

Nr 221.

Av herr **Anderberg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående revision av tjänsteförteckningen m. m. i vad avser statens järnvägar.

I Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen beträffande revision av tjänsteförteckningen m. m. i vad den avser statens järnvägar har departementschefen icke upptagit föreslagen uppflyttning av kontorist från lönegraden A 8 till A 9.

Då denna tjänstemannagrups arbetsuppgifter nu äro mera kvalificerande än vad tidigare varit fallet, måste den höjning, som här föreslås, anses fullt befogad. Det kan svårligen vara förenligt med statens affärsdrivande verks intressen, att denna grupp ställes utanför den förbättring i löneställning, som här ifrågasättes. Kontoristerna äro bland annat skyldiga att tjänstgöra såsom tågklarare, varunder det åvilar dem ett tjänsteansvar och ansvar för människoliv och materiel, som icke är vanligt inom de flesta grenar av statsförvaltningen. Då vidare bland den personal, över vilka kontoristerna vid tjänstgöring såsom tågklarare utöva befäl, finnes ett avsevärt antal befattningshavare, som på löneskalan befinna sig högre än kontoristerna, är det oskäligt, att den överordnade och i sin tjänsteutövning mera ansvarstygde skall i avlöningshänseende vara den underordnade alltför underlägsen.

Kassa-, kontrollerings- och taxeringstjänsten ställa stora fordringar på dem, som handhava dessa göromål, och det torde ej heller böra förbises, att kontoristerna i sin tjänstgöring å biljett- och godsexpeditioner hava att ansvara för och redovisa en uppbörd av staten tillkommande medel, som årligen uppgår till betydande belopp. Dessutom har den trafikerande allmänheten, med vilken de stå i daglig och intim beröring, stora och berättigade fordringar på ifrågavarande personal, såväl beträffande dess personliga egenskaper som även beträffande tillförlitligheten av lämnade upplysningar, ävensom godsets behandlingssätt och detsamma expedierande med mera. Därtill kommer, att kontoristgruppens befattningshavare i ungefär samma mån som befattningshavare tillhörande stationsskrivaregruppen måste behärska järnvägstekniska förhållanden och äga god kännedom i allmänna författningar samt i genom särtryck och skrivelser med mera givna bestämmelser och order.

Slutligen åligger det en stor del kontorister att inneha kompetens för skötseln av poststation samt att äga kännedom om telegrafverkets och tullverkets förordningar och andra föreskrifter.

De kontorister, som ha sitt arbete förlagt till järnvägsstyrelsens byråer och kontor samt vid ban-, maskin-, förråds- och verkstadsavdelningarna,

ha också att fullgöra ett omfattande arbete, som ställer stora fordringar på dem. De ha bland annat att upprätta avlöningslistor, listor å betingsvinster, reseersättningar, milpenningar och traktamentsersättningar samt kontrollera räkningar från leverantörer, vilket allt fordrar noggrannhet och ingående kännedom om gällande författningar å hit hörande områden.

Då dessa kontorister praktiskt taget sakna befodringsmöjligheter, blir deras slutlön ogynnsammare än andra likartade grupper.

Kontoristerna ha fått en plats i tjänsteförteckningen, som man har svårt att finna förklaringen till. Redan 1919 fann statsutskottet anledning antaga, att vissa jämkningar i det då antagna lönereglementet framdeles skulle bliva ofrånkomliga. Utskottet anförde nämligen, bland annat, att utskottet på grund av »den knappt tillmätta tid, som stått till buds för prövningen av den omfattande och invecklade frågan, icke kunnat vidtaga en så ingående granskning av förslaget, som det varit önskvärt» (statsutskottets utlåtande nr 171 sid. 11). Det vore enligt utskottets mening sannolikt, att jämkningar skulle behöva göras, sedan erfarenhet från tillämpningen av reglementet kunnat vinnas, och tillägger utskottet: »Vad nu sagts gäller i första hand det föreslagna avlöningssystemet. Men även i fråga om *klassificeringen av befattningshavarna* har utskottet funnit det vara omöjligt att bilda sig en bestämd uppfattning, i vad mån en rubbning av förslaget i fråga om en eller annan befattning skulle återverka på andra personalgrupper. Av dessa skäl har utskottet icke kunnat upptaga till prövning de i olika motioner framförda yrkandena på ändring av befattningshavarnas placering å tjänsteförteckningen. Utskottet håller dock före, att beträffande vissa befattningar en närmare utredning kan komma att giva vid handen, att vissa omplaceringar av tjänsterna på löneskalan kunna vara motiverade». Dessa uttalanden av utskottet giva en god belysning av förevarande fråga. Att de olika tjänstegruppernas placering i löneskalan icke skett efter arbetets verkliga vikt och värde lär svårligen kunna jävas.

