

Nr 304.

Av herr **Sundberg, Carl**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m.*

I propositionen nr 236 angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m. har Kungl. Maj:t bl. a. föreslagit, att de sju byråchefer vid statens järnvägar, som ännu äro placerade i lönegrad A 30, skola överflyttas till C-planen och därvid placeras i lönegrad C 8 och erhålla benämningen statsbanedirektörer. I samma proposition anmäles, att driftscheferna vid statens järnvägar i skrivelse den 1 februari 1947 hemställt om uppflyttning av distriktschefsbefattningarna från C 9 till C 11. Denna framställning har icke föranlett annat uttalande från departementschefens sida än att han för närvarande icke är beredd att tillstyrka framställningen.

Vid 1946 års riksdag framlades i proposition nr 239 förslag om uppflyttning av cheferna för vissa tekniska byråer inom järnvägsstyrelsen till C-planen med inplacering av chefen för bantekniska byrån i lönegrad C 9 samt cheferna för elektrotekniska och maskintekniska byråerna i lönegrad C 8, samtliga med benämningen överingenjör. I samma proposition omnämndes, hurusom cheferna för kommunikationsverken i olika sammanhang gjort framställning om förbättrad löneställning för samtliga byråchefer. Vid det tillfället ansåg departementschefen emellertid, att med prövningen av detta spörsmål borde anstå till dess resultat av då pågående utredning rörande allmän lönereglering för statstjänstemännen förelåge.

Samtidigt med denna deklaration förklarade departementschefen även (s. 3 i proposition 239/1946), att i samband med en blivande omprövning av löneställningen för byråcheferna en av distriktscheferna då gjord framställning om förbättrade löneförmåner borde komma under bedömande.

Distriktschefsbefattningens vid statens järnvägar nuvarande läge i löneskalan fastställdes av statsmakterna år 1919. I det fr. o. m. den 1 juli 1920 gällande avlöningsreglementet blev lönen nämligen bestämd till 16 000 kronor. I civila avlöningsreglementet, som trädde i kraft den 1 juli 1939, blev befattningen i anslutning härtill efter inräknande av dyrtidstillägg hänförd till lönegrad C 9, således med lönen 17 000 kronor. Det högre lönebeloppet innebar följaktligen icke i verkligheten höjning med 1 000 kronor sedan 1920 års avlöningsreglemente utan endast en omräkning.

Under det kvartsekel, som förflutit sedan år 1919, ha åtskilliga mycket betydelsefulla förändringar inträffat vid statens järnvägar, varigenom icke enbart distriktschefernas arbets- och ansvarsbörda i avsevärd grad utökats utan även deras ställning i statsbaneorganisationen fått en helt annan karaktär, i det denna befattning erhållit en avsevärt mera självständig ställning och blivit för statsbanedriftens skötsel av större betydelse än tillförne.

De viktigare av de inträdda förändringarna skola här något beröras.

Först må då framhållas den förändring, som för distriktschefernas del inträdde genom den omorganisation av linjeförvaltningarna, som genomfördes år 1928. Före denna tidpunkt ägde de då i den s. k. distriktsförvaltningen ingående, mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna stående, ban-, maskin- och trafikdirektörerna att var för sin avdelning svara för och avgöra stora grupper av ärenden. Vid nämnda omorganisation slopades distriktsförvaltningarna, och dessas befogenheter tillades i stort sett distriktschefen, som härigenom blev ensam beslutande i så gott som alla frågor, som tillhörde distriktsmyndighetens avgörande. Reformen, som bl. a. innebar, att samtliga sektionsföreståndare inträdde som direkt föredragande inför distriktschefen, medförde en kraftig ökning av dennes arbets- och ansvarsbörda. Därtill kommer, att styrelsen vid upprepade tillfällen genomfört decentralisering av vissa ärendens behandling och därvid på distriktscheferna överlämnat befogenheten att besluta i vissa grupper av ärenden, vilka tidigare handlagts av järnvägsstyrelsen. Distriktscheferna intaga sålunda numera, såsom ovan antytts, en helt annan och mera självständig ställning i organisationen än vid den tidpunkt för mer än 25 år sedan, då den nuvarande löneställningen fastställdes.

Distriktscheferna hava numera att, till skillnad mot vad tidigare var fallet, själva inför styrelsen svara för den ekonomiska skötseln och personalhållningen inom hela den egentliga drifttjänsten, bestående av ban-, maskin- och trafiktjänsten samt elektrodriften och biltrafiken.

