

Nr 195.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående revision av tjänsteförteckningen m. m. i vad avser statens järnvägar; given Stockholms slott den 20 mars 1942.

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.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

GUSTAF ADOLF

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 mars 1942.

Närvarande:

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

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, anmäler efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet föreliggande utredningar rörande dels revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens järnvägar, dels ock förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid statens järnvägar samt anför därvid följande.

Inledning.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 augusti 1938 har chefen för finansdepartementet tillkallat särskilda sakkunniga för *revision av tjänsteförteckningen* i vad avser statens affärsdrivande verk. Dessa sakkunniga, i det följande benämnda tjänsteförteckningssakkunniga, voro generalkrigskommissarien T. O. R. Wijnbladh, ordförande, generaldirektören och chefen för domänstyrelsen G. W. G. Kuylenstjerna samt ledamoten av kommunikationsverkens lönenämnd, förrådsmästaren K. G. K. Mattelin. De sakkunniga avgåvo den 13 februari 1939 betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk (statens offentliga utredningar 1939: 5).

Rörande de direktiv, som meddelats för det av de sakkunniga bedrivna utredningsarbetet, har jag förut denna dag vid anmälan av de sakkunnigas betänkande i vad avser post- och telegrafverken samt statens vattenfallsverk (propositionen nr 194) lämnat en redogörelse, till vilken jag här tillåter mig hänvisa.

Såsom jag därvid jämväl framhållit, bestämde chefen för finansdepartementet genom beslut den 6 december 1938 vilka personalorganisationer, som skulle kallas till överläggningar med tjänsteförteckningssakkunniga. Enligt beslutet medgavs personalrepresentant befogenhet att, då han funne de sakkunnigas beslut därtill giva anledning, vid betänkandet foga särskilt uttalande i fråga, i vars behandling han tagit del. Såvitt angår statens järnvägar ha följande personalrepresentanter begagnat sig av detta medgivande, nämligen dåvarande förbundsordföranden A. Löfgren för svenska järnvägsmanaförbundet, förbundsordföranden A. Borgstedt för Sveriges lokomotivmannaförbund, underinspektoren, numera stationsinspektoren A. Johansson för statens järnvägars befälsförbund, byrådirektören E. Malmgren för kommunikationsverkens ingenjörsförbund och kontorsskrivaren Maria Waller för de kvinnliga kårsammanslutningarnas centralråd.

Tjänsteförteckningssakkunniga ha därjämte i enlighet med de för utredningen meddelade direktiven haft överläggningar med järnvägsstyrelsen.

Över tjänsteförteckningssakkunnigas betänkande ha utlåtanden, såvitt angår statens järnvägar, avgivits av järnvägsstyrelsen, 1938 års personalkommission vid statens järnvägar och kommunikationsverkens lönenämnd.

Åt särskilda sakkunniga, vilka antagit benämningen 1939 års tjänsteförteckningssakkunniga, har uppdragits att verkställa omprövning av lönegradsplaceringen för befattningshavare vid allmänna civilförvaltningen. Därjämte ingår i uppdraget att verkställa utredning rörande inplacering i löneskalan av byråcheferna vid affärsverken samt att företaga en formell översyn av tjänsteförteckningens uppställning och tjänstebenenämningarna. Nämnda sakkunniga ha avgivit betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser allmänna civilförvaltningen, lönegraderna A 1— A 29, vilket betänkande legat till grund för förslag till innevarande års riksdag. I övrigt pågår utredningsarbetet.

Vid min anmälan av förslaget till revision av tjänsteförteckningen i vad avser post- och telegrafverken samt statens vattenfallsverk har jag berört vissa med de sålunda pågående utredningarna rörande byråchefernas lönegradsplacering samt tjänsteförteckningens uppställning och tjänstebenämningarna sammanhängande spörsmål. Vad jag därvid anfört bör i tillämpliga delar gälla även beträffande statens järnvägar.

Tjänsteförteckningssakkunnigas betänkande har i vad det avser statens järnvägar tidigare blivit föremål för behandling i ett hänseende, nämligen beträffande förbättrad löneställning för överinspektörerna, varom beslut meddelades vid 1941 års riksdag. Återstående frågor kommer jag att i det följande upptaga till prövning.

Den 5 november 1937 beslöt Kungl. Maj:t, att genom en för ändmålet tillsatt kommission skulle verkställas *undersökning rörande förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid statens järnvägar*. Kommissionen skulle bestå av fem ledamöter, av vilka skulle utses en, tillika ordförande, av chefen för kommunikationsdepartementet, två av järnvägsstyrelsen, en av svenska järnvägsmannaförbundet samt en av statens järnvägars befälsförbund. Undersökningen skulle verkställas enligt av chefen för kommunikationsdepartementet angivna riktlinjer. Härutinnan anförde föredragande departementschefen bland annat följande.

Undersökningen synes huvudsakligen böra avse frågan huruvida de arbetsuppgifter, som nu åvila särskilda personalgrupper eller i förekommande fall särskilda befattningshavare, skäligen med hänsyn till art och kvalifikationerna kunna anses motsvarade av vederbörande befattningshavares lönegradsplacering. Vid bedömandet av detta spörsmål bör givetvis hänsyn tagas till de med den allmänna utvecklingen över lag ökade fordringarna på arbetsprestation och effektivitet, till inträdda förändringar i teknik och arbetsmetoder samt jämväl, i den mån så låter sig göra, till jämförbara förhållanden vid andra verk, närmast övriga kommunikationsverk. I den mån undersökningen därtill giver anledning bör kommissionen utarbeta förslag till sådana jämkningar i fråga om olika befattningsgrupper eller särskilda befattningar åvilande arbetsuppgifter, som ur ifrågavarande synpunkt finnas av förhållandena påkallade. Då 1936 års lönekommitté har till uppgift att behandla löneställning och gruppering även beträffande personal vid statens järnvägar, lära dock frågor om en tjänstemannagrups eventuella uppflyttning i lönegrad icke i detta sammanhang böra upptagas till prövning. Däremot torde kommissionen äga att i förekommande fall pröva frågor om antalet befattningshavare i viss lönegrad för visst tjänsteställe i förhållande till antalet befattningshavare i viss annan lönegrad vid samma tjänsteställe.

I övrigt synes kommissionen böra vara oförhindrad att till behandling upptaga sådana personalfrågor, som under utredningens gång kunna uppkomma och direkt sammanhänga med det huvudsakliga utredningsuppdraget. Dock torde anledning i regel icke föreligga att i förevarande sammanhang gå så långt i detaljfrågor, att man exempelvis söker, utöver vad ovan sagts, fastslå antalet befattningshavare å de särskilda tjänsteställena, då behovet av personal givetvis alltid blir växlande allt efter trafikens omfattning.

Beträffande de personalkategorier, som undersökningen bör omfatta, torde någon bestämd avgränsning på förhand icke vara lämplig. Sålunda böra exempelvis även tjänstemän vid huvudverkstad och förråd kunna bli föremål för undersökningen. Undersökningens utsträckning till olika befattningsgrupper m. m. synes i första hand böra bli beroende på de framställningar, som i sådant avseende föreligga eller kunna till kommissionen inkomma, kommissionen dock obetaget att själv taga initiativ till de undersökningar, vartill skäl kan anses föreligga. Resultatet av undersökningen och därav föranledda förslag böra underställas Kungl. Maj:t.

Det av föredragande departementschefen åsyftade, åt 1936 års lönekommitté anförtrodda utredningsuppdraget i fråga om olika befattningars löneställning har sedermera överlämnats till tjänsteförteckningssakkunniga.

Till ledamot, tillika ordförande, i kommissionen förordnades dåvarande expeditionschefen i kommunikationsdepartementet, numera landshövdingen T. E. Löfgren. Järnvägsstyrelsen utsåg till ledamöter överinspektören A. M. R. Blomberg och maskininspektören, numera förste maskiningenjören J. H. Butén. Svenska järnvägsmannaförbundet utsåg ombudsmannen, numera förbundsordföranden K. G. S. Christiansson och statens järnvägars befälsförbund notarien, numera t. f. överinspektören R. V. Markland. Från och med den 1 juli 1939 ersattes Blomberg och Markland, vilka på grund av särskilda tjänstäligganden ansågo sig icke kunna kvarstå såsom medlemmar av kommissionen, med trafikinspektören, numera förste trafikinspektören C. E. H. Lundqvist respektive bokhållaren, numera e. o. notarien H. J. Dahlberg.

Kommissionen, vilken antagit benämningen 1938 års personalkommission vid statens järnvägar, har avgivit följande betänkanden, nämligen i april 1940 del I, avseende förrådsavdelningen, tågfärjorna, huvudverkstäderna samt maskin- och banavdelningarna (statens offentliga utredningar 1940:14), i juli och oktober 1941 del II och del III, avseende distriktskanslierna respektive trafikavdelningen (statens offentliga utredningar 1941:33) samt i januari 1942 del IV, avseende järnvägsstyrelsen (statens offentliga utredningar 1942:13).

Över betänkandena ha utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen och allmänna lönenämnden.

Rörande den årliga kostnadsökningen vid genomförandet av personalkommissionens förslag föreligga approximativa beräkningar av järnvägsstyrelsen. Enligt dessa skulle kostnadsökningen vid förslaget genomförande i den utsträckning, det för närvarande tillstyrks av styrelsen, uppgå till i runt tal 685,000 kronor, vari rörligt tillägg och kristillägg ingå efter 27 procent. Styrelsen framhåller emellertid, att nämnda belopp kan beräknas nedgå till omkring 415,000 kronor, i den mån kommissionens förslag genom reglering av överskottspersonalen kommer att helt genomföras. En ytterligare kostnadsminskning kan därjämte beräknas uppkomma genom att övergångsbestämmelserna i anledning av förslaget genomförande utformas på sätt som beslutats beträffande tjänsteförteckningsrevisionen vid allmänna civilförvaltningen. Något material för beräkning av denna kostnadsminskning föreligger emellertid icke.

I årets statsverksproposition har chefen för finansdepartementet under avdelningen för flera huvudtitlar gemensamma frågor behandlat vissa med tjänsteförteckningsrevisionen sammanhängande spörsmål i vad avser allmänna civiltjänstrevisionen. Riksdagen har därefter med anledning av Kungl. Maj:ts på departementschefens hemställda grundade förslag bemyndigat Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen och riksdagen anfört meddela de bestämmelser, som erfordras på grund av tjänsteförteckningsrevisionen. Rörande innehållet av nämnda bemyndigande tillåter jag mig hänvisa till ärendets riksdagsbehandling (statsutskottets utlåtande nr 12, riksdagens skrivelse nr 16). För statens järnvägars del bör motsvarande bemyndigande inhämtas av riksdagen i fråga om genomförandet av såväl tjänsteförteckningssakkunnigas som personalkommissionens förslag.

Jag anser mig vidare böra erinra, att personalförteckning för statens järnvägar fastställs av Kungl. Maj:t beträffande befattningar till och med 20 lönegraden. För inrättande av nya tjänstegrader inom dessa lönelägen kräves emellertid riksdagens beslut. Då Kungl. Maj:t redan fastställt personalförteckning för år 1942 för befattningar till och med 20 lönegraden, har jag för avsikt att framdeles, efter inhämtande av järnvägsstyrelsens yttrande, understå Kungl. Maj:t förslag till de förändringar av nämnda personalförteckning, som med anledning av riksdagens beslut rörande nya tjänstegrader böra genomföras från och med den 1 juli 1942.

Beträffande befattningar i 21 och högre lönegrader fastställer riksdagen såväl lönegradsplaceringen som befattningarnas antal.

Vid den följande redogörelsen för det föreliggande utredningsmaterialet kommer jag att särskilt för sig behandla vissa detaljförslag nämligen dels återstående delar av tjänsteförteckningssakkunnigas betänkande i vad avser statens järnvägar, dels sådana av personalkommissionen framställda förslag, beträffande vilka erinringar framkommit vid ärendets remissbehandling eller för vilka jag eljest anser mig böra särskilt redogöra, dels ock vissa av järnvägsstyrelsen gjorda framställningar om ändring i löneställning eller antal beträffande olika ordinarie befattningar. Jag kommer därefter att i ett sammanhang angiva min ståndpunkt till personalkommissionens övriga förslag.

Järnvägsstyrelsens, tjänsteförteckningssakkunnigas och vissa av personalkommissionens förslag.

En ny distriktschefsbefattning. Jämlikt beslut av Kungl. Maj:t har ett sjätte distrikt provisoriskt inrättats vid statens järnvägar från och med den 1 juli 1940. Till distriktet, vars huvudort är Borås, hava hänförts följande under år 1940 övertagna enskilda järnvägar, nämligen Borås—Alvesta, Borås—Ulricehamns, Falkenberg, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, Varberg—Borås—Herrljunga, Kalmar, Kalmar—Berga, Mönsterås—Åseda och Östra Smålands järnvägar. Från och med den 1 juli 1941 ha ytterligare följande

övertagna enskilda järnvägar tillförts distriktet, nämligen Karlskrona—Växjö. Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värrens järnvägar samt Kalmar—Torsås järnväg. Distriktet omfattar 2,460 km och har en personalstyrka av i runt tal 2,500 befattningshavare.

I sina framställningar rörande antalet högre befattningar vid statens järnvägar har *järnvägsstyrelsen* såväl år 1940 som år 1941 hemställt om inrättande av en ordinarie distriktschefsbefattning för det nya distriktet. Till stöd för förslaget, vilket icke vunnit statsmakternas bifall, anförde styrelsen i sin framställning den 4 januari 1941 bland annat följande.

Chefskapet för ifrågavarande distrikt utövas alltsedan distriktets inrättande av ordinarie distriktschefen vid femte distriktet, vid vilket sistnämnda distrikt förordnande meddelats å distriktschefsbefattningen. Ett förordnande av denna art bör emellertid icke sträcka sig över alltför lång tidrymd utan bör avvecklas så snart som möjligt. Sjätte distriktet, som uteslutande består av nyförvärvade linjer, har ännu icke nått sin slutliga omfattning, men under den tid, som förflutit sedan dess tillkomst, har distriktschefen pålagts en dryg arbetsbörda vid organiserandet av detsamma. Han har därvid ställts inför en mängd skiftande problem, då det gällt att till en enhet sammanföra flera med varandra i många avseenden olika enskilda banor. Det är tydligt, att denna nyordning icke låter sig till alla delar utföras inom en begränsad kort tid utan kommer att under lång tid framåt, jämsides med den löpande förvaltningen, ställa stora krav på distriktets chef.

I skrivelse den 16 januari 1942 har styrelsen upprepat sitt förslag samt där i framställning den 4 januari 1941 bland annat följande.

Distriktschefernas nuvarande ställning inom distriktsorganisationen förskriver sig från år 1928, då avdelningsinstitutionen inom de tidigare distriktsförvaltningarna slopades. Distriktschefen kom genom den då genomförda organisationsändringen att bättre än tidigare framträda som den verkliga chefen och blev den beslutande i alla frågor, som föllo inom hans förvaltningsområde. En hel del av avdelningsföreståndarnas (ban-, maskin- och trafikdirektörernas) funktioner överflyttades på distriktschefen. Kraven på distriktschefens arbetsförmåga och initiativ blevo emellertid därmed betydligt större än förut. Distriktschefen måste sålunda numera långt ut i detaljerna följa trafikarbetet, underhålls- och byggnadsarbeten samt driften överhuvudtaget. Han har i sådant syfte bland annat att tillse, att samarbetet mellan de olika avdelningarna förlöper friktionsfritt och att ärendenas behandling inom dessa blir enhetlig. Personalärendena kräva vidare under nuvarande förhållanden ett allt mer ökat arbete och ständigt skärpt uppmärksamhet från distriktschefen personligen. Han skall även utåt gentemot allmänheten och andra myndigheter företräda statens järnvägar i alla frågor, oavsett vilken avdelning de tillhöra.

Distriktschefen har vidare i sin egenskap av driftschef inom sitt distrikt en av sina främsta funktioner i kontrollen och övervakningen av utgifterna samt icke minst personalhushållningen inom de olika avdelningarna.

Ett av grunddragen i den nuvarande organisationen är, att sektionsföreståndarna äro direkt föredragande inför distriktschefen i en mängd frågor och att dessa skola i största möjliga utsträckning avhandlas muntligt för att undvika det tidsödande och arbetskrävande remissförfarandet. Antalet föredragande för distriktschefen — inom dennes kansli och å sektionerna — är därför mycket stort.

För att distriktschefen under dessa förhållanden skall, med tillgodose-

ende av effektiviteten i förvaltningen, kunna fullgöra sina förvaltningsfunktioner är det nödvändigt, att hans förvaltningsområde icke göres för otympligt eller vittomfattande. I detta hänseende har erfarenheten visat, att den nuvarande distriktsstorleken näppeligen kan utökas utan snarare bör i visst fall minskas.

