlig ändring i tjänsteförteckningen anses böra nu vidtagas.

I skrivelse den 7 januari 1941 har *vattenfallsstyrelsen*, för den händelse förslaget om uppflyttning av driftchefsbefattningarna icke skulle bifallas, hemställt, att ett tillfälligt lönetillägg av 1,000 kronor för år måtte få utgå vid befattningen såsom driftchef vid Trollhätte kraftverk.

Departements-  
chefen.

Vattenfallsstyrelsens förslag om förändrad lönegradsplacering av driftcheferna anser jag i likhet med allmänna lönenämnden icke böra nu upptagas till prövning.

Ej heller styrelsens övriga här berörda förslag är jag beredd att tillstyrka. Jag anser mig därvid böra upplysa, att frågan om överflyttning av förvaltningen av Södertälje kanal till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke kan föreläggas årets riksdag.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle i personalförteckningen införas 1 jägmästarbefattning i lönegraden A 27 samt antalet byråingenjörsbefattningar (A 26) ökas från 10 till 12.

### Hemställan.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) godkänna följande personalförteckningar, att gälla tillsvärdare från och med den 1 juli 1941:

### Personalförteckning för postverket.

Befattning	Tjänstemän & ordinarie stat.	Lönegrad
1 generaldirektör och chef	.....	C 13
1 postsparbankschef	.....	C 7
4 byråchefer	.....	A 30
7 postdirektörer	.....	A 29
1 byrådirektör	.....	A 28
1 byrådirektör och ombudsman	.....	A 28
1 förste byråingenjör	.....	A 27
1 förste intendent	.....	A 27
1 kontorschef	.....	A 27
1 förste aktuarie	.....	A 26
1 intendent	.....	A 26
1 kamrer	.....	A 26
6 sekreterare	.....	A 26
3 överpostmästare	.....	A 26
22 postmästare av klass 1 A	.....	A 25
1 förste revisor	.....	A 24
1 intendent	.....	A 24
38 postmästare av klass 1 B	.....	A 24
6 sekreterare	.....	A 24
9 överkontrollörer	.....	A 24
15 förste kontrollörer	.....	A 22
55 postmästare av klass 2	.....	A 22
5 aktuarier	.....	A 21



Befattning	Lönegrad
12 notaries .....	A 21
6 revisorer .....	A 21
2 revisorer och bokhållare .....	A 21;

## Personalförteckning för statens vattenfallsverk.

Befattning	Tjänstemän å ordinarie stat.	Lönegrad
1 generaldirektör .....		C 16
1 överdirektör och souschef .....		C 13
2 kraftverksdirektörer .....		C 11
2 överingenjörer .....		C 10
3 kraftverksdirektörer .....		C 9
1 driftdirektör .....		C 7
1 förrådsdirektör .....		C 5
1 kanaldirektör .....		C 5
3 byråchefer .....		A 30
1 förste byrådirektör .....		A 30
1 byrådirektör .....		A 28
3 driftchefer .....		A 28
4 direktörsassistenter vid kraftverk .....		A 27
7 distriktsingenjörer .....		A 27
11 förste byråingenjörer .....		A 27
4 förste driftsingenjörer .....		A 27
2 förste sekreterare .....		A 27
1 jägmästare .....		A 27
12 byråingenjörer .....		A 26
1 direktörsassistent vid kanalverk .....		A 26
1 driftsingenjör .....		A 26
3 sekreterare .....		A 26
1 förste revisor .....		A 24
3 ingenjörer .....		A 24
1 kamrer .....		A 24
2 sekreterare .....		A 24
1 förste kontrollör .....		A 22
4 ingenjörer .....		A 22
1 förrådsförvaltare .....		A 21
2 förste kassörer .....		A 21
2 kanalinspektörer av klass 1 .....		A 21
6 kontrollörer .....		A 21
4 notaries .....		A 21
1 revisor .....		A 21;

Anm. En befattning såsom kraftverksdirektör i lönegraden C 9 skall indragas vid inträffande ledighet å befattningen såsom kraftverksdirektör vid kraftverket i Västerås. I avvaktan härå skall en driftchefs befattning hållas vakant.

*Kungl. Maj:ts proposition nr 149.*

2:o) godkänna följande personalförteckning för statens järnvägar, att gälla från och med den 1 juli 1941 till och med den 31 december samma år:

