

Nr 219.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa tjänster vid kommunikationsverken m. m.; given Stockholms slott den 4 april 1952.

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

GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 4 april 1952.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och civildepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

I skrivelser den 7 december 1951 resp. den 10 och den 31 januari 1952 har generalpoststyrelsen, vattenfallsstyrelsen och telegrafstyrelsen framlagt förslag angående antalet tjänster i Ca 24 och högre lönegrader. Över framställningarna har statens lönenämnd avgivit utlåtanden den 12 resp. den 14 och 22 februari 1952.

Efter samråd med chefen för civildepartementet framlägger jag i det följande förslag om kontraktsanställning i viss omfattning av tjänstemän vid statens vattenfallsverk. I övrigt torde ifrågakvarande framställningar icke böra föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd i vidare mån än som framgår av prop. nr 107 till årets riksdag eller kan komma att framgå som resultat av pågående förhandlingar mellan 1947 års tjänsteförteckningskommitté och vederbörande personalorganisationer.

I skrivelse den 31 januari 1952 har telegrafstyrelsen upprepat i skrivelse den 23 februari 1951 framlagda förslag om förbättrad löneställning för vissa tjänstemän i ledande ställning inom telegrafverket. Över framställningen har statens lönenämnd avgivit utlåtande den 13 februari 1952.

Efter samråd med chefen för civildepartementet finner jag mig icke böra tillstyrka, att vad styrelsen föreslagit för närvarande föranleder annan åtgärd än att, på sätt jag i det följande närmare utvecklar, chefen för verkstadsbyråns tillverkningsavdelning tillerkännes särskilt arvode utöver utgående lön.

Den 27 juni 1947 tillkallade min företrädare i ämbetet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 6 juni 1947 utredningsmän för att verkställa utredning rörande statens järnvägars organisation. Utredningen antog benämningen 1947 års järnvägsutredning.

Den 21 februari 1948 avgav utredningen betänkande angående den centrala ledningen av statens järnvägar (SOU 1948: 13). Beträffande lokalförvaltningen och biltrafiken m. m. avgav utredningen betänkande den 6 december 1949 (SOU 1949: 61).

I skrivelse den 16 februari 1951 har järnvägsstyrelsen — efter det styrelsen den 9 april 1948 utlätit sig över utredningens förstnämnda betänkande — framlagt vissa förslag rörande den centrala ledningens organisation. Vidare har styrelsen den 26 februari 1952 avgivit utlåtande över utredningens betänkande rörande lokalförvaltningen och biltrafiken.

I prop. nr 198 till 1951 års riksdag framhöll min företrädare i ämbetet i anledning av järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 februari 1951, att enligt hans mening samtliga organisationsförslag beträffande statens järnvägar borde prövas i ett sammanhang. Han uttalade den förhoppningen att så skulle kunna ske vid 1952 års riksdag.

Sedan järnvägsstyrelsen den 26 februari 1952 avgivit utlåtande över utredningens förslag beträffande lokalorganisationen och biltrafiken, föreligger ärendet i slutremitterat skick. Den av min företrädare angivna förutsättningen för att organisationsfrågan skulle kunna underställas årets riksdag föreligger alltså. Emellertid har riksdagen i skrivelse den 1 december 1951 (nr 365) anhållit, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en allsidig utredning rörande de statliga företagsformerna. Statsutskottet har i sitt till grund för riksdagens beslut liggande utlåtande (1951: 194) särskilt framhållit de af-färsdrivande verken som utövare av sådan statlig företagsamhet, som bör bli föremål för den begärda utredningen. På grund av vad sålunda förekommit

har jag för avsikt att i anledning av järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 februari 1951 i det följande föreslå vissa ändringar av den centrala ledningens organisation. Huruvida de föreliggande organisationsförslagen i övrigt bör påkalla några åtgärder från statsmakternas sida synes mig böra bli beroende på resultatet av den av riksdagen begärda utredningen; frågan om dess igångsättande är enligt vad jag inhämtat av chefen för finansdepartementet under övervägande inom departementet.