Då gällande distriktsorganisation genomfördes syftades närmast till att förenkla och nedbringa förvaltningsapparaten till den minsta möjliga, vilket också skedde. Att en så genomgripande organisationsförändring då kunde göras utan olägenhet berodde därpå, att arbetsuppgifterna och arbetsbördan för tillfället lättats på alla områden. Trafik- och personalförhållandena voro skäligen stabiliserade samt så mycket av utvecklingsprogrammet för såväl de ban- och maskintekniska som de trafiktekniska områdena redan utfört, att det framtida förvaltningsarbetet syntes böra bli mindre betungande för en ganska lång tid framåt. Detta antagande har sedermera kraftigt jävats av de verkliga förhållandena. Särskilt på de bantekniska och trafiktekniska områdena hava förhållandena tydligt och klart visat nödvändigheten och behovet av moderniseringar, som även pågå och alltjämt kräva en ständigt skärpt uppmärksamhet. Den stegrade trafiken — detta fränsett de nuvarande onormala förhållandena — den skärpta konkurrensen från andra transportmedel, kraven på ökad tåghastighet samt på snabbare och bekvämare transporter av både resande och gods har självfallet väsentligt ökat distriktschefens arbete. Ett efter den nuvarande organisationsformens genomförande tillkommet helt nytt och icke så ringa arbetsområde, nämligen biltrafiken, lägger jämväl betydande arbetsbörda på distriktschefen, icke minst i vad gäller att effektivt samordna bil- och järnvägstrafiken med varandra.

Fränsett dessa förhållanden hava samtliga distrikt sedan år 1928 avsevärt utökats i fråga om linjeutsträckning, dels genom nybyggda statsbanelinjer i Norrland, dels och genom förvärv under årens lopp av ett stort antal enskilda järnvägar. Först den 1 juli 1940 har, såsom förut nämnts, ett nytt distrikt bildats av en del av de då förstatligade banorna, varvid emellertid är att märka, att ingen avlastning skett för de gamla distrikten.

Samtliga berörda omständigheter äro av den betydelse för distriktschefens ämbetsutövning, att någon mera betydande utökning av distriktens storlek icke är försvarbar. Härtill kommer att en utökning otvivelaktigt skulle nödvändiggöra en ganska grundlig omorganisation av distriktsledningen. En sådan omorganisation måste nämligen närmast avse en uppdelning av distriktschefens befogenheter på flera händer, vilket skulle innebära en återgång helt eller delvis till avdelningsföreståndarsystemet. Ärendenas handläggning bleve därigenom fördröjd, varjämte möjligheterna till ett effektivt övervakande av distriktets ekonomi och till sammanhållning av de ledande arbetskrafterna inom sektionerna komme att försämrast.

Av det anförda anser styrelsen framgå, att någon tvekan om behövligheten av en utökning av antalet distriktschefer icke kan råda. Då därjämte upprätthållandet av en distriktscheffbefattning genom vikarie under längre tid medför uppenbara olägenheter och ej heller kan anses lämpligt med hänsyn till de successionsförordnanden, som därav föranledas, anser styrelsen, att med inrättandet av den föreslagna nya distriktscheffbefattningen icke längre bör anstå.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 7 februari 1942 erinrat, att nämnden vid tvenne tillfällen tagit ställning till styrelsens ifrågavarande förslag samt att nämnden därvid — utan allt närmare vilja ingå på frågan om

det antal distrikt, som kunde befinnas erforderligt vid i full utsträckning genomfört förstatligande av de enskilda järnvägarna — med hänsyn till omfattningen av den ifrågasatta distriktschefsbefattningens verksamhetsområde ansett sig böra tillstyrka förslaget. Sin sålunda uttalade mening har lönenämnden nu icke funnit anledning att frångå.

I särskilt yttrande har *lönenämndens ordförande, generaldirektören Stridsberg* anfört följande.

I anslutning till de särskilda yttranden, som av mig avgivits i samband med lönenämndens tidigare behandling av förslag om inrättande av en ny ordinarie distriktschefsbefattning vid statens järnvägar, anser jag, att nämnden bort avstyrka jämväl det nu framlagda förslaget. Frågan om utökning av distrikten vid statens järnvägar och om huvudstationerna för distrikten synes mig sålunda böra upptagas till allmän och principiell omprövning, innan man binder sig för ett nytt ordinarie distrikt, särskilt med den förläggning av distriktskansliet, som järnvägsstyrelsens förslag innebär. Vad styrelsen yttrar om distriktschefsuppgift att långt ut i detaljerna följa trafikarbetet, underhålls- och byggnadsarbeten samt driften överhuvudtaget, om distriktschefens funktion att gentemot allmänheten företräda statens järnvägar, om distriktschefens egenskap av driftschef och vad därmed sammanhänger samt därom att sektionscheferna äro direkt föredragande inför distriktschefen (i största möjliga utsträckning muntligt), allt detta talar för att distriktskansliet så vitt möjligt bör förläggas till en någotsånär central ort och ej i en utkant av distriktet. Jag anser fördenskull, att ytterligare utredning erfordras, innan definitiv ställning kan tagas i frågan.

Ledamoten Magnusson har såsom sin mening uttalat, att distriktschefen i sjätte distriktet lämpligen borde placeras i Nässjö, Alvesta eller Växjö.

*Departements-
chefen.*

Av den lämnade redogörelsen framgår, att järnvägsstyrelsen såväl i fjol som året därförut framfört förslag om inrättande av en ny ordinarie distriktschefsbefattning. Vid min anmälan första gången av förslaget ifråga (propositionen nr 153 till 1940 års lagtima riksdag) uttalade jag, att jag för det dåvarande icke ansåge mig böra förorda någon ökning av antalet distriktschefsbefattningar. I den mån, framhöll jag, förvärvade enskilda järnvägar icke lämpligen kunde infogas i den bestående distriktsorganisationen, borde frågan om deras förvaltning tills vidare ordnas provisoriskt. Vad jag sålunda uttalade vann riksdagens godkännande. Då jag i fjol (propositionen nr 149 till 1941 års riksdag) anmälde styrelsens förnyade förslag, förklarade jag mig sakna anledning tillstyrka ett frångående av den föregående år intagna ståndpunkten. Ej heller däremot framfördes någon erinran av riksdagen.

Såsom nämnts har jämlikt Kungl. Maj:ts beslut från och med den 1 juli 1940 inrättats ett provisoriskt distrikt, benämnt sjätte distriktet, till vilket hänförts ett betydande antal övertagna enskilda järnvägar. Chefskapet över detta distrikt har anförtratts ordinarie distriktschefen i femte distriktet, i vilket distriktschefsbefattningen uppehålls på förordnande.

Det är uppenbart, att upprätthållandet av en distriktschefsbefattning genom vikarie under längre tid medför betydande olägenheter, icke minst med hänsyn till därav föranledda successionsförordnanden. Då vidare bestående

behov av ett nytt distrikt numera måste anses föreligga, synes mig såväl praktiska skäl som hänsynen till de befattningshavare, vilka därav direkt eller indirekt beröras, tala för att det nya distriktet gives en ordinarie personaluppsättning. Jag är därför beredd att nu tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av ytterligare en distriktschefsbefattning i lönegraden C 9. Till vissa andra det nya distriktet berörande personalfrågor återkommer jag i det följande.

Jag vill emellertid i anledning av de vid allmänna lönenämndens utlå-tande fogade särskilda yttrandena framhålla, att vad jag sålunda föreslagit icke innebär något ställningstagande till vare sig frågan om omfattningen av det nya distriktet eller spørsmålet om förläggningen av dess kansli. Det nuvarande provisoriet härutinnan bör enligt min mening tills vidare bestå för att framdeles upptagas till slutligt avgörande i samband med en framför allt på grund av det fortsatta järnvägsförstatligandet av allt att döma nöd-vändig allmän översyn över distriktsindelningen vid statens järnvägar.

Införande av byrådirektör i A 28. Befattningen byrådirektör finnes icke vid statens järnvägar. Något förslag om dess införande har icke framlagts av vare sig tjänsteförteckningssakkunniga eller personalkommissionen.

I skrivelse den 7 februari 1942 har emellertid *järnvägsstyrelsen* hemställt, att 3 befattningar såsom byrådirektör i lönegraden A 28 måtte inrättas vid statens järnvägar, avsedda för de för närvarande såsom förste byråingenjörer i lönegraden A 27 placerade föreståndarna för bantekniska byråns bro-, signal- och geotekniska avdelningar. Till stöd för förslaget har styrelsen an-fört följande.

På ifrågavarande föreståndare ställas särskilt stora fordringar med avse-ende på teknisk kunskap och förfarenhet. De måste samtliga vara fram-stående specialister inom den tjänstegren, som avdelningens arbeten omfattar, varför på innehavarna av dessa tjänster ostridigt vila arbetsuppgifter, som ligga väsentligt över vad som regelmässigt brukar vara förenat med förste byråingenjörsbefattningar. Styrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att styrelsens arkitekt, såsom föreståndare för bantekniska byråns husbyggnads-avdelning, är placerad i lönegraden A 28.

På *broavdelningen* handläggas arbeten rörande konstruktioner för ny- och ombyggnader av broar vid statens järnvägar, konstruktioner för större hus-byggnader m. m., uppgörande av tekniska bestämmelser för och teknisk inspektion av anläggningarna, upphandling, kontroll och leveransbesiktning-ar, vilka arbeten i många fall äro av en avsevärd storleksordning. På före-ståndaren ankommer att leda arbeten för den honom underställda tekniska personalen, bestående av sammanlagt 16 personer, vilket med hänsyn till den föreliggande arbetsmängden och kvaliteten av arbetsuppgifterna ställer syn-nerligen stora krav på bans initiativ och tekniska kunnande.

Arbetsområdet för *signalavdelningen* omfattar planering och konstruk-tionsarbeten för nyanläggningar, komplettering och ändring i samband med bangårdsändringar, moderniseringar och förbättringar av olika slag av alla de olika växel- och signalsäkerhetsanläggningar, som förekomma vid sta-tens järnvägar, vilka anläggningar under årens lopp icke blott tagit allt större omfattning utan även nått en allt större teknisk utveckling. Inom avdelning-en utfärdas allmänna beskrivningar och bestämmelser för anläggningarna, lokala instruktioner för deras handhavande, tekniska bestämmelser för an-

läggningarnas utförande, montage, kontrollprovning, underhåll m. m. Vidare verkställes teknisk inspektion och kontroll av anläggningarna och leveransbesiktning av upphandlade anläggningar. Föreståndaren måste därför vara en i hög grad kunnig specialist inom berörda område och kunna leda arbetet inom denna jämförelsevis stora avdelning med en teknisk personal på för närvarande 20 tjänstemän.

Å *geotekniska avdelningen* handläggas ärenden rörande de geotekniska undersökningar av grundförhållandena, som äro nödvändiga vid hus-, bro- och banbyggnader av olika slag för att tillgodose den säkerhet med avseende på byggnadernas stabilitet, som är av nöden. Avdelningen skall dessutom vara expertisorgan inom verket för samtliga frågor av hithörande natur, såväl för andra inom styrelsen befintliga konstruktionsavdelningar som vederbörande linjemyndigheter. Av föreståndaren fordras därför stor erfarenhet och grundlig utbildning inom berörda fack, och med ledning av hans utlåtanden träffas avgöranden, som medföra ett avsevärt ansvar såväl ur ekonomisk synpunkt som med hänsyn till säkerheten för tågens framförande.

På grund av de kvalificerade arbetsuppgifter, som sålunda åvila ifrågavarande avdelningsföreståndare, anser styrelsen den föreslagna lönegradsplaceringen väl motiverad.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 24 februari 1942 uttalat, att lönenämnden i likhet med järnvägsstyrelsen anser ifrågavarande befattningshavares tjänstställningen vara av mera kvalificerad natur än de arbetsuppgifter, som åvila förste byråingenjörbefattningar i allmänhet vid statens järnvägar. Med hänsyn härtill och då den omständigheten, att frågan om byråchefernas löneställning ännu icke vunnit sin lösning, icke bör utgöra hinder för ett avgörande av det nu föreliggande spörsmålet, har lönenämnden funnit sig kunna tillstyrka bifall till framställningen.

*Departements-
chefen.*

Av föreståndarna för byråavdelningarna inom järnvägsstyrelsen äro endast 5 placerade i 28 lönegraden, nämligen de fyra överinspektörerna å drifttjänstbyrån samt föreståndaren för bantekniska byråns husbyggnadsavdelning (arkitekten). Övriga avdelningsföreståndare äro placerade högst i 27 lönegraden.

Järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag innebär uppflyttning av ytterligare 3 föreståndarbefattningar, nämligen föreståndarna för bantekniska byråns bro-, signal- och geotekniska avdelningar till den högre löneställningen, därvid benämningen byrådirektör skulle för deras vidkommande införas i tjänsteförteckningen.

De arbetsuppgifter, som enligt den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen åvila ifrågavarande avdelningsföreståndare, samt de krav beträffande teknisk kunskap och förfarenhet, som ställas på dem, synas mig tala för jämställdhet i lönehänseende med de till 28 lönegraden hänfödda föreståndarna för byråavdelningar inom järnvägsstyrelsen. Ett ytterligare motiv för den föreslagna lönegradsplaceringen synes mig det förhållandet utgöra, att jämförbara avdelningsföreståndare inom såväl telegrafstyrelsen som vattenfallsstyrelsen äro placerade såsom byrådirektörer i 28 lönegraden.

Allmänna lönenämnden har i sitt tillstyrkande utlåtande över järnvägsstyrelsens förslag framhållit, att den omständigheten, att frågan om byråchefernas löneställning ännu icke vunnit sin lösning, icke bör utgöra hinder för ett avgörande av förevarande spörsmål. För min del ansluter jag mig till denna lönenämndens uppfattning. Jag vill endast tillägga, att styrelsens förslag icke innebär annat än ett utnyttjande av en inom statsförvaltningen redan befintlig tjänstegrad, vilken oberoende av de resultat, till vilka omprövningen av frågan om byråchefernas lönegradsplacering kan leda, kommer att såsom sådan återfinnas i tjänsteförteckningen.

Jag tillstyrker alltså, att föreståndarna å bantekniska byråns bro-, signal- och geotekniska avdelningar uppflyttas från förste byråingenjörer i lönegraden A 27 till byrådirektörer i lönegraden A 28.

Fråga om uppflyttning av föreståndaren för huvudverkstaden i Tomteboda från A 26 till A 27. Vid statens järnvägar finnas för närvarande 7 huvudverkstäder. Föreståndaren för huvudverkstaden i Örebro är såsom verkstadsöveringenjör placerad i lönegraden C 6. Av övriga föreståndare äro 4, nämligen föreståndarna för huvudverkstäderna i Göteborg, Malmö, Östersund och Notviken såsom förste verkstadsingenjörer placerade i lönegraden A 27, medan föreståndarna för huvudverkstäderna i Tomteboda och Bollnäs såsom verkstadsingenjörer äro hänfödda till lönegraden A 26.

Personalkommissionen har (betänkandet del I) föreslagit uppflyttning av föreståndaren för huvudverkstaden i Tomteboda till förste verkstadsingenjör. Till stöd härför har kommissionen anfört följande.

Verkstaden i Tomteboda har till uppgift att utföra de revisioner av personvagnar, som var fjärde respektive var sjätte månad företagas, ävensom därjämte i förekommande fall sådana erforderliga reparationer av dylika vagnar, vilka lämpligen böra å verkstaden utföras. Arten av dessa arbeten påverkas därför, att de omfatta personvagnar av alla förekommande typer och med mycket skiftande utrustning. På grund av personvagnsparkens knapphet i förhållande till vagnbehovet, särskilt under högtrafik, och då det här gäller att säkerställa vagnparken för tågen å statens järnvägars viktigaste linjer, måste verkstadsdriften på denna verkstad även ur nu nämnda synpunkt bedrivas med största precision. Verkstadens kapacitet är, särskilt före helger och andra högtrafikstillfällen, strängt utnyttjad, och dess rationella drift utgör därför en av förutsättningarna för ett ekonomiskt utnyttjande av personvagnsparken. Nu nämnda omständigheter medföra, att stora krav ställas på verkstadens föreståndare i fråga om organiserandet och ledandet av verkstadsdriften. Kommissionen anser därför, att de arbetsuppgifter och det ansvar, som åvila denne befattningshavare, äro av sådan art, att hans uppflyttning i 27 lönegraden är motiverad.

I utlåtande den 7 februari 1941 har *järnvägsstyrelsen* avstyrkt personalkommissionens ifrågavarande förslag samt därvid anfört följande.

Såsom skäl för befattningens uppflyttning i lönegrad har kommissionen huvudsakligen framhållit, att arbetsobjektens, personvagnarnas, många olika typer och skiftande utrustning samt det stränga utnyttjandet av verkstadens kapacitet ställa stora krav på verkstadens föreståndare i fråga om organi-

serandet och ledandet av verkstadsdriften därstädes. Kommissionen synes emellertid vid bedömandet av denna fråga ej hava tillräckligt beaktat, att vid huvudverkstaden Tomteboda utföras endast *mindre* revisioner av personvagnar, det vill säga sådana underhållsarbeten, vid vilka vagnarnas inbördes skiljaktighet i fråga om typ och utrustning har en mycket liten inverkan på arbetsgången i verkstaden. Med hänsyn härtill har också det s. k. taktarbetet vad denna verkstad beträffar kunnat drivas längre än vid någon annan av statens järnvägars huvudverkstäder. Denna i detalj fastställda planläggning av arbetsgången underlättar givetvis i hög grad även verkstadsföreståndarens övervakande av driften och förenklar betydligt hans arbete. Härtill kommer att verkstadsbyggnaderna äro organiskt grupperade inom ett mycket begränsat område, vilket i sin mån bidrager till lätnader i arbetets övervakande.