## Personalförteckning för statens järnvägar.

## Tjänstemän &amp; ordinarie stat.

Befattning	Lönegrad
1 generaldirektör och chef .....	C 17
1 överdirektör och souschef .....	C 11
5 distriktschefer .....	C 9
1 förrådsdirektör .....	C 8
1 verkstadsdirektör .....	C 8
1 verkstadsöveringenjör .....	C 6
11 byråchefer .....	A 30
1 arkitekt .....	A 28
1 ombudsman .....	A 28
4 överinspektörer .....	A 28
1 överkontrollör .....	A 28
5 distriktssekreterare .....	A 27
3 förrådsintendenter .....	A 27
16 förste baningenjörer .....	A 27
15 förste byråingenjörer .....	A 27
10 förste maskiningenjörer .....	A 27
5 förste sekreterare .....	A 27
17 förste trafikinspektörer .....	A 27
4 förste verkstadsingenjörer .....	A 27
1 lantmätare .....	A 27
17 baningenjörer .....	A 26
2 befälhavare av klass 1 å tågfarja .....	A 26
10 byråingenjörer .....	A 26
2 förrådsintendenter .....	A 26
1 förste aktuarie och chef för statistiska kontoret ..	A 26
1 förste revisor .....	A 26
1 intendent .....	A 26
1 kamrer .....	A 26
7 maskiningenjörer .....	A 26
4 sekreterare .....	A 26
5 signalingenjörer .....	A 26
5 telegrafingenjörer .....	A 26
12 trafikinspektörer .....	A 26
3 verkstadsingenjörer .....	A 26
5 överinspektörer .....	A 26
15 stationsinspektörer av klass 1 A .....	A 25
1 befälhavare av klass 2 å tågfarja .....	A 24

Befattning	Lönegrad
1 expeditjonsföreståndare .....	A 24
1 förrådskontrollör .....	A 24
3 förste kontrollörer .....	A 24
7 sekreterare .....	A 24
25 stationsinspektorer av klass 1 B .....	A 24
7 baninspektorer .....	A 22
5 distriktskamrerare .....	A 22
14 elektroingenjörer .....	A 22
13 konstruktörer .....	A 22
8 maskininspektorer .....	A 22
28 stationsinspektorer av klass 2 .....	A 22
10 verkstadsinspektorer .....	A 22
1 verkstadskamrer .....	A 22
4 aktuarier .....	A 21
22 byråassistenter .....	A 21
23 expeditjonsföreståndare .....	A 21
2 förste styrmän av klass 1 .....	A 21
1 huvudkassör .....	A 21
8 kontrollörer .....	A 21
14 notarier .....	A 21
3 revisorer .....	A 21;

3:o) godkänna följande personalförteckning för statens järnvägar, att gälla tillsvidare från och med den 1 januari 1942:

### Personalförteckning för statens järnvägar.

#### Tjänstemän å ordinarie stat.

Befattning	Lönegrad
1 generaldirektör och chef .....	C 17
1 överdirektör och souschef .....	C 11
5 distriktschefer .....	C 9
1 förrådsdirektör .....	C 8
1 verkstadsdirektör .....	C 8
1 verkstadsöveringenjör .....	C 6
11 byråchefer .....	A 30
1 arkitekt .....	A 28
1 ombudsman .....	A 28
4 överinspektörer .....	A 28
1 överkontrollör .....	A 28
5 distriktssekreterare .....	A 27
3 förrådsintendenter .....	A 27
16 förste baningenjörer .....	A 27

*Kungl. Maj:ts proposition nr 149.*

Befattning	Lönegrad
15 förste byråingenjörer .....	A 27
10 förste maskiningenjörer .....	A 27
5 förste sekreterare .....	A 27
17 förste trafikinspektörer .....	A 27
4 förste verkstadsingenjörer .....	A 27
1 lantmätare .....	A 27
18 baningenjörer .....	A 26
2 befälhavare av klass 1 å tågfarja .....	A 26
10 byråingenjörer .....	A 26
2 förrådsintendenter .....	A 26
1 förste aktuarie och chef för statistiska kontoret ..	A 26
1 förste revisor .....	A 26
1 intendent .....	A 26
1 kamrer .....	A 26
8 maskiningenjörer .....	A 26
4 sekreterare .....	A 26
5 signalingenjörer .....	A 26
5 telegrafingenjörer .....	A 26
13 trafikinspektörer .....	A 26
3 verkstadsingenjörer .....	A 26
5 överinspektorer .....	A 26
15 stationsinspektorer av klass 1 A .....	A 25
1 befälhavare av klass 2 å tågfarja .....	A 24
1 expeditiönsföreståndare .....	A 24
1 förrådskontrollör .....	A 24
3 förste kontrollörer .....	A 24
8 sekreterare .....	A 24
26 stationsinspektorer av klass 1 B .....	A 24
7 baninspektorer .....	A 22
5 distriktskamrerare .....	A 22
14 elektroingenjörer .....	A 22
13 konstruktörer .....	A 22
9 maskininspektorer .....	A 22
30 stationsinspektorer av klass 2 .....	A 22
10 verkstadsinspektorer .....	A 22
1 verkstadskamrer .....	A 22
4 aktuarier .....	A 21
23 byråassistenter .....	A 21
23 expeditiönsföreståndare .....	A 21
2 förste styrmän av klass 1 .....	A 21
1 huvudkassör .....	A 21
10 kontrollörer .....	A 21
14 notarier .....	A 21
3 revisorer .....	A 21;

4:o) medgiva, att vid postverket befattning såsom överpostexpeditör upptages i tjänsteförteckningen i lönegraden A 15;

5:o) medgiva, att vid statens järnvägar två förste baningenjörsbefattningar i lönegraden A 27 uppföras å övergångsstat;

6:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som vid genomförandet av förberörda förslag må erfordras.

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

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*