Den uppfattningen har i vart fall vunnit stadga, att kontoristerna år 1919 fingo en ogynnsam för att icke säga omotiverat låg placering i lönegradshänseende, så låg till och med, att man skulle kunna säga, att de utgöra en särskilt missgynnad tjänstekategori.

Rättvisa och billighet torde därför kräva, att den omplacering på löneskalan, som statsutskottet vid 1919 års riksdag rent allmänt förutsatte bliva en nödvändighet, nu genomföres för kontoristgruppen genom gruppens uppflyttning till lönegrad A 9.

I propositionen har föreslagits införande av stationsmästare även i lönegrad A 14, och har såsom skäl härför anförts den relativt stora skillnad i lönegradsplacering, som förefinnes mellan stationsmästare av klass 5 och 6, och att några få poängs skillnad i klassificeringshänseende emel-

lan två i allt väsentligt tämligen likvärdiga trafikanstalter kan för befattningshavaren medföra ganska betydande verkningar i lönehänseende.

Av sådan anledning funno tjänsteförteckningssakkunniga bärande skäl föreligga för införandet av en mellangrad mellan de nuvarande stationsmästarna av klass 5 och 6.

Föredragande departementschefen har följt de sakkunnigas förslag och för sin del framhållit, att det måste vara ägnat medföra vissa fördelar att vid klassificeringen av trafikanstalterna ha tillgång till en tjänstegrad mellan stationsmästare av klass 5 i 16:e lönegraden och stationsmästare av klass 6 i 12:e lönegraden. Jag delar denna uppfattning men vill betona vikten av att införandet av stationsmästarebefattning även i lönegrad A 14 icke rimligen bör få ske på bekostnad av antalet stationsmästarebefattningar i lönegrad A 16.

I samband med vad nu framhållits är att bemärka, hurusom järnvägsstyrelsen i anledning av tjänsteförteckningssakkunnigas förslag framhållit, att därest, mot styrelsens avstyrkande om införande av befattningen stationsmästare i lönegrad A 14, detta likväl skulle ske, styrelsen även måste yrka på att befattningen förste banmästare införes i samma lönegrad, enär avståndet mellan förste banmästare och överbanmästare är detsamma som mellan nuvarande stationsmästare av klass 5 och 6.

Departementschefen har emellertid icke ansett sig kunna acceptera de av järnvägsstyrelsen anförda synpunkterna och som skäl för sin intagna ståndpunkt framhållit, hurusom den vid statens järnvägar tillsatta personalkommissionen verkställt undersökning av förhållandet mellan arbetsuppgifter och tjänsteställning för personalen vid banavdelningen utan att därvid föreslå någon ändring i nu berörda hänseende.

Då järnvägsstyrelsen intagit den ovan angivna ståndpunkten beträffande lönegradsplaceringen för förste banmästare, har styrelsen härför haft fullgoda skäl, då ansvaret och arbetsbördan oavbrutet ökats under de senaste åren även för banavdelningens underbefäl, bland annat därigenom att belastningen å banan blivit större, tågen blivit flera och tyngre samt hastigheten ökats. Därtill kommer, att berörda tjänstemän hava att leda såväl stora väg- och vattenbyggnadsarbeten som underhålls- och förändringsarbeten av olika slag å husbyggnader, ledningsarbeten m. m. En av järnvägsstyrelsen för några år sedan verkställd utredning har också ådagalagt, att en förste banmästare underställd personal uppgår till i medeltal 32 man pr dag. För erhållande av befordran till förste banmästare erfordras såväl praktisk som teoretisk utbildning av sådan omfattning, att en uppflyttning i lönegrad måste framstå såsom en enkel gärd av rättvisa.

Av det anförda torde framgå, att det förefinnes starka skäl för en uppflyttning av nuvarande och blivande förste banmästare vid statens järnvägar i lönegrad A 14, men om detta med hänsyn till de av finansministern

på sin tid till de sakkunniga givna direktiven icke anses böra ifrågakomma, torde, liksom skett för en del andra befattningshavaregrupper vid de affärsdrivande verken, en klyvning av förste banmästaregruppen likväl kunna företagas, så att berörda grupp blir placerad i såväl lönegrad A 12 som lönegrad A 14.