I fråga om storleksordningen och vikten av de arbetsuppgifter, som påvåla verkstadsföreståndaren i Tomteboda, äro dessa enligt styrelsens mening närmast likvärdiga med dem, som påvåla verkstadsföreståndaren i Bollnäs, vilken ävenledes är placerad i lönegraden A 26. Vid huvudverkstaden i Bollnäs underhållas visserligen i huvudsak godsvagnar, men härvid är att märka, att detta underhåll omfattar såväl större (6-års) som mindre (3-års) revisioner av sådana vagnar, vartill kommer att vid denna verkstad även underhållas ångfinkor och 2-axliga resgodsvagnar samt flera olika slags specialvagnar, såsom isskrapor, spårrensare med flera. Med utgångspunkt från verkstädnas utnyttjande förefinnes ej heller någon gradskillnad mellan verkstäderna i Tomteboda och Bollnäs, när bådas kapacitet under en följd av år ständigt varit fullt utnyttjad.

I detta sammanhang torde även böra framhållas, att verkstäderna i Tomteboda och Bollnäs äro de enda huvudverkstäder, där någon uppdelning på olika ingenjörsavdelningar ej visat sig erforderlig, en omständighet som indirekt visar, att dessa verkstäder intaga en särställning i fråga om begränsningen av dem tilldelade arbetsuppgifter. I följd härav har också vid dessa tvenne huvudverkstäder, utom verkstadsföreståndaren, blott en ingenjör med underingenjörns tjänsteställning ansetts erforderlig som ingenjörsbefäl.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 23 september 1941 framhållit, att lönenämnden — även om vissa skäl tala för ett bifall till kommissionens föreliggande förslag — likväl anser det vid huvudverkstaden i Tomteboda bedrivna arbetet med hänsyn till dess natur och till den arbetsorganisation, som är för handen, knappast vara av den art och omfattning, att föreståndarens placering i lönegraden A 27 kan anses motiverad. Med hänsyn härtill finner lönenämnden i likhet med järnvägsstyrelsen, att ifrågakvarande föreståndarbefattning bör kvarbliva i den nuvarande lönegraden. Lönenämnden vill emellertid framhålla, att, därest en höjning av löneställningen för föreståndaren vid Tomteboda kommer till stånd, detta svårligen kan undgå att medföra konsekvenser i avseende å verkstadsföreståndaren i Bollnäs. Så vitt av järnvägsstyrelsens utlåtande framgår, äro nämligen de arbetsuppgifter, denne verkstadsföreståndare har att utföra, principiellt likvärdiga med dem, som åvåla verkstadsföreståndaren i Tomteboda.

Departement-
chefen.

Liksom allmänna lönenämnden finner jag utredningen i ärendet giva vid handen, att någon väsentlig skillnad mellan de arbetsuppgifter, som åvåla föreståndarna för huvudverkstäderna i Tomteboda och Bollnäs, icke kan an-

ses föreligga. Å andra sidan äro dessa verkstäder organisatoriskt och med hänsyn till arbetsuppgifternas art och omfattning av annat slag än de verkstäder, vilkas föreståndare äro förste verkstadsingenjörer. Med hänsyn härtill anser jag mig icke böra tillstyrka den av personalkommissionen föreslagna uppflyttningen av föreståndaren för huvudverkstaden i Tomtebodas från lönegraden A 26 till lönegraden A 27.

En ny byråingenjör i A 26. Antalet byråingenjörsbefattningar utgör för närvarande 10. Personalkommissionens förslag — till vilket jag i det följande kommer att giva min anslutning — innebär utökning av antalet med 4 befattningar, av vilka 1 avses för bantekniska byrån och 3 för maskintekniska byrån.

I skrivelse den 16 januari 1942 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om inrättande av ytterligare en byråingenjörsbefattning, avsedd för styrelsens verkstadsbyrå, samt därvid anfört följande.

Bland de arbetsuppgifter, som påvila styrelsens verkstadsbyrå, intager planläggningen av verkstäder och arbetsgången i desamma en framskjuten plats. Dessa planlägningsarbeten avse ej endast nya verkstäder eller verkstadsavdelningar utan ingå även som ett viktigt led i den fortlöpande rationaliseringen av driften i redan befintliga verkstäder.

Till och med år 1938 handhades den närmaste ledningen av här avsedda arbeten av en verkstadsinspektor å verkstadsbyrån. Sedan denne befordrats till verkstadsföreståndare, överflyttades emellertid verkstadsinspektorsbefattningen till den egentliga verkstadsdriften, och den direkta ledningen av planeringsarbetena övertogs till väsentlig del av verkstadsdirektören själv.

Efter hand har emellertid omfattningen av dessa arbeten ökat som en följd av den allt hastigare utvecklingen på hithörande områden. Nya arbetsbesparande metoder, transportredskap och mekaniska hjälpmedel hava framkommit, vilkas tillämpning och användning inom verkstadsdriften ofta nödvändiggöra mer eller mindre omfattande ändringar av verkstädernas planläggning liksom av arbetsgången inom desamma. Härtill kommer att de verkstäder, som i samband med förstatligandet av vissa enskilda järnvägar tillförts statens järnvägar, i fråga om arbetsplanläggning och utrustning med moderna hjälpmedel i regel ej motsvarat nutidens krav på rationell verkstadsdrift. En modernisering av dessa verkstäder är därför ofrånkomlig och har redan delvis påbörjats. Men även i fortsättningen kommer den från förstatligandet härrörande utökningen av antalet verkstäder att innebära en ökning av de redan nu betydande fortlöpande planlägningsarbeten, som påvila verkstadsbyrån.

Det är därför enligt styrelsens mening nödvändigt, att den närmaste ledningen av dessa arbeten kommer att påvila en särskild tjänsteman å verkstadsbyrån och att sålunda verkstadsdirektören avlastas den direkta utformningen av planlägningsarbetet.

För att så i verkligheten skall kunna bliva fallet måste emellertid stora fordringar ställas på denne tjänsteman såväl i fråga om allmän teknisk erfarenhet som särskilt beträffande modern verkstadsorganisation. Förutom en mångårig tjänstgöring vid verkstadsdriften och helst inom ett flertal av dess olika specialavdelningar bör han besitta en ingående kännedom om moderna arbetsmetoder, transportredskap och andra mekaniska hjälpmedel samt hava personlig fallenhet för lösandet av tekniska organisationsfrågor inom verkstadsdriften.

Med hänsyn härtill och till de ur ekonomisk synpunkt viktiga uppgifter, som komma att påvila ifrågavarande befattningshavare, anser styrelsen, att denne bör erhålla byråingenjörsk tjänsteställning.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 7 februari 1942 icke funnit skäl till särskilt uttalande i anledning av järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag.

Departements-
chefen.

För närvarande utövar chefen för verkstadsbyrån den direkta ledningen av verkstädernas arbetsplanläggning. Ett bibehållande av denna anordning kan näppeligen anses tillfredsställande. Det måste nämligen enligt mitt förmenande vara uppenbart, att chefen för verkstadsbyrån icke bör vid sidan av övriga göromål betungas med denna med hänsyn till utvecklingen å hit-hörande områden betydande arbetsuppgift, vilken ytterligare ökat i omfattning på grund av den modernisering, varav de i samband med järnvägsförstatligandet övertagna verkstäderna i flertalet fall äro i behov. Vid sådant förhållande synas mig avgörande skäl tala för bifall till järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av en särskild befattning för ändamålet. Mot befattningens placering såsom byråingenjör i lönegraden A 26 har jag icke något att erinra.

Införande av elektroingenjör i A 26. I enlighet med tjänsteförtecknings-sakkunnigas och personalkommissionens förslag, vilket vid ärendets remiss-behandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att befattningen elektroingenjör införes i 26 lönegraden. Den nya befattningen avses för starkströmsingenjörerna vid de fem äldre distriktskanslierna. För närvarande äro dessa tjänstemän placerade i lönegraden A 22.

Tjänsteförteckningssakkunnigas förslag innebar dessutom, att benämningen elektroingenjör i anslutning till uttalande av järnvägsstyrelsen skulle användas även för de nuvarande telegrafingenjörerna i 26 lönegraden. Då järnvägsstyrelsen numera håller före, att telegrafingenjörbenämningen bör bibehållas, anser jag mig icke böra förorda den av tjänsteförteckningssakkunniga ifrågasatta förändringen.

En ny sekreterarbefattning i A 26. Antalet sekreterarbefattningar i 26 lönegraden utgör för närvarande 4. Personalkommissionens av mig i det följande tillstyrkta förslag innebär å ena sidan uppflyttning till 26 lönegraden av 1 befattning såsom sekreterare i 24 lönegraden å godstrafikbyråns transportavdelning samt inrättande å kanslibyrån av 1 befattning i 26 lönegraden för handläggning av bland annat löne- och pensionsfrågor. Å andra sidan skulle till förste sekreterare i 27 lönegraden uppflyttas 2 befattningar, nämligen dels föreståndaren för godstaxebyråns avdelning för utländsk godstrafik, dels ock byråchefens närmaste man å persontaxebyrån. Antalet sekreterarbefattningar i lönegraden A 26 skulle alltså bliva oförändrat.

I skrivelse den 16 januari 1942 har järnvägsstyrelsen föreslagit inrättande av ytterligare 1 ordinarie sekreterarbefattning i 26 lönegraden, avsedd för föreståndaren för drifttjänstbyråns allmänna avdelning. Styrelsen erinrar,

att samma förslag framförts i fjol samt tillstyrkts av personalkommissionen och allmänna lönenämnden men icke vunnit statsmakternas bifall. Till stöd för förslaget hade styrelsen därvid anfört följande.

På föreståndaren för den allmänna avdelningen ankommer att bereda och antingen i samråd med respektive överinspektör eller ock direkt för byråchefen föredraga driftsavdelningen och drifttjänstbyrån tillhörande ärenden rörande personalens antagning, utbildning och tjänstgöring m. m., personalstater, tjänstetillsättningar och förflyttningar ävensom vissa löneärenden. Han har även överinseendet över den personal, som å byrån är placerad å diariet, för maskinskrivning och för vaktmästarsysslor.

Vidare har föreståndaren att i personalangelägenheter tillhandagå distriktet med råd och upplysningar, att till verket utomstående tjänsteställen och personer lämna de upplysningar, som kunna finnas befogade, att biträda vid förhandlingar med personalorganisationerna och att på uppdrag av byråchefen direkt förhandla med dessa organisationer. Denne tjänsteman måste därför vara fullt insatt i alla förordningar och bestämmelser rörande personal vid såväl ban- och maskin- som trafikavdelningarna, att vara väl underlättad om rådande förhållanden inom dessa skilda avdelningar och att även besitta förfarenhet beträffande äldre författningar och föreskrifter liksom ock kännedom om tillämpad praxis på de områden, varom här kan bliva fråga. Honom åligger ävenledes att vaka över, att alla personalangelägenheter inom den stora driftsavdelningen med dess mångskiftande tjänsteområden besörjas enligt enhetliga linjer och efter av styrelsen meddelade direktiv.

I och med övertagandet i större skala av enskilda järnvägar har arbetsmängden för allmänna avdelningen i avsevärd omfattning stegrats, även rent kvalitativt. Den stora utökningen av personalnumerären och i samband därmed uppkommande frågor rörande den övertagna personalens tjänstgöring, utbildning och placering m. m. komma sålunda att ställa ytterligare stora krav på den allmänna avdelningen och dess föreståndare.

Genom beslut den 15 juli 1941 har järnvägsstyrelsen förordnat föreståndaren för drifttjänstbyråns allmänna avdelning, vilken innehar tjänsteställning såsom ordinarie notarie i 21 lönegraden, till extra ordinarie sekreterare i 26 lönegraden. Med hänsyn till den fortsatta utveckling, vari drifttjänstbyrån och icke minst dess allmänna avdelning är stadd, finner styrelsen anledning icke föreligga att ytterligare fördröja uppförandet av nämnda sekreterarbefattning på ordinarie stat. Samtidigt föreslår styrelsen, att den notariebefattning, som blir disponibel vid inrättandet av ifrågavarande sekreterarbefattning, får tills vidare kvarstå å byrån.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 7 februari 1942 erinrat om sitt i fjol gjorda uttalande, att det med hänsyn till de kvalificerade göromål, som ankomma på innehavaren av ifrågavarande notariebefattning, och till betydelsen för verkets driftsekonomi av de ärenden befattningshavaren har att handlägga, syntes nämnden motiverat, att befattningshavaren bereddes den löneställning järnvägsstyrelsen förordnat. På grund av den fortgående utvecklingen inom drifttjänstbyrån anser sig lönenämnden, under återopande av vad nämnden sålunda uttalat, höra tillstyrka den föreliggande framställningen.

Jämväl *personalkommissionen* har (betänkandet del IV) föreslagit inrättan-

de av en sekreterarbefattning i lönegraden A 26 för ifrågavarande avdelningsföreståndare.

Departements-
chefen.

Den utveckling i kvalitativt hänseende beträffande de med föreståndarskapet för drifttjänstbyråns allmänna avdelning förenade arbetsuppgifterna, som ägt rum efter det järnvägsstyrelsen i föl föreslog inrättandet av en ordinarie sekreterarbefattning i lönegraden A 26 för ifrågavarande befattningshavare, synes mig tala för att befattningshavaren gives den av styrelsen föreslagna samt av personalkommissionen och allmänna lönenämnden tillstyrkta tjänsteställningen. Med hänsyn till den kvantitativa ökning av arbetsuppgifterna å avdelningen, som jämväl ägt rum, har jag ej heller något att erinra mot att den notariebefattning, som eljest skulle hava indragits, i enlighet med styrelsens förslag bibehålles å avdelningen.

En ny signalingenjör i A 26. Vid ett vart av de fem äldre distriktskanslierna finnes en signalingenjör i lönegraden A 26. Någon ordinarie dylik befattning finnes däremot icke vid det nyinrättade provisoriska sjätte distriktet. I anslutning till vad jag anført vid behandlingen av järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av ytterligare en ordinarie distriktschefs befattning tillstyrker jag, att — på sätt järnvägsstyrelsen i utlåtande över personalkommissionens förslag hemställt — en ordinarie signalingenjörsbefattning inrättas för distriktskansliet vid sistnämnda distrikt.

En ny verkstadsingenjörsbefattning i A 26. För närvarande finnas 3 verkstadsingenjörsbefattningar i lönegraden A 26, nämligen 1 såsom närmaste man till föreståndaren för huvudverkstaden i Örebro och 2 såsom föreståndare för huvudverkstäderna i Tomtebodas respektive Bollnäs.

I skrivelse den 16 januari 1942 har *järnvägsstyrelsen* framlagt förslag om inrättande av ytterligare en verkstadsingenjörsbefattning, avsedd för föreståndaren för en genom sammanslagning av de från vissa enskilda järnvägar övertagna verkstäderna i Hälsingborg och i Ystad bildad ny huvudverkstad, benämnd Hälsingborg—Ystad. Till stöd härför har styrelsen anført följande.

Vid den av statens järnvägar övertagna verkstaden i Hälsingborg, förut tillhörig Hälsingborg—Hässleholms järnvägar, har som platsföreståndare kvarstått en från nyssnämnda järnvägar övertagen maskiningenjör. Denne, som varit uppförd å övergångsstat, avgick med pension vid utgången av november månad 1941. Någon befattning för den nytillträdande föreståndaren för verkstaden ifråga finnes icke disponibel.

Styrelsen har emellertid för avsikt att under en och samma förvaltning sammanslå denna verkstad med den under år 1941 övertagna verkstaden i Ystad, förut tillhörig Malmö—Ystads och Ystad—Eslövs järnvägar, varigenom av dessa verkstäder skulle bildas en huvudverkstad Hälsingborg—Ystad med föreståndare i verkstadsingenjörs tjänsteställning och med Hälsingborg som stationeringsort. Till denna huvudverkstad skulle lämpligen kunna hänföras även de verkstäder, som vid förstatligande av andra enskilda Skåne-järnvägar kunna komma att tillföras statens järnvägars verkstadsavdelning.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 7 februari 1942 anfört följande.

Enligt vad lönenämnden inhämtat verkställas vid verkstaden i Hälsingborg lok-, personvagns- och godsvagnsreparationer och vid verkstaden i Ystad lok- och godsvagnsreparationer. Personalantalet har för år 1941 utgjort 107 respektive 69, tillhoppa 176 anställningshavare, och omslutningen har för samma år uppgått till omkring 670,000 respektive 500,000 kronor. För innevarande år beräknas omslutningen för båda verkstäderna till omkring 1,400,000 kronor. Som jämförelse må nämnas, att vid huvudverkstaden i Bollnäs, som har att utföra enbart godsvagnsreparationer, personalantalet vid utgången av år 1941 uppgått till 219, och att omslutningen vid denna verkstad under samma år något överstigit 2,000,000 kronor.