Samtidigt med denna genomgripande organisationsförändring har de olika distriktens geografiska utsträckning avsevärt ökats genom förstatligandet av enskilda järnvägar och genom nybyggen av statsbanelinjer i Norrland. Linjelängden har sålunda förändrats på följande sätt:

Trafikerad banlängd

	<i>Januari 1920</i>	<i>Januari 1947</i>
I distriktet	915 km	1 969 km
II »	1 248 »	1 568 »
III »	621 »	2 097 »
IV »	1 389 »	2 331 »
V »	1 340 »	2 035 »
VI »	—	2 324 »

Samtidigt har antalet av den vid distriktet anställda personalen ökat på följande sätt:

	November 1920	November 1946
I distriktet	9 209	14 396
II »	6 594	8 059
III »	5 995	10 936
IV »	5 310	7 430
V »	4 607	5 882
VI »	—	6 327

Inordnandet i statens järnvägars förvaltningsapparat av de genom inköp förstatligade banorna, den utvidgade banelektrifieringen ävensom den ständigt fortgående snabba utvecklingen på bl. a. de tekniska områdena ha ställt distriktscheferna inför en mångfald skiftande problem, vilka kommit att beröra järnvägsdriftens flesta grenar.

Nya uppgifter ha också tillkommit genom indragning från och med 1938 av byggnadsbyråns verksamhet inom järnvägsstyrelsen. Därvid överflyttades nämligen utförandet av behövliga större ny- och ombyggnadsarbeten, däribland dubbelspårsbyggen, som förut skötts genom nämnda byrås försorg, till distriktet. De arbeten, som härigenom tillförts distriktet, ha på grund av förhållandenas utveckling fått en betydande omfattning, vilken ej kommer att minska inom överskådlig tid.

Vidare må nämnas, att samtliga statens järnvägar tillhöriga billinjer äro inordnade i distriktsorganisationen och utgöra ett för distriktscheferna sedan 1920 helt nytillkommet arbetsområde, som givit distriktscheferna ett väsentligt merarbete av mycket stor betydelse för statens järnvägar, bl. a. i syfte att i ett intimt samarbete mellan järnvägs- och bilrörelse vidga området för järnvägens transporttjänst. Statens järnvägars bilrörelse är stadd under fortsatt kraftig utveckling.

Billinjerna ha för närvarande följande utsträckning och antal personal m. m.

	Trafikerad linjelängd	Antal motorfordon	Antal anställd personal
I distriktet	2 365 km	155	379
II »	1 970 »	132	184
III »	3 374 »	193	346
IV »	2 490 »	108	189
V »	244 »	23	62
VI »	3 153 »	177	253

Till vad ovan nämnts kommer, att den kraftiga ansvällning järnvägstrafiken undergått har fordrat en extra anspänning, ej minst av distriktschefernas krafter och förutseende, för att under beaktande och iakttagande i före-

kommande fall av utav järnvägsstyrelsen upplagda riktlinjer eller anvisningar få trafiken avvecklad så friktionsfritt som möjligt och med ständigt aktgivande på och tillgodoseende av dels statsmakternas fordran om skäligen förräntning av investerat kapital, dels trafikanternas berättigade krav på en perfekt transporttjänst. Den av trafikens omfattning under krisåren nödvändiggjorda kraftiga ansvällningen av personalstocken i drifttjänst har alldeles särskilt krävt och fordrar allttjämt uppmärksamhet och planläggning från distriktschefernas sida för att dels personalbrist icke skall hindra en tillfredsställande trafikavveckling och dels att personalöverskott icke skall vid vikande konjunktur verka ekonomiskt tyngande på det statliga järnvägsföretaget.

I detta sammanhang må ej heller konkurrensproblemet förglömmas. Detta har visserligen under krisåren helt naturligt icke framträtt med nämnvärd styrka, men kommer förvisso att snart nog göra sig påmint. I den mån som en viss trafiknedgång inträder, minska sålunda ej därigenom distriktschefernas arbetsbörda och betydelse. Distriktscheferna nödgas därvid nämligen ha sin uppmärksamhet än ytterligare skärpt på förhållandet mellan olika transportmedel och icke försumma något som kan vara ägnat att stärka och hävda järnvägens betydelse som trafikutöware.

Dessa problem jämte det allmänna framåtskridandet på transportväsendets område kräver av distriktscheferna vaken blick för behovet av moderniseringar och rationaliseringar, av vilka en betydande del berörande den ekonomiska hushållningen — icke minst personalhushållningen — måste bli beroende av initiativ från distriktscheferna.