I propositionen föreslås vidare, att befattningen verkstadsmästare införas i 16:e lönegraden, till vilken lönegrad skulle, i överensstämmelse med personalkommissionens av järnvägsstyrelsen tillstyrkta förslag, uppflyttas tvenne verkstadsmästare vid maskinavdelningens driftsverkstäder, nämligen en vid Hagalund Övre och en vid Sävenäs. Beträffande personalkommissionens förslag om uppflyttning av sex verkstadsmästare vid huvudverkstäderna i Malmö, Örebro och Notviken, vilket förslag järnvägsstyrelsen för sin del icke ansett sig kunna biträda, förklarar sig departementschefen icke beredd förorda den av kommissionen ifrågasatta differentieringen i lönehänseende av verkstadsmästarebefattningarna vid huvudverkstäderna. Allmänna lönenämnden har som sin mening framhållit, att någon uppdelning av verkstadsmästarebefattningarna vid huvudverkstäderna åtminstone för närvarande icke bör komma till stånd.

Departementschefen har i den förevarande frågan tillmätt de synpunkter, som anförts av järnvägsstyrelsen och ytterligare utvecklats av allmänna lönenämnden, avgörande betydelse.

Enligt vad jag inhämtat lära de av järnvägsstyrelsen anförda motiven för ett avstyrkande av personalkommissionens förslag om inplacering i 16:de lönegraden av vissa verkstadsmästare vid huvudverkstäderna kunna ställas under diskussion. Sålunda framhålles, att en objektiv bedömning av den verkliga utvecklingen på det ifrågavarande området av verkstadsdriften borde föranlett till ett uttryckligt betonande från järnvägsstyrelsens sida av de stora krav, den flytande arbetstakten ställer på just arbetsledaren-verkstadsmästaren. Järnvägsstyrelsens uttalande »att genom verkstadsdriftens organisatoriska nydaning underbefälets mera ansvarsbetonade funktioner i väsentlig grad hava blivit dem avlastade» anses icke överensstämma med verkliga förhållandet och bör icke få läggas till grund för ett bedömande av arbetsledarens verkliga ansvar. I vart fall måste fastslås, framhåller man, att den organisatoriska nydaning av verkstadsdriften, varom järnvägsstyrelsen talar, hänför sig till allenast en del verkstadsavdelningar och följaktligen icke har avseende på de avdelningar, där arbetsledarens ansvarsbetonade funktion icke genomgått någon förändring.

I järnvägsstyrelsens i propositionen återgivna uttalande framhålles vidare, att »underbefälet till huvudsaklig del befriats från det synnerligen viktiga arbetet med ackordssättning, vilket arbete övertagits av arbetsstudieavdelningen». Även detta uttalande anses ohållbart och icke överens-

stämmande med det praktiska förloppet av ackordssättningen. Alla ackord grundas nämligen väsentligen på av vederbörande avdelningsföreståndare-
verkstadsmästare vunnen erfarenhet rörande arbetets förlopp m. m., och det är denna praktiska erfarenhet, som realiter måste ligga till grund för den avtalsmässiga ackordsöverenskommelsen. Detta gäller icke allenast de fasta ackorden utan även och i än högre grad de tillfälliga ackorden. Arbetstidsstudierna syfta närmast till kontroll och eventuell justering av ackordstider och minska således icke kravet på kunnsighet och ansvar hos avdelningsföreståndaren. I verkstadsavtalet är också uttryckligen bestämt, att då fråga är om undersökning av ett ackords hållbarhet verkstadsmästaren skall deltaga i undersökningen.

Av vad sålunda framkommit torde framgå, att starka skäl tala för att riksdagen icke för närvarande tar slutlig ställning till frågan om inplaceringen av verkstadsmästarna vid huvudverkstäderna i 16:de lönegraden. Allmänna lönenämndens uttalande, att denna inplacering icke för närvarande bör komma till stånd, synes också tala för att frågan icke nu definitivt avgöres.

Med åberopande av det anförda hemställes,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 195 måtte besluta sådan ändring i berörda propositions sammanfattning och hemställan,

att kontorist uppflyttas från lönegrad A 8 till lönegrad A 9;

att förste banmästare införes även i lönegrad A 14, och

att riksdagen måtte utfala, att frågan om inplaceringen av verkstadsmästare i lönegrad A 16 vid huvudverkstäderna skall hållas öppen för ny prövning av järnvägsstyrelsen.

Stockholm den 11 april 1942.

Rud. Anderberg.