Med hänsyn till omfattningen och arten av verksamheten vid verkstäderna i Hälsingborg och Ystad och då dessa verkstäder icke ansetts kunna lämpligen organisatoriskt infogas under huvudverkstaden i Malmö, finner sig lönenämnden böra tillstyrka järnvägsstyrelsens framställning.

I likhet med allmänna lönenämnden anser jag ett sammanförande av verkstäderna i Hälsingborg och Ystad till en huvudverkstad ägnat att möjliggöra ett rationellt ordnande av verkstadsdriften. Jag anser mig därför böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag om inrättandet av en ny verkstadsingenjörsbefattning i lönegraden A 26. *Departements-
chefen.*

Införande av ingenjör i A 24. I enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag, vilket vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att befattningen ingenjör införes i lönegraden A 24.

Vidare förordar jag, att antalet ingenjörsbefattningar i nämnda lönegrad i överensstämmelse med personalkommissionens av järnvägsstyrelsen tillstyrkta förslag bestämmes till 14. Detta antal erhålles genom nyinrättande av 1 ingenjörsbefattning å maskintekniska byråns avdelning för personvagnar samt genom uppflyttning från 22 lönegraden till ingenjörer i 24 lönegraden av 2 konstruktörer å bantekniska byråns allmänna avdelning, 6 elektroingenjörer å bansektionerna, 3 maskininspektorer, nämligen lokstations- och vagnstationsföreståndarna vid Hagalunds Övre samt lokstationsföreståndaren vid Sävenäs, ävensom 2 verkstadsinspektorer, nämligen föreståndarna för vagnverkstäderna vid huvudverkstäderna i Örebro och Malmö.

Fråga om uppflyttning av notarien å persontaxebyråns avdelning för inländsk trafik och allmänna ärenden från A 21 till sekreterare i A 24. För närvarande finnas 8 befattningar såsom sekreterare i lönegraden A 24. Personalkommissionens av mig i det följande tillstyrkta förslag innebär nyinrättande av 1 befattning å godstaxebyråns avdelning för allmänna svenska taxenärenden och 1 befattning å persontaxebyråns reklamavdelning, uppflyttning från notarie i 21 lönegraden till sekreterare i 24 lönegraden av 1 befattning å persontrafikbyråns vagnavdelning samt uppflyttning från 24 till 26 lönegraden av 1 sekreterare å godstrafikbyråns transportavdelning. Antalet sekreterare i 24 lönegraden skulle alltså bli 10.

Därutöver har *personalkommissionen* (betänkandet del IV) föreslagit uppflyttning till sekreterare i 24 lönegraden av notarien å persontaxeyråns avdelning för inländsk trafik och allmänna ärenden. Kommissionen framhåller, att ifrågavarande befattningshavare tjänstgör såsom arbetsledare. Med hänsyn till de skiftande uppgifter, som åvila byrån efter en under år 1940 företagen omorganisation och arbetets alltjämt fortgående ökning, icke minst med hänsyn till verkställd omläggning av arbets sättet med större tyngd på ekonomiska och sociala synpunkter, samt de krav, som med anledning härav ställas på arbetsledaren inom förevarande avdelning, anser kommissionen den föreslagna uppflyttningen motiverad.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 6 februari 1942 icke framställt någon erinran mot kommissionens förslag.

Däremot har *allmänna lönenämnden* i utlåtande den 24 februari 1942 icke funnit tillräckliga skäl föreligga för den föreslagna lönegradsplaceringen. *Ledamoten av lönenämnden Ruist* har dock ansett, att lönenämnden hort tillstyrka kommissionens förslag.

Departementschefen. För egen del är jag med hänsyn till allmänna lönenämndens avstyrkande utlåtande icke benägen förorda uppflyttning i högre lönegrad av arbetsledaren å persontaxeyråns avdelning för inländsk trafik och allmänna ärenden. I avvaktan på vidare erfarenhet rörande verkningarna av den av personalkommissionen berörda omläggningen av arbets sättet å avdelningen anser jag, att befattningen bör bibehållas såsom notarie i lönegraden A 21.

Sju nya baninspektorer i A 22 samt utbyte av benämningarna baninspektör, konstruktör, maskininspektör och verkstadsinspektör i A 22 samt underingenjör i A 20 mot ingenjör. För närvarande finnas 7 befattningar såsom baninspektör i lönegraden A 22.

I skrivelse den 16 januari 1942 har *järnvägsstyrelsen* upprepat tidigare framfört förslag, vilket icke vunnit statsmakternas bifall, om inrättande av 5 baninspektorsbefattningar för de för närvarande såsom underingenjörer i 20 lönegraden placerade närmaste männen till baningenjörerna å 2, 11, 14, 19 och 24 bansektionerna med huvudorter i Norrköping respektive Nässjö, Sundsvall, Kiruna och Stockholm. Styrelsen erinrar, att ifrågavarande förslag tillstyrkts av personalkommissionen och allmänna lönenämnden. Därutöver hemställer styrelsen, att ytterligare 2 baninspektorsbefattningar måtte inrättas för baningenjörernas närmaste män å 12 och 21 bansektionerna med hänsyn till de ändrade förhållanden, som inträtt efter det personalkommissionen slutfört sina undersökningar. I fråga om sistnämnda befattningar har styrelsen anfört följande.

Tolfte bansektionen (huvudort Hälsingborg) omfattade vid tiden för personalkommissionens undersökning av förhållandena inom banavdelningen inalles en banlängd av 281.4 km. Efter förstatligandet av vissa enskilda järnvägar år 1940 omfattar sektionen numera inalles en banlängd av icke mindre än 543.4 km. Enligt den av personalkommissionen verkställda siffermässiga värderingen av bansektionernas inbördes storleksordning och svårig-

hetsgrad kom 12 bansektionen upp till ett poängtal av 1,681, som dock icke ansågs tillfyllest för att baninspektor borde vara placerad såsom baningenjörens å denna sektion närmaste man. Med den omfattning, sektionen numera har, erhålles emellertid med samma beräkningsmetod, som av personalkommissionen använts, ett poängtal av cirka 2,900, innebärande att sektionen nu kan jämföras med de bansektioner, vilka redan äro tilldelade baninspektorer såsom närmaste män till sektionsföreståndaren, och inom denna grupp av bansektioner når tolfte sektionen vida över den sektion, som har det lägsta poängtalet.

Tjuguförsta bansektionen (huvudort Umeå) har efter den sammanslagning av förutvarande 21 och 22 bansektionerna, som ägt rum i samband med slutförandet av elektrifieringen av den däri ingående huvudlinjen, kommit att från och med den 1 juli 1941 omfatta huvudlinjen Långsele—Jörn med sidolinjer till Örnsköldsvik, Holmsund och Skelleftehamns nedre, i allt cirka 587 km spårlängd. Sektionen, som efter sammanslagningen förestås av förste baningenjör, uppnår nu enligt den av personalkommissionen använda beräkningsmetoden ett poängtal av cirka 1,860 och är därmed i storleksordning närmast att jämföra med 14 och 11 bansektionerna, vilka med poängtalerna 1,911 respektive 1,858 ingå bland de bansektioner, för vilka personalkommissionen föreslagit och styrelsen redan tidigare begärt inrättandet av baninspektorsbefattningar.

Styrelsen hemställer alltså, att 7 underingenjörsbefattningar uppflyttas till befattningar såsom baninspektor.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 7 februari 1942 icke funnit skäl till särskilt uttalande i anledning av styrelsens förevarande förslag.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, ha såväl personalkommissionen som *Departements-* allmänna lönenämnden tillstyrkt, att baninspektorsbefattningar inrättas för *chefen.* sektionsföreståndarnas närmaste män å 2, 11, 14, 19 och 24 bansektionerna. Ej heller jag har något att erinra häremot.

Styrelsens förslag innebär vidare, att dylika befattningar skulle inrättas även för sektionsföreståndarnas närmaste män å 12 och 21 bansektionerna. Till stöd härför har styrelsen åberopat de förändrade förhållanden, som inträffat efter det personalkommissionen slutfört sina undersökningar och som innebära, att sistnämnda bansektioner numera uppnå så högt poängtal vid jämförelse olika bansektioner emellan, att de enligt de av kommissionen uppdragna allmänna riktlinjerna böra förseas med baninspektorer såsom närmaste män till sektionsföreståndarna. Styrelsens förslag härutinnan, mot vilket lönenämnden ej framställt erinran, anser jag böra tillstyrka. Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut om indragning av 7 befattningar såsom underingenjör i lönegraden A 20.

Såsom jag förut antytt, ha tjänsteförteckningsakkunniga förordat, att särskilda ingenjörbenämningar skulle förekomma endast i 26 och högre lönegrader. För förefintliga ingenjörbenämningar mellan 15 och 26 lönegraderna skulle däremot enbart benämningen ingenjör användas. I enlighet med de sakkunnigas förslag härutinnan, vilket vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att följande nu befintliga speciella ingenjörbenämningar, nämligen baninspektor, konstruktör, maskininspek-

lor och verkstadsinspektor i 22 lönegraden samt underingenjör i 20 lönegraden utbytas mot ingenjör.

Uteslutning av distriktskamrerare och elektroingenjör i A 22. Enligt personalkommissionens förslag (betänkandet del II) skola de nuvarande fem distriktskamrerarbefattningarna i samband med ifrågasatt omorganisation av handläggningen inom distriktskanslierna av dels personal- och avlöningsärenden, dels bokförings- och kassaärenden, dels ock övriga allmänt kamerala ärenden utbytas mot två nya befattningar vid ett vart av kanslierna, nämligen en byråassistentbefattning i lönegraden A 21 och en förste bokhållarbefattning i lönegraden A 18. Avsikten är därvid att sammanföra handläggningen av nämnda ärenden till en personal- och en bokföringsavdelning med byråassistenten respektive förste bokhållaren såsom arbetsledare.

Tjänsteförteckningssakkunniga hade föreslagit utbyte av distriktskamrerarbefattningarna mot befattningar såsom byråassistent i 20 lönegraden. Med hänsyn till det ändrade läge, som genom den nu aktuella organisationsförändringen uppkommit efter det de sakkunniga avgivit sitt betänkande, anser jag mig böra tillstyrka personalkommissionens förslag, vilket vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran. Distriktskamrerarna böra alltså från och med den 1 juli 1942 uppföras å övergångsstat. Samtidigt bör i tjänsteförteckningen införas anteckning om att befattningen distriktskamrerare endast förekommer å övergångsstat.

I detta sammanhang må framhållas, att för närvarande å övergångsstat vid statens järnvägar finnas 1 befattning såsom förste telegrafist i 18 lönegraden och 2 befattningar såsom distriktskassör i 21 lönegraden. Då befattningarna icke äro upptagna i tjänsteförteckningen, synes komplettering härutinnan böra ske med anteckning tillika om att befattningarna endast förekomma å övergångsstat.

Personalkommissionen har vidare föreslagit (betänkandet del I—IV), att de nuvarande 14 elektroingenjörsbefattningarna i lönegraden A 22 skulle utgå ur personalförteckningen. Uppflyttning till högre lönegrad skulle därvid ske av 11 befattningar, nämligen 5 till elektroingenjör i lönegraden A 26 och 6 till ingenjör i lönegraden A 24. Av de återstående 3 befattningarna skulle en, som är vakant, indragas och 2 förändras till befattningar såsom verkstadsinspektor i lönegraden A 22. Vad sålunda föreslagits föranleder icke annan erinran från min sida, än att verkstadsinspektorsbefattningarna enligt vad jag förut förordat skola benämnas ingenjör. Jag tillstyrker alltså, att benämningen elektroingenjör uteslutes ur lönegraden A 22.

Införande av expeditionsföreståndare i A 22. Såsom föreståndare för biljettexpeditioner respektive godsexpeditioner kunna för närvarande förekomma expeditionsföreståndare (A 21), förste stationsskrivare (A 17), stationsskrivare (A 15), förste kontorister (A 10) eller kontorister (A 8). Personalkommissionen har föreslagit inrättande av en ny föreståndargrad under benämningen expeditionsföreståndare och med placering i lönegraden A 22.

Beträffande föreståndarskapet för biljettexpeditioner har *personalkommissionen* (betänkandet del III) anfört bland annat följande.

Kommissionen anser riktigt, att föreståndarnas grad avväges efter expeditionernas relativa storlek och vill förorda, att denna storlek t. v. bestämmes på sätt, som redan tillämpas av järnvägsstyrelsen, d. v. s. enligt 1936 års klassificeringskommittés grunder. I enlighet härmed har kommissionen till ledning vid avgivande av sitt förslag i fråga om biljettexpeditionerna sammanställt uppgifter om deras poängtal. Dessa poängtal ha varit grundade på 1938 års trafik. Det har nämligen icke varit möjligt att få fram fullständigt siffermaterial för en värdering av biljettjänsten för något senare år, emedan den särskilda statistik, som erfordras för omvärdering av trafiksiffrorna, icke förts efter år 1938. Då emellertid 1938 måste betraktas som ett relativt gott normalår, vilket därtill är det sista, som är helt oberört av de rubbningar i fråga om trafikens storlek och fördelning över statsbanenätet, som inträdde under senare delen av år 1939, måste 1938 års trafiksiffror anses ge ett relativt rättvisande uttryck för expeditionernas inbördes storleksordning och därigenom också väl lämpa sig för de jämförelser och exemplifieringar, kommissionen i det följande ansett nödvändiga.

Vid övervägande av frågan om lönegradsplaceringen av de största biljettexpeditionernas föreståndare har kommissionen icke funnit tillräcklig anledning att biträda framfört förslag om uppflyttning av vissa av dessa föreståndare till lönegraden A 24. Däremot vidhåller kommissionen sin tidigare uttalade uppfattning, att vissa av dem böra uppflyttas till den i annat sammanhang till införande i tjänsteförteckningen föreslagna *expeditionsföreståndarbefattningen i lönegraden A 22*. Denna befattning bör enligt kommissionens mening avses för de tre största biljettexpeditionerna, nämligen Stockholm C, Malmö C och Göteborg C, vilka i fråga om storlek väsentligt skilja sig från de övriga — en skillnad, som dessutom måste förutses bliva för framtiden bestående.

Av övriga biljettexpeditioner böra Lund C, Uppsala C, Örebro C och Norrköping C, vilka samtliga uppvisa minst 50 poäng, erhålla *expeditionsföreståndare i lönegraden A 21* som föreståndare.

Mindre biljettexpeditioner med egen föreståndare än de nu nämnda böra, med i det följande angivna undantag, förestås av förste stationsskrivare vid poängtalen 49—21, stationsskrivare vid poängtalen 20—15, förste kontorist vid poängtalen 14—9 och kontorist vid poängtalen från 8 och nedåt, allt under förutsättning, vad mindre expeditioner angår, att särskild föreståndare enligt distriktsbefälets beprövande är erforderlig och sådant föreståndarskap, vad expedition med mindre än 21 poäng beträffar, icke kan uppdragas åt förste stationsskrivare respektive stationsskrivare, vilken av annan anledning (närmaste man till stationsföreståndaren, gemensamt föreståndarskap för biljett- och godsexpedition e. d.) finnes på stationen.

Nu nämnda poänggränser äro som nämnt hänförda till 1938 års trafik, men grunda sig icke enbart på poängtalens relativa höjd utan hava främst uppkommit vid den erfarenhetsmässiga värdering av arbetet på de olika expeditionerna, som kommissionen verkställt, och vill kommissionen här ytterligare betona, att poängberäkningen huvudsakligen avser att få fram den inbördes ordningen mellan expeditionerna i storlekshänseende.

Förestående förslag rörande föreståndarskapet för biljettexpeditionerna grundar sig såsom av det sagda framgår enbart på vederbörande biljettexpeditioners storlek. I åtskilliga fall förekommer emellertid gemensamt föreståndarskap för biljett- och annan expedition. I sådant fall bör en gemensam värdering ske av de olika expeditionernas storlek för bedömande

av föreståndargraden, allt enligt riktlinjer, som av kommissionen angivas vid behandlingen av föreståndarskap för godsexpeditionerna.

Bland stationer och expeditiionsställen, som ombesörja biljettförsäljning i större skala, befinna sig bland andra Stuvsta (klass 6), Tureberg och Huddinge (klass 4) samt expeditiionsstället Karlberg med 22, 18, 15 respektive 14 poäng. Vid dessa platser är emellertid biljetttjänsten av enklare slag, när den till övervägande delen omfattar försäljning av månadsbiljetter och andra lokalbiljetter till och från Stockholm. På grund härav äro förestående riktlinjer i fråga om föreståndares tjänstegrad icke tillämpliga på dessa biljettförsäljningsställen. Särskild föreståndare för biljettexpeditionen på nämnda platser finnes för övrigt endast vid Huddinge, där en kontorist härtill förordnats. Någon ändring i dennes tjänstegrad har icke synts kommissionen erforderlig.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 17 januari 1942 tillstyrkt personalkommissionens förslag.

Allmänna lönenämnden anför i utlåtande den 7 februari 1942 följande.