Genom den ökning av distriktens verksamhet och av trafikens omfattning, som sålunda inträtt under tiden efter år 1919, har medelförbrukningen vid driftavdelningen stigit från 255 milj. kronor år 1920 till i runt tal 400 milj. kronor för löpande budgetår, varvid sistnämnda belopp blir särskilt anmärkningsvärt, om man betänker, att dyrtidsläget var väsentligt högre 1920 än f. n. Då distriktscheferna enligt gällande instruktion skola inför styrelsen uppbära det närmaste ansvaret för distriktens ekonomiska skötsel, torde det stå klart, att deras ekonomiska ansvar är mycket betydande och att den löneställning distriktscheferna för närvarande intaga icke avvägs med hänsyn till deras nuvarande ställning i statsbaneorganisationen och icke tillnärmelsevis motsvarar det arbete och ansvar, som pålagts dem. Detta förhållande har för övrigt också vid olika tillfällen uppmärksamats av järnvägsstyrelsen. Styrelsen har sålunda i sitt utlåtande den 7 oktober 1930 över 1928 års lönekommittés betänkande angående nytt avlöningsreglemente, sedan styrelsen påyrkat byråchefernas inplacering bland förordnande-tjänstemännen med 20 000 kronors årlig lön, anfört följande: »Den föreslagna löneändringen för byråcheferna medför som en given konsekvens, att lönerna för överdirektören, överingenjören och distriktscheferna böra

höjas. En dylik höjning är även av ovan angivna skäl med hänsyn till dessa befattningshavares viktiga och krävande ämbetsuppgifter, enligt styrelsens mening, synnerligen väl befogad. Styrelsen får därför föreslå, att lönerna bestämmas för verkstadsdirektören till samma belopp som för byråcheferna, 20 000 kronor, för distriktscheferna och för överingenjören till 22 500 kronor samt för överdirektören till 25 000 kronor.» Även vid ett senare tillfälle har styrelsen föreslagit dylik uppflyttning i lönegrad av distriktscheferna, nämligen i det yttrande styrelsen den 2 mars 1939 avgav till Kungl. Maj:t över tjänsteförteckningssakkunnigas betänkande. Därvid föreslog styrelsen, under framhållande av det stora ansvar för den ekonomiska hushållningen inom statens järnvägars distrikt, som åvilade distriktscheferna, att dessa måtte uppflyttas till lönegrad C 10.

Distriktschefernas lönesättning i C 9, som realiter enligt ovanstående gällt sedan 1919 — det vill säga mer än ett kvartssekel — bör sålunda, synes det mig, nu vara mogen för en omedelbar och åtminstone blygsam förbättring, därest icke denna grupp av förtroendetjänstemän genom andra tjänstemäns uppryckning på löneskalan skola få sin ställning inom statsbaneförvaltningen ganska radikalt ändrad. Ingenting talar nämligen för den uppfattningen, att distriktscheferna förlorat i betydelse för statens järnvägars förvaltning och framtida utveckling. Förhållandet är i stället det rakt motsatta. Såsom ovan framhållits, har järnvägsstyrelsen själv med tillfredsställelse tagit upp förslag om ökat bemyndigande för distriktscheferna i olika avseenden samt också givit dylika bemyndiganden. Detta är också helt naturligt i betraktande av statsbaneföretagets ökade utsträckning och fortskridande utveckling på områdena för dess verksamhet. Effektiviteten i verkets funktioner ökas för övrigt ingalunda genom centralisation utan genom dess motsats, decentralisation. En ytterligare sådan decentralisation är också med hänsyn till statsbaneföretagets utveckling av behovet starkt påkallad, och f. n. pågår även vid statens järnvägar en utredning i syfte att förverkliga denna tanke. Snabbhet är tidens lösen i transportverksamheten och trafikanternas perfekta betjänande i alla avseenden. En kraftfull och initiativrik ledning ute på distrikten är järnvägsstyrelsens bästa stöd i dess verksamhet att lotsa statsbaneföretaget genom såväl goda som mindre goda tider.

Det gamla inbördes förhållandet mellan distriktschefer och byråchefer — redan delvis rubbat genom den 1946 beslutade löneförbättringen för de tekniska byråcheferna — bör återställas respektive bibehållas med hänsyn alldeles särskilt till distriktschefernas mera självständiga och ansvarsfulla ställning ävensom på grund av de mångskiftande, krävande arbetsuppgifter, som påvila dem och förutsätta ett rikt differentierat järnvägsmannaskap. Ett ytterligare uppskov med löneförbättring för distriktscheferna är icke förenligt med rättvisa och billighet. På sätt i propositionen nr 239/1946 framhållits synes det mig därför nödvändigt, att frågan om distriktschefernas

löneställning löses samtidigt med den föreliggande frågan om byråchefernas uppflyttning i lönegrad. Det gäller för övrigt endast en grupp av sex förtroendetjänstemän inom statsbaneförvaltningens cirka 60 000 anställda.

Upplysningsvis må här framhållas, att järnvägsstyrelsen och allmänna lönenämnden såväl under 1946 som i år i avgivna utlåtanden förordat distriktschefsbefattningens uppflyttning med en lönegrad, varvid järnvägsstyrelsen förutsatte, att distriktschefernas löneställning upptoges till provning samtidigt med byråchefernas.

Med anledning av vad ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att distriktschefsbefattningen vid statens järnvägar skall inplaceras i lönegrad C 10.

Stockholm den 14 maj 1947.

Carl Sundberg.