Den 17 februari 1951 avgav 1948 års personalkommission vid statens järnvägar betänkande rörande förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar (SOU 1951: 3). Betänkandet omfattar tjänstemannapersonal vid statsbaneföretaget med undantag av tjänstemän vid biltrafikbyrån och bilrörelsens linjeorganisation. Kommissionens förslag rymmas till övervägande delen inom den överenskommelse rörande lönegradsplaceringen för vissa tjänster, som förelagts årets riksdag i prop. nr 107. Vad kommissionen föreslagit beträffande löneställningen för byråchefer och vissa andra högre tjänster, som icke beröras av överenskommelsen, anser jag mig efter samråd med chefen för civildepartementet icke böra tillstyrka i vidare mån än som följer av vad jag i det följande föreslår.

Telegrafverket.

Särskilt arvode till chefen för verkstadsbyråns tillverkningsavdelning. Telegrafstyrelsen har hemställt, att chefen för verkstadsbyråns tillverkningsavdelning uppflyttas från verkstadsöveringenjör i Cp 13 till överingenjör i Cp 14. Till stöd för förslaget anför styrelsen följande.

Under tillverkningsavdelningen sortera ett 20-tal tillverkningsavdelningar på skilda håll i landet med en sammanlagd personalstyrka på 210 tjänstemän och ca 2 000 arbetare. Till avdelningen höra vidare ett antal specialavdelningar, nämligen en arbetsstudieavdelning med ackordsregister, en avdelning för personal- och avtalsfrågor, en planeringsavdelning med leveranskontor, ett verkstadsritkontor, en serviceavdelning för den inre tjänsten, ett maskinritkontor, en tillverkningskontrollavdelning och en verkstadsskola.

Chefen för avdelningen leder och övervakar den löpande tillverkningen inom samtliga televerkstäder samt svarar för planering av sådana ny- och utbyggnader av verkstäderna, som betingas av drifts- och verkstadsmässiga krav.

Efter samråd med chefen för civildepartementet förordar jag, att chefen för verkstadsbyråns tillverkningsavdelning med hänsyn till de uppgifter, som beträffande televerkstäderna åvila honom i hans egenskap av närmaste man till verkstadsdirektören, tillerkännes ett särskilt lönetillägg av 1 200 kronor för år.

Statens järnvägar.

Vissa omorganisationsförslag. De förslag till omorganisation beträffande den centrala ledningen av statens järnvägar, som jag i anslutning till vad jag inledningsvis anfört anser böra underställas årets riksdag, avse ekonomibyrån, trafik- och taxebyråerna samt rättsavdelningen. Jag kommer dessutom att något beröra överdirektörens arbetsuppgifter.

Järnvägsstyrelsen. Såsom förut framhållits yttrade sig styrelsen över 1947 års järnvägsutrednings förslag till organisation av statens järnvägars centrala ledning den 9 april 1948. Styrelsens förslag i skrivelsen den 16 februari 1951 grundar sig på den ytterligare erfarenhet, som vunnits efter generaldirektörsskiftet den 1 januari 1949. I nämnda skrivelse anför styrelsen följande allmänna synpunkter.

Under tiden efter den 1 januari 1949 har det i än högre grad än tidigare visat sig önskvärt att åstadkomma en decentralisering från verkschefen av ett ej obetydligt antal ärenden, varigenom han kan få större möjlighet att ägna sig åt de omfattande och viktiga problem som vid ett företag av statens järnvägars storlek oavslåttligen kräva sin lösning eller i vart fall uppmärksamhet. En koncentrerings av arbetet till ett färre antal ledande personer har vidare framstått som ett viktigt önskemål, vars realiserande skulle medföra förbättrade möjligheter till den särskilt i ett stort företag betydelsefulla ömsesidiga informationen om händelseutvecklingen och än viktigare därjämte även medföra en minskning av det stora antalet problem, som sträcka sig över olika enheters kompetensgränser, samt härigenom en minskning av antalet personer, som måste deltaga i besluten och de överläggningar och utredningar, som måste dels föregå besluten, dels följa dem för kontroll av deras verkningar, dels slutligen bli en följd av kravet att styrelsen kontinuerligt följer utvecklingstendensen inom verksamhetsområdet och anpassar sin målsättning därefter. Hittillsvarande diskussioner om styrelsens organisation synas ej alltid ha ägnat tillräcklig uppmärksamhet åt vikten av att organisationen är anpassad — ej blott för de egentliga besluten — utan även för här berörda moment av verksamheten.