Den av kommissionen upprättade sammanställningen över de olika biljettexpeditionernas poängtal utvisar, att expeditionerna vid de tre största stationerna — Stockholm C, Malmö C och Göteborg C med poängtalerna respektive 369, 171 och 170 — äro av en helt annan storleksordning än de närmast därefter följande expeditionerna, av vilka den största uppnår endast 59 poäng. Med hänsyn till det stora ansvar, som åvilar föreståndarna för biljettexpeditionerna vid de tre största stationerna med deras betydande omslutning, finner lönenämnden skäligt, att föreståndarna beredes den bättre löneställning, som det föreliggande förslaget om differentiering av expeditiionsföreståndarbefattningarna i 21 och 22 lönegraderna innebär. Lönenämnden finner sig alltså kunna tillstyrka, att befattningen expeditiionsföreståndare i tjänsteförteckningen upptages även i 22 lönegraden och att föreståndarna för de ifrågakvarande expeditionerna inplaceras i denna lönegrad.

Poängsammanställningen (betänkandet del III, sid. 157) utvisar vidare, att någon mera markerad gräns icke är tillfinnandes mellan de minsta av de expeditioner, vilkas föreståndare enligt förslaget skola hänföras till lönegraden A 21 och de största av de expeditioner, vilka skola förestås av befattningshavare i förste stationsskrivares grad. En bestämd gränsskillnad föreligger däremot mellan biljettexpeditionerna vid Jönköping C och vid Hälsingborg C, den förra med 37 poäng och den senare med 29 poäng. Det synes lönenämnden tveksamt, om den av kommissionen vid 49 poäng dragna gränsen är riktigt vald och om den föreslagna höjningen av lönegradsställningen för föreståndarna för expeditioner ovanför nämnda gräns från 17 till 21 lönegraden är motiverad. Lönenämnden vill ock framhålla, att den föreslagna löneställningen — lönegraden A 21 — för föreståndare vid expeditioner med ett poängtal av 50—59 synes väl hög i jämförelse med löneställningen — lönegraden A 22 — för motsvarande befattningshavare vid de tre största expeditionerna med deras flerdubbelt större poängtal. Med hänsyn härtill vill lönenämnden ifrågasätta, att den övre gränsen för expeditioner med föreståndare i förste stationsskrivares grad drages vid poängtalet 35 och att föreståndare för expeditioner med högre poängtal än det nu nämnda upp till förslagsvis högst 100 poäng inplaceras i lönegraden A 18. I denna lönegrad är bland andra befattningen förste bokhållare inplacerad.

Enligt lönenämnden skulle alltså biljettexpeditionerna vid Stockholm C, Malmö C och Göteborg C i enlighet med personalkommissionens förslag förestås av expeditionsföreståndare i lönegraden A 22. Föreståndarna för biljettexpeditionerna vid Lund C, Uppsala C, Örebro C och Norrköping C, för vilka kommissionen föreslagit tjänsteställningen expeditionsföreståndare i lönegraden A 21, skulle däremot förestås av förste bokhållare i lönegraden A 18, liksom också föreståndarna för biljettexpeditionerna vid Hälsingborg F, Linköping C, Östersund C och Jönköping C, vilka enligt kommissionens förslag skulle förestås av förste stationsskrivare i lönegraden A 17.

I fråga om föreståndarskapet för *godsexpeditioner* anför *personalkommissionen* (betänkandet del III) bland annat följande.

Även i fråga om godsexpeditionernas föreståndare anser kommissionen, att tjänstegraderna böra avvägas efter expeditionernas relativa storlek och att expeditionstorleken bör bedömas med ledning av 1936 års klassificeringskommittés grunder.

För de jämförelser av expeditionernas inbördes storlek, kommissionen måst företaga, har den på sätt som skett beträffande biljettexpeditionerna sammanställt uppgifter även om godsexpeditionernas poängtal, därvid av samma skäl, som anförts i fråga om biljettexpeditionerna, 1938 års trafik-siffror lagts till grund för jämförelsen.

Vid övervägande av frågan om lönegradsplaceringen av godsexpeditionernas föreståndare har kommissionen på samma sätt som i fråga om biljettexpeditionerna ansett, att föreståndarna för de största godsexpeditionerna böra uppflyttas till den föreslagna nya befattningen expeditionsföreståndare i lönegraden A 22, att anledning saknas att införa föreståndarbefattningar i högre lönegrad än den 22:a och att inrättandet av underinspektorsbefattningar för vissa expeditioners föreståndare icke bör komma i fråga. Föreståndargraderna skulle alltså bliva expeditionsföreståndare i lönegraderna A 22 och A 21, förste stationsskrivare, stationsskrivare, förste kontorist och kontorist.

Till den nya *expeditionsföreståndarbefattningen i lönegraden A 22* böra enligt kommissionens mening uppflyttas föreståndarna för de fyra största godsexpeditionerna, nämligen ilgodsexpeditionen vid Stockholm C, expeditionerna för avgående och ankommande gods vid Stockholms norra ävensom godsexpeditionen vid Stockholms södra. I vad mån framdeles på grund av trafikökning eller eljest ytterligare uppflyttning i denna lönegrad kan bliva motiverad torde få bli föremål för individuell prövning.

I övrigt har kommissionen ansett, att godsexpeditionerna böra uppdelas i olika föreståndarklasser på det sätt, att vid tillämpning av 1938 års trafik-siffror följande poänggränser uppstå, nämligen expeditionsföreståndare i lönegraden A 21 för expeditioner med minst 100 poäng, förste stationsskrivare för expeditioner med minst 99—42 poäng, stationsskrivare för expeditioner med minst 41—30 poäng, förste kontorist för expeditioner med minst 29—18 poäng och kontorist för expeditioner med minst 17 poäng och lägre, allt under förutsättning, vad mindre expeditioner angår, att särskild föreståndare enligt distriktsbefällets beprövande finnes erforderlig och att sådant föreståndarskap, vad expeditioner med mindre än 42 poäng beträffar, icke kan uppdragas åt stationsföreståndaren personligen eller åt förste stationsskrivare respektive stationsskrivare, vilken av annan anledning finnes på stationen. Vissa modifikationer härutinnan måste emellertid ske.

Tullgodsexpeditionen vid Stockholms norra, vilken år 1938 uppvisade 63

poäng, bör sålunda på grund av den svårskötta utlandstrafik, som åvilar denna expedition, liksom hittills, förestås av expeditionsföreståndare i lönegraden A 21.

Fraktgodsexpeditionen vid Göteborg SJ hamnbana uppvisade år 1938 poängtalet 32 och skulle således om hänsyn toges enbart till detta tal förestås av stationsskrivare. Emellertid föreligga här vissa förhållanden, vilka icke avspeglas i poängtalet. Sålunda förekommer på stationen en omfattande uppbörd av spåravgifter, tillfallande Göteborgs stad, för gods, som ej föres över kaj, samt av vagnspengar. Ej mindre än omkring 30,000 debiteringar av dylika avgifter göras per år. Vidare förekommer ett icke oväsentligt samarbete med tull- och hamnmyndigheterna i olika hänseenden samt med större expeditiionsfirmor och rederier rörande fraktsatser i svensk och utländsk trafik m. m. Stationen har nämligen under normala tider en icke oväsentlig vagnslasttrafik med kontinenten. Slutligen tynges expeditionsföreståndarens arbete därav, att uppbörden skall fördelas på tre järnvägsförvaltningar och på Göteborgs hamnstyrelse. På grund av dessa särskilda förhållanden anser kommissionen, att expeditionen ifråga liksom hittills bör förestås av förste stationsskrivare.

De grunder, som i det föregående föreslagits för tillsättande av föreståndare för biljett- eller godsexpeditioner, äro direkt tillämpliga, då vederbörande tjänsteman förestår antingen biljettexpedition eller godsexpedition men härutöver icke har annat tjänsteuppdrag.

I de fall, då en och samme tjänsteman förestår såväl biljett- som godsexpedition, bör för bedömande av hans tjänstegrad en hopläggning av båda expeditionernas poängtal ske. Därvid måste med hänsyn till den ovan påvisade skillnaden mellan poängskalorna för biljett- respektive godsexpeditionernas föreståndare en omvärdering av den ena skalan företagas, förslagsvis genom halvering av godsexpeditionens poängtal. Det sålunda erhållna talet hopsummeras härefter med biljettexpeditionens poängtal, varefter föreståndarens grad följer av de poänggränser, som uppdragits för biljettexpeditionernas föreståndare.

Om jämväl ansvaret för en mera betydande omlastning av fraktstyckegods åvilar godsexpeditionsföreståndaren, synes denna omständighet böra tillgodoräknas honom, förslagsvis på det sätt, att till godsexpeditionens poängtal lägges $\frac{1}{4}$ poäng för varje 10,000-tal av verkliga antalet under ett år omlastade fraktstyckegodskollin.

Slutligen erinras, att förestående regler icke äro helt tillämpliga för det fall, att respektive föreståndare av annan anledning än föreståndarskapet bör placeras i högre lönegrad än den som skulle följa av samma regler, exempelvis då denne föreståndare samtidigt har sig ålagt uppdrag som stationsföreståndarens närmaste man, som närmast ansvarig för tjänsten vid expeditiionsställe eller som föreståndare för vagnexpedition eller har uppdrag att övervaka bangårdsarbetet på livligare trafikerad större station.

Järnvägsstyrelsen har för sin del tillstyrkt personalkommissionens förslag.
Allmänna lönenämnden anför följande.

Vad först beträffar de fyra största godsexpeditionernas föreståndarbefattningar vill lönenämnden framhålla, att godsexpeditionen Stockholm S med ett poängtal av 218 ligger avsevärt närmare den grupp av expeditioner, som enligt förslaget skola förestås av expeditionsföreståndare i lönegraden A 21, än gruppen med expeditionsföreståndare i den högre lönegraden. Av de närmast större respektive mindre godsexpeditionerna har Stockholm N, ankommande fraktgods, uppnått 255 poäng och Örebro C 209 poäng. Vid sådant förhållande vill lönenämnden ifrågasätta, om tillräcklig anledning föreligger att hänföra Stockholm S till den högsta expeditionsföreståndargruppen.

Vad därefter angår den av kommissionen uppdragna poänggränsen mellan föreståndarklasserna expeditionsföreståndare i lönegraden A 21 och förste stationssskrivare, är denna gräns dragen vid poängtalet 100. Såsom av poängsammanställningen, del III, framgår föreligger emellertid en mera naturlig gräns, markerad av poängtal 131 och 105 avseende godsexpeditionerna vid Norrköping C och Sundsvall C. Lönenämnden finner det under sådana förhållanden mera naturligt, att den undre gränsen för föreståndarklassen expeditionsföreståndare i lönegraden A 21 drages vid poängtalet 125 och att övre gränsen för föreståndarklassen förste stationssskrivare sättes vid poängtalet 80. Beträffande löneställningen för föreståndarna för godsexpeditioner-na med poängtal 81—125 vill lönenämnden ifrågasätta en placering i lönegraden A 18, i enlighet med vad som förut förordats för föreståndare för vissa biljettexpeditioner. Lönenämnden vill i detta sammanhang framhålla, att nämnden vad de godsexpeditioner beträffar, som skola förestås av expeditionsföreståndare i lönegraden A 21, icke finner de skäl vara för handen, som föranlett nämnden ifrågasätta, att nämnda lönegrad icke för närvarande skall komma till användning vid lönegradsplaceringen av vissa biljettexpeditionsföreståndare. De godsexpeditioner, som skola erhålla expeditionsföreståndare i sistnämnda lönegrad till föreståndare, ligga nämligen i poånghänseende betydligt närmare de fyra största godsexpeditioner-na än vad fallet är med de jämförbara biljettexpeditionerna.

Lönenämnden föreslår alltså, att föreståndaren för godsexpeditionen vid Stockholm S placeras såsom expeditionsföreståndare i lönegraden A 21 i stället för lönegraden A 22 enligt personalkommissionens förslag. Vidare skulle föreståndarna för godsexpeditionen vid Sundsvall C och fraktgodsexpeditionen vid Uppsala C, för vilka kommissionen avsett tjänsteställningen expeditionsföreståndare i lönegraden A 21, samt fraktgodsexpeditioner-na vid Linköping C och Östersund C ävensom godsexpeditioner-na vid Uddevalla hamn och i Nässjö, för vilka kommissionen avsett tjänsteställningen förste stationssskrivare i lönegraden A 17, placeras i lönegraden A 18 såsom förste bokhållare.

Avvikande mening har inom lönenämnden anförts av *ledamöterna Ruist och Eriksson*, vilka i fråga om löneställningen för såväl biljett- som godsexpeditioner-nas föreståndare anslutit sig till personalkommissionens förslag.

Mot personalkommissionens förslag om införande i tjänsteförteckningen *Departements-* av befattningen expeditionsföreståndare i lönegraden A 22 har någon erin- *chefen.* ran vid ärendets remissbehandling icke framkommit. Även jag anser mig böra tillstyrka ifrågavarande förslag.

Däremot har allmänna lönenämnden ansett, att ett studium av de av kommissionen sammanställda poängtal för biljett- och godsexpeditioner-na (betänkandet del III, sid. 157—159) med hänsyn till vissa förefintliga mera markerade intervaller poängtal emellan närmast borde leda till en annan klassificering i lönehänseende av föreståndarskapet för ifrågavarande expeditioner än den kommissionen föreslagit.

I avseende härå vill jag erinra, att kommissionens poängtal, som äro baserade på 1938 års trafik, icke enbart böra tillmätas avgörande betydelse vid prövningen av föreståndarnas löneställning. Såsom kommissionen framhållit äro nämligen de poänggränser i förevarande hänseende, som kom-

missionen stannat för, icke enbart grundade på poängtalens relativa höjd utan ha främst framkommit vid den erfarenhetsmässiga värdering av arbetet på de olika expeditionerna, som kommissionen verkställt. Vid sådant förhållande anser jag mig icke böra tillstyrka den av lönenämnden ifrågasatta avvikelser från kommissionens av järnvägsstyrelsen godkända förslag.

Jag tillstyrker alltså, att expeditionsföreståndarbefattningar i lönegraden A 22 inrättas för föreståndarna för biljettexpeditionerna vid Stockholm C, Malmö C och Göteborg C samt för föreståndarna för ilgodsexpeditionen vid Stockholm C, avgående och ankommande fraktgodsexpeditionen vid Stockholm N ävensom för godsexpeditionen vid Stockholm S. Vidare tillstyrker jag, att en expeditionsföreståndarbefattning i lönegraden A 22 i enlighet med förslag av personalkommissionen, vilket tillstyrkts av järnvägsstyrelsen, inrättas för den underinspektor, som närmast under stationsföreståndaren tjänstgör såsom platsbefäl vid godsbangården i Malmö. Antalet expeditionsföreståndarbefattningar i lönegraden A 22 skulle således bli 8.

En ny verkstadsinspektor (ingenjör) i A 22. För närvarande finnas 10 befattningar såsom verkstadsinspektor. Enligt personalkommissionens (betänkandet del I) av mig i det följande tillstyrkta förslag skulle vid huvudverkstäderna 2 elektroingenjörsbefattningar i lönegraden A 22 förändras till befattningar såsom verkstadsinspektor (ingenjör) och 2 verkstadsinspektorsbefattningar uppflyttas till ingenjörsbefattningar i lönegraden A 24. Antalet ifrågavarande befattningar i 22 lönegraden skulle alltså bli oförändrat.

Därutöver har *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 16 januari 1942 hemställt om inrättande av ytterligare en befattning, avsedd för föreståndaren för verkstaden i Åhaga utanför Borås. Till stöd för förslaget har styrelsen anfört följande.

När Borås—Alvesta och Göteborg—Borås järnvägar uppgingo i statens järnvägar, införlivades samtidigt den i Åhaga utanför Borås belägna reparationsverkstaden med statens järnvägars övriga huvudverkstäder. Som platsföreståndare för denna verkstad, vilken i organisatoriskt hänseende underställdes huvudverkstaden i Göteborg, har alltsedan verkstadens övertagande fungerat en underingenjör.

Efter övertagandet har verkstaden undergått en genomgripande modernisering, vilken medfört en betydande kapacitetsökning. Föreståndaren har därigenom fått så krävande arbetsuppgifter, att endast en erfaren och med skötselfärd av en verkstads administration väl förtrogen tjänsteman kan anförtros detta uppdrag. Styrelsen anser därför, att befattningen bör höjas till verkstadsinspektors tjänstegrad.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 7 februari 1942 framhållit, att personalantalet vid verkstaden i Åhaga, vid vilken utföras lokreparationer, vid utgången av år 1941 uppgått till 96, vilket antal emellertid torde vara avsett att utökas under den närmaste framtiden, samt att verkstadens omslutning under år 1941 utgjort omkring 625,000 kronor. Med hänsyn till den relativt självständiga ställning, föreståndaren för denna verkstad intager, finner lönenämnden befogat, att åt honom beredes den löneställning järnvägsstyrelsen förordat.

Järnvägsstyrelsens av allmänna lönenämnden biträdda förslag har icke givit mig anledning till erinran. Jag tillstyrker alltså, att för föreståndaren för verkstaden i Åhaga inrättas en ordinarie befattning i lönegraden A 22, vilken befattning i enlighet med vad jag förut föreslagit bör upptagas under benämningen ingenjör. *Departements-
chefen.*

Fråga om uppflyttning av en bokhållare å elektrotekniska byråns kameralavdelning från A 17 till notarie i A 21. För närvarande finnas 14 notarier. Enligt personalkommissionens av mig i det följande tillstyrkta förslag skulle 12 befattningar nyinrättas för olika byråer inom styrelsen och 1 befattning uppflyttas till sekreterare i 24 lönegraden. Antalet notariebefattningar skulle alltså bli 25.

Därutöver har *personalkommissionen* (betänkandet del IV) hemställt om uppflyttning av 1 bokhållare å elektrotekniska byråns kameralavdelning från lönegraden A 17 till notarie i lönegraden A 21. Kommissionen framhåller, att ifrågavarande befattningshavare är föreståndare för kameralavdelningen och att han handlägger byråns upphandlings-, räkenskaps- och personalärenden samt ärenden angående styrelsens rikstelefonabonnemang. Han handhar vidare redigeringen av vissa till byråns verksamhet hörande särtryck och formulär. De med befattningen förenade arbetsuppgifterna äro av den art, att de enligt kommissionen motivera befattningens uppflyttning till notariegraden.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 6 februari 1942 tillstyrkt kommissionens förslag.

Allmänna lönenämnden åter har i utlåtande den 24 februari 1942 förordat, att befattningen under benämningen byråassistent placeras i lönegraden A 20. Däremot har *ledamoten av lönenämnden Ruist* reserverat sig till förmån för personalkommissionens förslag.

För egen del är jag ej beredd att för närvarande biträda förslaget om uppflyttning av föreståndaren för elektrotekniska byråns kameralavdelning till 21 lönegraden utan vill ansluta mig till den av allmänna lönenämnden intagna ståndpunkten. Jag tillstyrker alltså, att befattningen ifråga uppflyttas från 17 till 20 lönegraden samt därvid upptages under benämningen byråassistent. *Departements-
chefen.*

Införande av byråassistent i A 20. I enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag, vilket vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att befattningen byråassistent införes i lönegraden A 20.

Personalkommissionens förslag (betänkandet del I och IV), till vilket förslag jag i det följande giver min anslutning, innefattar införande av 15 byråassistentbefattningar i nämnda lönegrad. Härtill kommer enligt vad jag under närmast föregående punkt förordat ytterligare 1 befattning. Antalet byråassistentbefattningar skulle alltså bli 16.

Införande av lokmästare och överbanmästare i A 18. För närvarande äro lok- och överbanmästarna placerade i lönegraden A 16. Antalet befattningar utgör 43 respektive 61.

Tjänsteförteckningssakkunniga ha till behandling förehaft förslag från järnvägsstyrelsen om införande av lok- och överbanmästarbefattningar jämväl i lönegraden A 18. Med hänsyn till påvisad kvalitetsskillnad förordade de sakkunniga en uppdelning av befattningarna å två lönelägen. Emellertid ansågo sig de sakkunniga icke kunna tillstyrka högre placering av de mest kvalificerade befattningshavarna än i lönegraden A 17.

Personalkommissionen har i anledning härav i utlåtande den 2 mars 1939 över de sakkunnigas betänkande framhållit, att kommissionen, efter på ett flertal tjänsteställen gjorda studiebesök, vidhåller sin inför tjänsteförteckningssakkunniga uttalade uppfattning, att endast en lönegrads skillnad mellan de olika kategorierna av lokmästare och överbanmästare är alltför liten i betraktande av respektive lokstationers och överbanmästaravdelningars olika storleksordning och arbetskrävande natur.

I sitt betänkande (del I) föreslår kommissionen, att 1 befattning såsom lokmästare i lönegraden A 18 inrättas för den å maskiningenjörsexpeditionen vid första maskinsektionen för turlistarbete avdelade lokmästaren samt att 7 dylika befattningar avses för föreståndarna för lokstationerna i Gävle, Östersund, Kristinehamn, Vännäs, Kiruna, Ånge och Boden. Till uppflyttning till lönegraden A 18 föreslår kommissionen vidare föreståndarna för följande överbanmästaravdelningar, nämligen avdelningarna i Malmö, Göteborg, Tomtebodas, Luleå, Värtan och Stockholm C.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 7 februari 1941 tillstyrkt kommissionens förslag.

I utlåtande den 23 september 1941 erinrar *allmänna lönenämnden*, att kommunikationsverkens lönenämnd icke framställt någon erinran mot tjänsteförteckningssakkunnigas förslag. För egen del har allmänna lönenämnden icke gjort annat uttalande, än att lönenämnden framhållit, att ett bifall till kommissionens förslag kunde komma att medföra konsekvenser beträffande lönegradsplaceringen för befattningen linjemästare vid telegrafverket.

*Departements-
chefen.*

Det avsteg från den av tjänsteförteckningssakkunniga förordade lönegradsplaceringen av de mera kvalificerade lok- och överbanmästarbefattningarna, som ett bifall till det av järnvägsstyrelsen ursprungligen framförda och av personalkommissionen upptagna förslaget innebär, kan måhända ingiva vissa betänkligheter. Å andra sidan har jag vid mitt ställningstagande i anledning av den meningsskiljaktighet rörande lönegradsplaceringen, som föreligger, icke kunnat undgå att fästa stort avseende vid personalkommissionens på studier å de olika arbetsställena grundade uppfattning rörande de kvalificerade befattningarnas värdesättning i förhållande till övriga lok- och överbanmästarbefattningar. Vid sådant förhållande har jag, ehuru med tvekan, ansett mig böra tillstyrka en uppdelning av ifrågavarande befattningar å lönegraderna A 16 och A 18. Till den högre lönegraden skulle därvid hänföras 8 lokmästar- och 6 överbanmästarbefattningar.

Införande av ingenjör i A 17. Från personalhåll har hemställts om införande av befattningen ingenjör i lönegraden A 17, avsedd för ritare, vilka självständigt och utan mera ingående kontroll från arbetsledarnas sida ha att utföra mera krävande ritkontorsarbeten. Förslaget har tillstyrkts av personalkommissionen och allmänna lönenämnden. Järnvägsstyrelsen, som tidigare intagit en avvisande hållning, har numera under hand meddelat, att styrelsen icke motsätter sig förslaget ifråga. Jag tillstyrker för min del, att befattningen ingenjör införes i lönegraden A 17. Rörande antalet dylika befattningar torde Kungl. Maj:t framdeles efter förslag av järnvägsstyrelsen vilja meddela beslut.

Införande av ledningsmästare i A 16 och ledningsförman i A 12. Personalkommissionen har föreslagit (betänkandet del I), att befattningen ledningsmästare, vilken för närvarande finnes i lönegraden A 15, införes jämväl i lönegraden A 16 samt att befattningen ledningsförman, vilken för närvarande icke finnes upptagen i tjänsteförteckningen, införes i lönegraden A 12. Förslaget har vid remissbehandlingen icke föranlett annan erinran, än att allmänna lönenämnden framhållit, att ett bifall till förslaget om inrättande av ledningsmästare i lönegraden A 16 syntes kunna få konsekvenser beträffande lönegradsplaceringen för befattningen stationsmästare vid statens vattenfallsverk.

För egen del vill jag, med hänvisning till vad jag nyss anfört beträffande uppdelning på skilda lönegrader av lok- och överbanmästarbefattningarna, tillstyrka personalkommissionens ifrågavarande förslag.

Till ledningsmästare i lönegraden A 16 skulle enligt kommissionens förslag uppflyttas föreståndarna för de fyra största omformarstationerna. Den nya tjänstegraden ledningsförman skulle avses för bland andra de nu i 15 lönegraden placerade föreståndarna för omformarstationerna i Uddevalla, Östersund och Älvkarleö samt för närmaste män till föreståndarna för vissa omformarstationer. Sammanlagt skulle inrättas 15 befattningar såsom ledningsförman.

Införande av verkstadsmästare i A 16 och verkstadsförman i A 12. För närvarande finnas 74 verkstadsmästare i lönegraden A 15 och 69 verkstadsförmän i lönegraden A 10.

Tjänsteförteckningssakkunniga ha under hänvisning till den likhet i arbetsuppgifter, som förefinnes mellan verkstadsförmännen (lönegraden A 10) och verkstadsmästarna (lönegraden A 15) — avgörande för en befattningshavares placering i ena eller andra lönegraden är väsentligen antalet underlydande anställningshavare — förklarat sig icke kunna undgå att finna löneskillnaden mellan omförmälda befattningshavare väl stor. Med hänsyn härtill och till av järnvägsstyrelsen påvisade rekryteringssvårigheter föreslå de sakkunniga en uppflyttning av verkstadsförmännen till lönegraden A 12.

Beträffande verkstadsmästarna ha de sakkunniga icke ifrågasatt annan ändring, än att benämningen lämpligen borde ändras till verkmästare.

I utlåtande den 2 mars 1939 över tjänsteförteckningssakkunnigas betän-

kande har *järnvägsstyrelsen* icke funnit de sakkunnigas förslag föranleda annan erinran, än att styrelsen avstyrkt den av de sakkunniga ifrågasatta titelförändringen beträffande verkstadsmästarbefattningarna.

Ej heller *kommunikationsverkens lönenämnd* har i utlåtande den 6 mars 1939 framställt någon erinran mot de sakkunnigas förslag.

Personalkommissionen har i sitt betänkande (del I) föreslagit införande av befattningen verkstadsmästare jämväl i lönegraden A 16 samt därvid beträffande huvudverkstäderna anfört bland annat följande.

Kommissionen har genom sina studier av verkstadsmästarnas arbetsuppgifter kommit till den uppfattningen, att deras nuvarande lönegradsplacering är riktig vad det stora flertalet av dem beträffar. Emellertid äro deras tjänstställganden ganska växlande till sin art och omfattning, och några av dem innehava en arbets- och ansvarsbörda, som är väsentligt större än de övrigas. På grund härav anser kommissionen, att en differentiering av verkstadsmästarna i lönehänseende bör komma till stånd på sådant sätt, att möjlighet beredes till uppflyttning av de mera kvalificerade bland dem i en högre lönegrad än den 15:e.

I anslutning härtill har kommissionen sökt uppdraga riktlinjer för den ifrågasatta differentieringen, vilken givetvis möter vissa svårigheter på grund av att de arbetsuppgifter, som åvila verkstadsmästarna i deras egenskap av föreståndare för yrkesavdelningar, icke äro konstanta utan växla genom de omläggningar av verkstadsdriften, som emellanåt måste företagas, exempelvis i samband med vissa handlars elektrifiering, genom motordriftens utveckling, övergång till flytande arbetssystem o. s. v.

Vid en arbetsomfattning och arbetsfördelning sådan som den, som förefanns vid tiden för kommissionens granskning av verkstadsdriften, synas följande verkstadsmästarbefattningar vara så krävande i förhållande till de övriga, att deras utbrytning ur 15 och uppflyttning i 16 lönegraden torde vara motiverad, nämligen de befattningar, som innehavas av verkstadsmästaren vid elektrolokavdelningen i Örebro, verkstadsmästaren vid samma verkstadsavdelning i Notviken, den verkstadsmästare vid huvudverkstadens i Malmö lokavdelning, som i egenskap av revisionsmästare har hand bland annat om insyningen av elektroloken, den verkstadsmästare, som vid huvudverkstaden i Malmö förestår avdelning nr 12 — vilken avdelning har att utföra snickeriarbeten för inredning av personvagnar — samt de två verkstadsmästarna å avdelning nr 2 vid huvudverkstaden i Örebro, de s. k. vagnsynarna, enär dessa i förhållande till övriga verkstadsmästare med motsvarande uppgifter intaga en särställning.

Kommissionen får därför föreslå, att nämnda sex verkstadsmästarbefattningar uppflyttas i 16 lönegraden, för vilket ändamål befattningen verkstadsmästare skulle behöva införas i denna lönegrad.

Därjämte har kommissionen föreslagit uppflyttning från 15 till 16 lönegraden av arbetsledaren vid driftverkstaden vid Hagalund Övre och verkstadsmästaren vid Sävenäs. Vidare har kommissionen biträtt tjänsteförteckningssakkunnigas förslag om uppflyttning av verkstadsförmännen från 10 till 12 lönegraden.

I utlåtande den 7 februari 1941 har *järnvägsstyrelsen* beträffande kommissionens förslag om förbättrad löneställning för vissa verkstadsmästare vid huvudverkstäderna anfört följande.

Vad beträffar verkstadsmästarbefattningarna vid huvudverkstäderna anser styrelsen en differentiering av dessa i hög grad olämplig, enär det prak-

tiskt taget är omöjligt att genomföra en sådan efter enhetliga och rättvisa principer. Redan den nuvarande uppdelningen av verkstadsdriftens underbefäl på verkstadsförman och verkstadsmästare medför i detta hänseende vissa svårigheter, då några generella och oantastbara grunder för en sådan uppdelning ej kunna fastställas. Den alltjämt fortgående utvecklingen av verkstadsdriften medför även, att de arbetsuppgifter, som påvåla föreståndarna för de olika yrkesavdelningarna, ofta undergå förändringar, vilka ytterligare försvåra ett rättvist anpassande av dessa föreståndares tjänsteställning i förhållande till deras arbetsuppgifter. En ytterligare differentiering av underbefälet vid verkstäderna skulle än mera komplicera denna redan nu ofta svårlösta fråga. Framhållas må ock det förhållandet, att genom verkstadsdriftens organisatoriska nydaning underbefälens mera ansvarsbetonade funktioner i väsentlig grad hava blivit dem avlastade. Sålunda hava verkstadsmästarna ej som förr att självständigt leda och fördela arbetet på sin avdelning, utan detta arbete har numera ingenjörsmässigt och på förhand i detalj blivit analyserat och i anslutning härtill planlagt, varför underbefälet endast har att tillse, att arbetet flyter enligt den uppgjorda planen. Vidare har underbefälet till huvudsaklig del befriats från det synnerligen viktiga arbetet med ackordssättning, vilket arbete överlagits av arbetsstudieavdelningarna. I den mån detta oaktat arbetet inom en mästaravdelning visar tendens att öka utöver det som kan anses normalt, finnes i regel möjlighet att avlasta arbete från föreståndaren för avdelningen antingen genom organisatoriska förändringar inom själva avdelningen eller genom överflyttning av vissa arbeten till annan avdelning. Möjligheten till sådan omläggning av arbetena torde i fråga om telegrafverkets verkstad i Nynäshamn med dess serietillverkning mera sällan vara för handen, varför den där tillämpade differentieringen av verkstadsmästarna möjligen kan vara motiverad.

På nu anförda skäl har järnvägsstyrelsen icke ansett sig kunna upptaga några verkstadsmästarbefattningar i lönegraden A 16 vid huvudverkstäderna. Vad personalkommissionen i övrigt föreslagit har icke föranlett någon erinran från styrelsens sida.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 23 september 1941 anført följande.

Lönenämnden vill för sin del framhålla, att en jämförelse mellan verkstadsmästarna vid statens järnvägars huvudverkstäder och verkmästarna vid telegrafverkets verkstad i Nynäshamn icke kan tillerkännas utslagsgivande betydelse. Enligt personalstaten för verkstaden vid Nynäshamn med dess stora arbetarantal finnas för närvarande sex verkmästare i lönegraden A 16 och en verkstadsmästare i lönegraden A 15. Inom verkstaden har verksamheten kunnat sammanföras till stora avdelningar och då denna i stor omfattning avser serietillverkning, föreligga mera sällan möjligheter till omläggning av avdelningsföreståndarnas huvudsakliga arbetsuppgifter. Härigenom föreligger en fast grund för differentiering av avdelningsföreståndarna vid denna verkstad i lönehänseende. Vad statens järnvägars huvudverkstäder beträffar, utföres arbetet på ett i förhållande till arbetarantalet stort antal avdelningar. Någon serietillverkning inom avdelningarna i samma omfattning som vid telegrafverkets verkstad föreligger icke. Såsom ock järnvägsstyrelsen framhåller, förefinnas inom huvudverkstädernas verkstadsmästaravdelningar möjligheter till organisatoriska förändringar.

Lönenämnden, som intet har att erinra mot att verkstadsmästarbefattning upptages i tjänsteförteckningen jämväl i lönegraden A 16, anser i likhet

med järnvägsstyrelsen, att någon uppdelning av verkstadsmästarebefattningarna vid huvudverkstäderna åtminstone för närvarande icke bör komma till stånd. Inplaceringen av vissa verkstadsmästare vid maskinavdelningens driftverkstäder vid Hagalund Övre och Sävenäs enligt kommissionens förslag har däremot icke givit lönenämnden anledning till erinran.

*Departements-
chefen.*

Den föreslagna uppflyttningen av verkstadsförmännen från lönegraden A 10 till lönegraden A 12 liksom det ifrågasatta införandet av befattningen verkstadsmästare, som nu förekommer i 15 lönegraden, jämväl i lönegraden A 16 anser jag mig böra tillstyrka. Gentemot järnvägsstyrelsens bestridande finner jag mig däremot icke böra tillstyrka tjänsteförteckningssakkunnigas förslag om utbyte av tjänstetiteln verkstadsmästare mot verkmästare.

Den nya verkstadsmästargraden skulle enligt personalkommissionens förslag användas för två verkstadsmästare vid maskinavdelningens driftverkstäder. Häremot har någon erinran icke framkommit vid ärendets remissbehandling. Därjämte skulle emellertid enligt kommissionens förslag sex verkstadsmästare vid huvudverkstäderna uppflyttas till den nya tjänstegraden. I denna del har förslaget mött gensaga från såväl järnvägsstyrelsen som allmänna lönenämnden.

För min del måste jag tillmäta de synpunkter, som anförts av järnvägsstyrelsen och ytterligare utvecklats av allmänna lönenämnden, avgörande betydelse. Jag är därför icke beredd att förorda den av personalkommissionen ifrågasatta differentieringen i lönehänseende av verkstadsmästarebefattningarna vid huvudverkstäderna.

Införande av stationsmästare i A 14. Antalet stationsmästare av klass 5 i lönegraden A 16 utgör 149 och antalet stationsmästare av klass 6 i lönegraden A 12 320. Till klass 6 hänföras stationer med ett poängtal av 25—44 och till klass 5 stationer med ett poängtal av 45—79.

Tjänsteförteckningssakkunniga ha föreslagit införande av en mellangrad mellan de nuvarande stationsmästarna av klass 5 och 6 samt till stöd därför anført i huvudsak följande.

Den relativt stora skillnad i lönegradsplacering, som förefinnes mellan stationsmästare av klass 5 och 6, innebär att några få poängs skillnad mellan två i allt väsentligt tämligen likvärdiga trafikanstalter kan för befattningshavaren medföra ganska betydande verkningar i lönehänseende. Berörda förhållande har ock framkallat önskemål från personalhåll om införande av stationsmästarklass i 14 lönegraden. Frågan har jämväl berörts av kommunikationsverkens lönenämnd i dess utlåtande över 1936 års klassificeringskommittés förslag. Lönenämnden har därvid framhållit, att gränsdragningen mellan förevarande anstaltsklasser vore en fråga av synnerligen vanskelig och ömtålig natur. Enligt lönenämndens mening hade dock denna gränsdragning varit lättare att verkställa, därest de trafikanstalter, som nu tillhöra klasserna 5 och 6, varit uppdelade på tre skilda klasser med förståndarbefattningarna hänfödda exempelvis till 12, 14 respektive 16 lönegraden. Något förslag härutinnan framlades dock icke av lönenämnden.

I ett sammanhang, där det gäller att i möjligaste mån söka åstadkomma en rättvis avvägning av lönesättningen olika befattningshavargrupper emel-

lan, äro uppenbarligen de framställda önskemålen och förutsättningarna för deras realiserande förtjänta av ett överbäggande. Ett stöd för denna uppfattning ha de sakkunniga trots sig finna i lönenämndens ovan omförmälda uttalande.

Från såväl generalpoststyrelsens som framförallt från järnvägsstyrelsens sida har emellertid motstånd rests mot en uppdelning av anstaltsklasserna 5 och 6 genom införandet av en mellanklass. Det bör dock, såsom redan lönenämnden antytt, vara tämligen naturligt, att förefintliga svårigheter för en rättvis gränsdragning mellan anstalter, som tillhöra de nuvarande klasserna 5 och 6, måste i viss grad minskas, om en mellangrad införes. Även om så icke skulle vara händelsen, måste i varje fall förekomsten av en mellangrad lämna ökade möjligheter att eliminera ojämnheter i löneställningen befattningshavarna emellan. De sakkunniga ha således icke velat ställa sig avvissande emot de från personalhåll framförda önskemålen.

Såvitt de sakkunniga finna, bör en uppdelning i enlighet med vad här ifrågasatts kunna ske utan rubbning av klassificeringssystemet såsom sådant. En annan sak är att för åtgärdens verkställande kräves viss utredning. Den lär dock icke behöva bliva alltför omfattande och besvärlig.

Därjämte vilja de sakkunniga framhålla, att en rättvis avvägning i enlighet med vad här förutsatts rimligen bör medföra, att till den nya anstaltsklassen komma att föras anstalter från såväl nuvarande femte som nuvarande sjätte klassen.

De sakkunniga föreslå därjämte ändrad klassbeteckning på så sätt, att stationsmästarna av klass 5 (A 16) skulle benämnas stationsmästare av klass 1, de nya stationsmästarna (A 14) stationsmästare av klass 2 och stationsmästarna av klass 6 (A 12) stationsmästare av klass 3.

Representanten för svenska järnvägsmannaförbundet har framhållit, att förbundet icke räknat med en nedflyttning av några 5 klassens anstalter utan endast med en höjning av de största anstalterna av klass 6.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 2 mars 1939 erinrat, att nu gällande klassificering av järnvägsstationerna fastställts så sent som under år 1938 och att sedan dess intet verkligt väggande skäl framkommit, som kan motivera en ändring. Styrelsen anser därför, att tjänsteförtecknings-sakkunnigas förslag icke bör föranleda någon åtgärd. Skulle likväl befattningen ifråga komma att införas i 14 lönegraden, måste styrelsen yrka på att även befattningen förste banmästare införas i samma lönegrad, enär avståndet mellan förste banmästare och överbanmästare är detsamma som mellan nuvarande stationsmästare av klass 6 och 5. Då stationerna vid statens järnvägar av ålder äro indelade i klasser i en fortlöpande serie och samtliga ha samma befogenhet i trafikhänseende, böra föreståndarna för stationerna bibehållas i fortlöpande nummerföljd.

Kommunikationsverkens lönenämnd har i utlåtande den 6 mars 1939 icke framställt någon erinran mot de sakkunnigas förslag.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, innebär tjänsteförtecknings-sakkunnigas förslag om införande av en mellangrad mellan de nuvarande stationsmästarna av klass 5 och 6 fullföljande av ett av kommunikationsver-
kens lönenämnd i dess utlåtande över 1936 års klassificeringskommittés

Departements-
chefen.

slag givet uppslag. Då det även enligt min mening måste vara ägnat att medföra vissa fördelar att vid klassificeringen av trafikanstalterna ha tillgång till en tjänstegrad mellan stationsmästare av klass 5 i 16 lönegraden och stationsmästare av klass 6 i 12 lönegraden, anser jag mig trots järnvägsstyrelsens avvisande inställning gentemot de sakkunnigas förslag böra tillstyrka det samma. Gentemot vad järnvägsstyrelsen anfört rörande införande av en mellangrad mellan förste banmästare i lönegraden A 12 och överbanmästare i lönegraden A 16 vill jag endast framhålla, att personalkommissionen efter det styrelsens ifrågavarande förslag framförts verkställt undersökning av förhållandet mellan arbetsuppgifter och tjänsteställning för personal vid banavdelningen utan att därvid föreslå någon ändring i nu berörda hänseende. Tilläggas må att kommissionen ansett sig icke hava att verkställa någon motsvarande undersökning beträffande föreståndarna för de klassificerade stationerna.

Jag anser mig vidare böra understryka de sakkunnigas uttalande om att till den nya anstaltsklassen kunna komma att hänföras anstalter från såväl nuvarande femte som nuvarande sjätte klassen. Å Kungl. Maj:t torde få ankomma att efter den utredning, som må befinnas påkallad, meddela beslut rörande erforderliga ändringar av gällande klassificeringssystem samt rörande de förändringar beträffande stationernas klassificering, som i anledning av den nya tjänstegradens inrättande böra vidtagas.

Enligt tjänsteförteckningssakkunnigas förslag skulle den nuvarande anordningen med de stationer, som förestås av stationsinspektorer, i nummerhänseende löpande i följd med de stationer, som förestås av stationsmästare, upphöra och särskild nummerföljd införas för de senare. Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört anser jag mig icke böra tillstyrka de sakkunnigas förslag härutinnan.

Vid bifall till vad jag här förordat skulle alltså följande stationsmästarbefattningar inrymmas i tjänsteförteckningen, nämligen stationsmästare av klass 5 i lönegraden A 16, stationsmästare av klass 6 i lönegraden A 14 och stationsmästare av klass 7 i lönegraden A 12. Till den nu befintliga benämningen stationsmästare av klass 7 i lönegraden A 8 återkommer jag i det följande.

Utbyte av trädgårdsmästare och vagngårdsmästare i A 12 mot förste trädgårdsmästare respektive vagnmästare samt uppflyttning av trädgårdsförman i A 7 till trädgårdsmästare i A 8. I enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag, som vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att ifrågavarande förändringar vidtagas.

Antalet av ifrågavarande befattningshavare i lönegraden A 12 utgör 6 respektive 14. De till uppflyttning till trädgårdsmästare i lönegraden A 8 föreslagna trädgårdsförmännens antal är 28.

Uppflyttning av förste portvakt från A 7 till A 8 samt införande av motorvagnsförare i A 8. I enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag,

som vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att ifrågavarande förändringar vidtagas.

Antalet förste portvakter utgör för närvarande 7. Rörande antalet befattningar såsom motorvagnsförare torde Kungl. Maj:t framdeles efter förslag av järnvägsstyrelsen vilja meddela beslut.

Fråga om införande av reparatör i A 8. Reparatörsbefattningar finnas vid driftsavdelningen till ett antal av 621. Vid huvudverkstäderna finnas 5 reparatörer och vid billinjerna 1. Dessutom äro 2 reparatörer placerade hos järnvägsstyrelsen. Sammanlagda antalet uppgår alltså till 629.

Reparatörspersonalen vid driftsavdelningen sysselsättes dels vid banavdelningen (signal-, telegraf- och ledningsreparatörer), dels ock vid maskinavdelningen (lok-, vagn- och motorfordonsreparatörer).

Reparatörerna vid banavdelningen rekryteras från banvakter och banarbetare. Vid maskinavdelningen åter rekryteras de antingen från sådana stationskarlar, som under någon längre tid tjänstgjort såsom hantlangare åt reparatörer, eller från verkstadsarbetarkåren. Vidare förekommer i vissa fall, att till reparatörer antagas utanför verket stående, särskilt yrkeskunniga personer. Detta gäller huvudsakligen bilreparatörerna. Huvudverkstädernas reparatörer rekryteras i regel ur arbetargruppen.

I skrivelse den 30 november 1938 till tjänsteförteckningssakkunniga har *svenska järnvägsmannaförbundet* hemställt om uppflyttning av reparatörerna från 7 till 8 lönegraden.

Med anledning härav har *järnvägsstyrelsen* inför de sakkunniga framhållit, att något önskemål från styrelsens sida om en reparatörsbefattning i 8 lönegraden icke förefunnes men att styrelsen likväl icke ville motsätta sig införandet i tjänsteförteckningen av nämnda befattning, därest så skulle visa sig nödvändigt beträffande andra kommunikationsverk. Styrelsen har vidare upplyst, att stora svårigheter redan nu förefinnas att differentiera förste reparatörs- och reparatörsbefattningarna med hänsyn till arbetets art och kvalifikationer. Införandet av den nya befattningen skulle givetvis medföra ytterligare svårigheter i nämnda hänseende.

Tjänsteförteckningssakkunniga ha för sin del anfört bland annat följande.

Vid överläggningar inför de sakkunniga med personalrepresentanter ha de sakkunniga erinrat, att det redan på grund av meddelade direktiv vore utslutet att bereda förbättrad löneställning åt hela reparatörsgruppen, men att en delning av gruppen vore tänkbar. Vederbörande personalrepresentanter ha därvid framhållit, att vid sådant förhållande även en dylik åtgärd vore av värde, då det gällde att söka åstadkomma en rättvis lönesättning. Från verksstyrelsernas sida har man från olika utgångspunkter icke velat motsätta sig införandet av befattningen även i 8 lönegraden samtidigt som emellertid mer eller mindre betonats, att vissa svårigheter skulle möta vid en sådan uppdelning. Då vad vid överläggningarna förekommit givit de sakkunniga den uppfattningen, att visst fog för uppflyttning av en del reparatörer till 8 lönegraden föreligger samt att en dylik differentiering, även om svårigheter förefinnas, likväl läter kunna genomföras, ha de sakkunniga icke velat motsätta sig, att en reparatörsbefattning upptages jämväl i nämnda lönegrad.

De sakkunniga förutsätta, att endast de reparatörer, vilkas arbetsuppgifter mera markerat skilja sig från övriga reparatörers, må ifrågakomma till placering i den högre lönegraden.

I utlåtande den 2 mars 1939 över de sakkunnigas betänkande har *järnvägsstyrelsen* ytterligare understrukit de svårigheter, som vore förenade med en differentiering av reparatörstjänsterna mellan 7 och 8 lönegraderna.

Kommunikationsverkens lönenämnd har i utlåtande den 6 mars 1939 icke framställt någon erinran mot de sakkunnigas förslag.

*Departements-
chefen.*

Av den lämnade redogörelsen framgår, att järnvägsstyrelsen ställt sig mycket tveksam rörande lämpligheten av en uppflyttning av vissa reparatörsbefattningar till 8 lönegraden. Styrelsen har emellertid icke velat motsätta sig tjänsteförteckningssakkunnigas jämväl med tvekan framlagda förslag om införande av reparatörsbefattning även i sistnämnda lönegrad.

Jag vill erinra, att Kungl. Maj:t förut denna dag på min tillstyrkan föreslagit införande av befattningen reparatör i 8 lönegraden vid såväl telegrafverket som statens vattenfallsverk. Såsom jag därvid framhöll ha varken telegrafstyrelsen eller vattenfallsstyrelsen framfört några erinringar mot den nya tjänstegraden. Jag är med hänsyn härtill benägen att antaga, att en differentiering av reparatörsbefattningarna i enlighet med de sakkunnigas förslag även vid statens järnvägar skulle, om ock med vissa svårigheter, låta sig göra.

Nu har emellertid inträffat en omständighet, som enligt min uppfattning måste tillmätas avgörande betydelse, då det gäller att taga ställning till ifrågasvarande spörsmål, nämligen att personalkommissionen, bestående av representanter för såväl personalorganisationer som järnvägsstyrelsen, vid sin efter avgivandet av de sakkunnigas betänkande verkställda undersökning icke framlagt något förslag om införande av reparatörsbefattningar i 8 lönegraden. Kommissionens förslag i denna del är enhälligt. Däremot har kommissionen förordat en icke obetydlig ökning av antalet förste reparatörer i 10 lönegraden.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit anser jag mig för statens järnvägars vidkommande icke böra tillstyrka, att befattningen reparatör införes i 8 lönegraden.

Införande av rälsbussförare i A 8. Under senare år ha införts s. k. rälsbussar, varmed förstås å järnvägslinje framförda motorvagnsliknande fordon.

Den 11 januari 1935 har järnvägsstyrelsen förordnat, att förarna av dessa fordon, vilka alltid äro enbemannade, skola — oavsett längden av den dagliga arbetstiden såsom förare — anses fullgöra tjänst i 6 lönegraden. Den 6 december 1935 har Kungl. Maj:t godkänt detta styrelsens beslut.

Såsom förare av rälsbussar tjänstgöra för närvarande antingen trafikbiträden (6 lönegraden) eller tjänstemän i 5 lönegraden, vilka senare förordnats att mot vikariatsersättning uppehålla trafikbiträdestjänst. I tjänst-

göringen ingår, förutom framförandet och skötseln av fordonet, förande av tågrapport, biljettgranskning och, i viss utsträckning, biljettförsäljning ävensom handhavande av godshandlingar för res- och expressgods samt, i viss utsträckning, ilgods.

För att kunna antagas till rälsbussförare erfordras, förutom fallenhet för skötsel och handhavande av motorer, att äga för lokomotivförare föreskrivna insikter i säkerhetsordningen ävensom i andra särskilt utfärdade säkerhetsföreskrifter, att snabbt och säkert kunna läsa såväl grafisk tidtabell som tjänstetidtabell, att vara väl förtrogen med fordonets, särskilt driv- och bromsningsanordningarnas, konstruktion, verkningssätt och skötsel, att själv kunna avhjälpa mindre fel å fordonet samt att vid tjänstgöring i tåg-tjänst väl känna banan med dess lutnings- och krökningsförhållanden, belägenheten av driftplatser och fasta signalinrättningar samt av vägkorsningar, rörliga broar, bergskärningar och tunnar ävensom bangårdarnas olika tågvägar.

I promemoria den 28 oktober 1938 till tjänsteförteckningssakkunniga har järnvägsstyrelsen föreslagit, att förarna av rälsbussar måtte med benämningen rälsbussförare placeras i 7 lönegraden. Till stöd härför har styrelsen anfört, att rälsbussförarnas åligganden äro av förhållandevis ansvarsfull natur, i det de tjänstgöra icke blott såsom fordonets förare utan även såsom biljettgranskare m. m.

Tjänsteförteckningssakkunniga ha för sin del tillstyrkt, att befattningen rälsbussförare i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag införes i 7 lönegraden.

Representanten för järnvägsmannaförbundet har däremot hävdad den uppfattningen, att ifrågavarande befattning borde införas i 8 lönegraden.

Vid ärendets remissbehandling har kommunikationsverkens lönenämnd icke framställt någon erinran mot de sakkunnigas förslag. Ledamoten av lönenämnden Eriksson har däremot anslutit sig till den av representanten för järnvägsmannaförbundet uttalade uppfattningen.

Personalkommissionen har (betänkandet del III) erinrat, att kommissionen i skrivelse till tjänsteförteckningssakkunniga föreslagit inplacering av rälsbussförarna i 7 lönegraden. Kommissionen uttalar, att kommissionen icke funnit anledning frångå denna uppfattning. Vid såväl nämnda skrivelse som vid kommissionens betänkande har ledamoten Christiansson fogat särskilt uttalande, vari han föreslår befattningarnas införande i 8 lönegraden.

Allmänna lönenämnden slutligen har funnit kommissionens uttalande i förevarande del icke föranleda någon erinran. Däremot har ledamoten Eriksson med instämmande av ledamoten Mattelin förordad bifall till Christianssons förslag.

I enlighet med min hemställan har Kungl. Maj:t förut denna dag fram-

Departements-
chefen.

gifter, som åvila dessa befattningshavare, och de med förändret av rälsbussar förenade tjänstäliggandena kan vara svår att göra, vill det dock synas mig som om rälsbussförarnas arbetsuppgifter vore av mera kvalificerad art.

Även en jämförelse mellan rälsbussförarnas arbetsuppgifter och de åligganden, som vid statens järnvägar i allmänhet äro förenade med tjänst i 7 lönegraden, synes mig utfalla till rälsbussförarnas förmån. Härtill kommer att rälsbussförarna, enligt vad jag under hand inhämtat, icke kunna räkna med befordran till högre tjänst, vilken möjlighet däremot regelmässigt förefinnes för såväl nyss åsyftade befattningshavare i 7 lönegraden som de av mig till placering i 8 lönegraden föreslagna motorvagnsförarna. Jag finner sålunda goda skäl tala för de framförda förslagen om inplacering av rälsbussförarna i 8 lönegraden.

Det har visserligen icke gjorts gällande, att några konsekvenser för andra befattningshavargrupper skulle följa av en dylik inplacering. För undvikande av varje missförstånd härutinnan anser jag mig dock böra framhålla, att jag för min del icke anser mig kunna medverka till att vare sig kollektivavtalsanställda förare å statens järnvägars billinjer eller andra befattningshavare inom liknande verksamhetsområden under hänvisning till rälsbussförarnas lönegradsplacering tillerkännas förbättrade löneförmåner.

Av det anförda framgår, att jag tillstyrker införandet av benämningen rälsbussförare i lönegraden A 8. I enlighet med personalkommissionens förslag bör antalet befattningar för närvarande bestämmas till 119.

Uteslutning av stationsmästare av klass 7 i A 8. För närvarande finnes 1 befattning såsom stationsmästare av klass 7 i lönegraden A 8. I enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag, som vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, bör befattningen uppföras å övergångsstat samt anteckning härom införas i tjänsteförteckningen.

Införande av banbiträde i A 6 samt effektvårdare, tågstäderska och vagnstäderska i A 1. I enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag, som vid ärendets remissbehandling lämnats utan erinran, tillstyrker jag, att ifrågakvarande befattningar införas i tjänsteförteckningen.

Vid bifall härtill torde antalet banbiträden i enlighet med personalkommissionens förslag böra bestämmas till 261. Rörande antalet befattningar såsom effektvårdare, tågstäderska och vagnstäderska torde Kungl. Maj:t framdeles efter förslag av järnvägsstyrelsen vilja meddela beslut.

Personalkommissionens förslag i övrigt jämte vissa förut icke redovisade yrkanden från personalhåll.

Utöver de av *personalkommissionens förslag*, till vilka jag i det föregående angivit min ståndpunkt, har kommissionen föreslagit vissa förändringar beträffande antalet befattningar inom olika lönelägen i den av riksdagen fastställda personalförteckningen för statens järnvägar. Beträffande dessa

förslag, av vilka flertalet av mig omnämnts i det föregående, anser jag mig böra tillstyrka dem, som järnvägsstyrelsen och allmänna lönenämnden i yttranden över personalkommissionens betänkanden lämnat utan erinran. För överskådlighetens skull ha förslagen ifråga upptagits i en särskild sammanställning, vilken såsom bilaga torde få fogas vid detta protokoll (*Bilaga*). Rörande motiveringen till personalkommissionens förslag i förevarande hänseenden liksom i fråga om de i anledning av desamma avgivna remissyttrandena torde jag få hänvisa till handlingarna i ärendet.

Vid min redogörelse för de i det föregående berörda detaljförslagen har jag återgivit *yrkanden och synpunkter från personalhåll*, i den mån dessa icke täckas av de vid de olika förslagen återgivna remissyttrandena. Därutöver finnes emellertid ett antal yrkanden från personalhåll, vilka jag icke ansett mig böra tillstyrka. För fullständighetens skull vill jag här i ett sammanhang återgiva dessa yrkanden.

Beträffande tjänsteförteckningsrevisionen har sålunda utöver förut omförmälda förslag yrkats

dels av representanten för järnvägsmannaförbundet uppflyttning av kontorist från lönegraden A 8 till lönegraden A 9, banförman från lönegraden A 7 till lönegraden A 8 samt maskinvakt å tågfarja, rorgångare och timmerman från lönegraden A 6 till lönegraden A 7 ävensom införande av bilförare och ställverksvakt i lönegraden A 7,

dels av representanten för Sveriges lokomotivmannaförbund uppflyttning av lokeldare från lönegraden A 7 till lönegraden A 8,

dels av representanten för kommunikationsverkens ingenjörsförbund uppflyttning av överinspektör från lönegraden A 28 till lönegraden A 29 samt införande av byrådirektör i lönegraden A 29 och förste ingenjörsbefattningar i lönegraden A 28,

dels av statens järnvägars mästarte- och förmansförening införande av verkstadsmästare i lönegraden A 17 och verkstadsförman i lönegraden A 14,

dels av svenska maskinbefälsförbundet uppflyttning av övermaskinist av klass 1 från lönegraden A 20 till lönegraden A 21 och övermaskinist av klass 2 från lönegraden A 18 till lönegraden A 20 jämte vissa förändringar i övrigt, beträffande vilka jag hänvisar till handlingarna i ärendet,

dels av Sveriges järnvägars banmästareförening uppflyttning av banmästare från lönegraden A 10 till lönegraden A 12 och banförman från lönegraden A 7 till lönegraden A 8 jämte vissa förändringar i övrigt, beträffande vilka jag hänvisar till handlingarna i ärendet,

dels ock av kommunikationsverkens ingenjörsförbund uppflyttning av ban- och maskiningenjörerna vid distriktskanslierna från lönegraden A 26 till lönegraden A 27.

Vidare har vid personalkommissionens betänkanden fogats särskilda yttranden i vissa i det föregående av mig ej särskilt berörda frågor av ledamöterna av kommissionen Markland, Dahlberg och Christiansson. I fråga om innehållet i dessa yttranden tillåter jag mig jämväl hänvisa till handlingarna i ärendet.

Sammanfattning och hemställan.

Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle beträffande *personalförteckningen*, utöver de förändringar som framgå av den vid statsrådsprotokollet såsom bilaga fogade sammanställningen, vidtagas följande ändringar — här angivna med utgångspunkt från det i sammanställningen upptagna antalet befattningar — nämligen ökning av antalet distriktschefer (C 9) från 5 till 6, införande av 3 byrådirektörer i lönegraden A 28, minskning av antalet förste byråingenjörer (A 27) från 17 till 14, ökning av antalet byråingenjörer (A 26) från 14 till 15, ökning av antalet sekreterare (A 26) från 4 till 5, ökning av antalet verkstadsingenjörer (A 26) från 3 till 4, ökning av antalet baninspektorer (A 22) från 7 till 14 samt ökning av antalet verkstadsinspektorer (A 22) från 10 till 11. Såsom av nyssnämnda sammanställning framgår skola ban- och verkstadsinspektorer inrymmas under den nya benämningen ingenjör.

Vidare bör vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag om förvärv av Blekinge kustbanor (propositionen nr 181) antalet byråassistenter i lönegraden A 21 ökas från 28 till 29.

Beträffande *tjänsteförteckningen* skulle, förutom de ändringar som framgå av förut omnämnda sammanställning, vidtagas följande förändringar, nämligen i

lönegraden A 21: införande av distriktskassör med anteckning tillika, att befattningen endast förekommer å övergångsstat,

lönegraden A 20: införande av byråassistent och utbyte av underingenjör mot ingenjör,

lönegraden A 18: införande av lokmästare, överbanmästare och förste telegrafist med anteckning tillika, att sistnämnda befattning endast förekommer å övergångsstat,

lönegraden A 16: införande av ledningsmästare och verkstadsmästare,

lönegraden A 14: införande av stationsmästare av klass 6,

lönegraden A 12: införande av ledningsförman och verkstadsförman samt utbyte av stationsmästare av klass 6 mot stationsmästare av klass 7, trädgårdsmästare mot förste trädgårdsmästare och vagngårdsmästare mot vagnmästare,

lönegraden A 10: uteslutning av verkstadsförman,

lönegraden A 8: införande av förste portvakt, motorvagnsförare, rälsbussförare och trädgårdsmästare samt anteckning, att stationsmästare av klass 7 endast förekommer å övergångsstat,

lönegraden A 7: uteslutning av förste portvakt och trädgårdsförman,

lönegraden A 6: införande av banbiträde,

lönegraden A 1: införande av effektvårdare, tågstäderska och vagnstäderska.

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

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

Personalförteckning för statens järnvägar.

Tjänstemän & ordinarie stat.

Befattning.	Lönegrad.
1 generaldirektör och chef	C 17
1 överdirektör och souschef	C 11
6 distriktschefer	C 9
1 förrådsdirektör	C 8
1 verkstadsdirektör	C 8
1 verkstadsöveringenjör	C 6
11 byråchefer	A 30
1 arkitekt	A 28
3 byrådirektörer	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
14 förste byråingenjörer	A 27
10 förste maskiningenjörer	A 27
7 förste sekreterare	A 27
19 förste trafikinspektörer	A 27
4 förste verkstadsingenjörer	A 27
1 lantmätare	A 27
18 baningenjörer	A 26
2 befälhavare av klass 1 å tågfärja	A 26
15 byråingenjörer	A 26
5 elektroingenjörer	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
5 sekreterare	A 26
6 signalingenjörer	A 26
5 telegrafingenjörer	A 26
11 trafikinspektörer	A 26
4 verkstadsingenjörer	A 26
5 överinspektörer	A 26
15 stationsinspektörer av klass 1 A.....	A 25
1 befälhavare av klass 2 å tågfärja.....	A 24
1 expeditjonsföreståndare	A 24

Befattning.	Lönegrad.
1 förrådskontrollör	A 24
3 förste kontrollörer	A 24
14 ingenjörer	A 24
10 sekreterare	A 24
26 stationsinspektorer av klass 1 B.....	A 24
8 expeditjonsförståndare	A 22
49 ingenjörer	A 22
30 stationsinspektorer av klass 2	A 22
1 verkstadskamrer	A 22
4 aktuarier	A 21
29 byråassistenter	A 21
22 expeditjonsföreståndare	A 21
2 förste styrmän av klass 1.....	A 21
1 huvudkassör	A 21
10 kontrollörer	A 21
25 notarier	A 21
4 revisorer	A 21;

2:o) medgiva, att i tjänsteförteckningen må vidtagas av mig i det föregående förordade förändringar;

3:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag i det föregående förordat meddela de bestämmelser, som erfordras på grund av tjänsteförteckningsrevisionen, samt de övergångsbestämmelser i övrigt, som vid genomförandet av förberörda förslag må erfordras.

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

Ur protokollet:
C.-A. v. Schéele.

Sammanställning,

utvisande av departementschefen förordade förslag till förändringar från och med den 1 juli 1942 i den av riksdagen fastställda personalförteckningen för statens järnvägar i anledning av 1938 års personalkommissions förslag.

Löne-grad	B e f a t t n i n g	Nuvarande antal	Styrelsen	Distriktskanslierna	Drifts-avdelningen	Tåg-färjorna	Billin-erna	För-råds-avdelningen	Huvud-verkstäderna	Förelaget antal
C 17	Generaldirektör och chef	1	—	—	—	—	—	—	—	1
C 11	Överdirektör och sous-chef	1	—	—	—	—	—	—	—	1
C 9	Distriktschef	5	—	—	—	—	—	—	—	5
C 8	Förrådsdirektör	1	—	—	—	—	—	—	—	1
C 8	Verkstadsdirektör ..	1	—	—	—	—	—	—	—	1
C 6	Verkstadsöveringenjör	1	—	—	—	—	—	—	—	1
A 30	Byråchef	11	—	—	—	—	—	—	—	11
A 28	Arkitekt	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	› Ombudsman	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	› Överinspektör	4	—	—	—	—	—	—	—	4
	› Överkontrollör	1	—	—	—	—	—	—	—	1
A 27	Distriktssekreterare ..	5	—	—	—	—	—	—	—	5
	› Förrådsintendent	3	—	—	—	—	—	—	—	3
	› Förste baningenjör ..	16	—	—	—	—	—	—	—	16
	› Förste byråingenjör ..	15	+2	—	—	—	—	—	—	17
	› Förste maskiningenjör	10	—	—	+1—1	—	—	—	—	10
	› Förste sekreterare ..	5	+2	—	—	—	—	—	—	7
	› Förste trafikinspektör	17	—	—	+2	—	—	—	—	19
	› Förste verkstadsingenjör	4	—	—	—	—	—	—	—	4
	› Lantmätare	1	—	—	—	—	—	—	—	1
A 26	Baningenjör	18	—	—	—	—	—	—	—	18
	› Befälhavare av klass 1 å tåg-färja	2	—	—	—	—	—	—	—	2
	› Byråingenjör	10	+4	—	—	—	—	—	—	14
	› Elektroingenjör	—	—	+5	—	—	—	—	—	5
	› Förrådsintendent	2	—	—	—	—	—	—	—	2
	› Förste aktuarie och chef för statistiska kontoret	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	› Förste revisor	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	› Intendent	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	› Kamrer	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	› Maskiningenjör	8	—	—	+1—1	—	—	—	—	8

Löne-grad	Befattning	Nuvarande antal	Styrelsen	Distriktskanslierna	Drifts-avdelningen	Tåg-färjorna	Billin-jerna	För-råds-avdelningen	Huvud-verkstä-derna	Förel-slaget antal
A 26	Sekreterare.....	4	+2-2	—	—	—	—	—	—	4
»	Signalingenjör	5	—	+1	—	—	—	—	—	6
»	Telegrafingenjör	5	—	—	—	—	—	—	—	5
»	Trafikinspektör.....	13	—	—	-2	—	—	—	—	11
»	Verkstadsingenjör....	3	—	—	—	—	—	—	—	3
»	Överinspektör	5	—	—	—	—	—	—	—	5
A 25	Stationsinspektör av klass 1 A	15	—	—	—	—	—	—	—	15
A 24	Befälhavare av klass 2 å tågfarja	1	—	—	—	—	—	—	—	1
»	Expeditionsföreståndare	1	—	—	—	—	—	—	—	1
»	Förrådskontrollör ..	1	—	—	—	—	—	—	—	1
»	Förste kontrollör	3	—	—	—	—	—	—	—	3
»	Ingenjör.....	—	+3	—	+9	—	—	—	+2	14
»	Sekreterare	8	+3-1	—	—	—	—	—	—	10
»	Stationsinspektör av klass 1 B	26	—	—	—	—	—	—	—	26
A 22	Baninspektör ¹	7	—	—	—	—	—	—	—	7
»	Distriktskamrerare ² ..	5	—	-5	—	—	—	—	—	—
»	Elektroingenjör	14	-1	-5	-6	—	—	—	-2	—
»	Expeditionsföreståndare.....	—	—	—	+8	—	—	—	—	8
»	Konstruktör ¹	13	+7-2	—	—	—	—	—	—	18
»	Maskininspektör ¹	9	—	—	-3	—	—	—	—	6
»	Stationsinspektör av klass 2	30	—	—	—	—	—	—	—	30
»	Verkstadsinspektör ¹ ..	10	—	—	—	—	—	—	+2-2	10
»	Verkstadskamrer	1	—	—	—	—	—	—	—	1
A 21	Aktuarie.....	4	—	—	—	—	—	—	—	4
»	Byråassistent.....	23	—	+5	—	—	—	—	—	28
»	Expeditionsföreståndare.....	23	—	—	-1	—	—	—	—	22
»	Förste styrman av klass 1.....	2	—	—	—	—	—	—	—	2
»	Huvudkassör.....	1	—	—	—	—	—	—	—	1
»	Kontrollör	10	—	—	—	—	—	—	—	10
»	Notarie	14	+12-1	—	—	—	—	—	—	25
»	Revisor	3	+1	—	—	—	—	—	—	4
	Summa	407	+36-7 +29	+11-10 +1	+21-14 +7	—	—	—	+4-4	444

¹ Befattningarna föreslås sammanförda under benämningen ingenjör.

² Befattningen skall finnas endast å övergångsstat.