En anpassning av organisationen till anförda önskemål kan och bör ske genom dels den minskning av antalet självständiga enheter inom styrelsen och därigenom föredragande, som kan vara möjlig att genomföra, dels överflyttande på överdirektören av befogenheten att avgöra vissa generella eller för visst tillfälle definierade grupper av ärenden, tillhörande annan byrås än drifttjänstbyråns handläggning, dels slutligen en utvidgad befogenhet för cheferna för styrelsens byråer. För att ernå en klar ansvarsfördelning skall härvid eftersträvas, att styrelsens direktiv till distrikten skola, i den mån de äro av beskaffenhet att mera påtagligt ingripa i distriktens förvaltning, gå genom generaldirektören till distriktscheferna. Antalet föredragande har under de två senaste åren — om distriktscheferna, med vilka samråd i avsevärd utsträckning äger rum, även inräknas — ökat med chefen för det provisoriska åttonde distriktet och minskat med chefen för reklamationsskontoret, som underställts ombudsmannen (chefen för rättsavdelningen). Antalet har härigenom förblivit oförändrat 25. Minskningen av antalet föredragande kan ej bli omfattande, men i någon mån vinnas genom ändrad byråindelning samt inordnande av självständiga kontor under byråer.

Efter att ha erinrat, att 1947 års järnvägsutredning förordat dels en uppdelning av den nuvarande ekonomibyrån på en kameralbyrå och en ekonomiexpedition och dels en sammanslagning av persontrafik- och persontaxebyråerna, å ena sidan, samt av godstrafik- och godstaxebyråerna, å andra sidan, anför styrelsen till stöd för sina förslag följande.

Den uppdelning av *ekonomibyrån*, som av järnvägsutredningen föreslagits, är i praktiken i viss mån genomförd, i det att en särskild utredningsavdelning inrättats. Styrelsen har också hos Kungl. Maj:t hemställt om förslag till riksdagen, att sagda sedan ett antal år de facto bestående tudelning skulle organisatoriskt komma till uttryck sålunda, att ledaren för utredningsavdelningen erhöle byråchefs tjänsteställning. Med en dylik uppdelning skulle emellertid följa, att de olika ekonomiska frågorna och utredningarna komma att sammanstråla först hos verkschefen. Visserligen skulle denne härigenom få utredningsorganet sig direkt underställt och härigenom komma i närmast möjliga kontakt med detta för honom utomordentligt viktiga organ, men olägenheterna med den samtidigt inträdande ytterligare splittningen i fråga om de ekonomiska frågornas handläggning framstå nu som större än fördelarna av den direkta kontakten, detta särskilt sedan det visat sig att icke blott utredningsarbetet utan även efterkalkyleringen av intäktsprogno sen samt drifts- och investeringskostnader behöva effektiviseras.

Vid sådant förhållande anser styrelsen numera, att övervägande skäl tala för att byrån bibehålles såsom en enhet och ställes under en persons ledning.

Till byråns uppgift bör även höra att vara hjälporgan för övriga byråer och linjemyndigheter i fråga om ekonomiska kalkyler. Avsikten är vidare, att chefen för ekonomibyrån på generaldirektörens uppdrag skall kunna leda vissa betydelsefulla utredningar, som spänna över flera byråers verksamhetsområden men vid vilka den ekonomiska aspekten är framträdande. Härmed skulle man komma fram till en ordning analog med det arrangemang, som redan träffats med överdirektören för drifttjänsten som ledande i sådana gemensamma utredningar, där drifttjänstbyråns synpunkter dominera.

I och med genomförandet av ändringen av ekonomibyråns nuvarande organisation kommer chefen för denna byrå att få ett betydande arbete och högst avsevärt ansvar vid bedömandet av för statens järnvägar genomgripande ekonomiska frågor. Han bör därför under benämningen ekonomidirektör placeras i Cp 17.

Till skillnad från vad järnvägsutredningen föreslagit och vad styrelsen tidigare förordat anser styrelsen nu, att de båda nuvarande *trafikbyråerna*, person- och godstrafikbyråerna, böra sammanslös. Det kan nämligen med skäl påstås, att dessa sistnämnda byråers verksamhet sammanhänger synnerligen intimt. Sålunda fastställer för närvarande byråchefen för persontrafikbyrån tidtabellen icke blott för de personförande tågen utan även för godstågen. Byråchefen för godstrafikbyrån uppgör visserligen förslag till godstågsplan, men tidtabellen för godstågen blir dock icke fastställd, förrän byråchefen för persontrafikbyrån godkänt tågens lägen. Vid överläggningarna om godstågslägena kunna meningsskiljaktigheter uppstå, som måste dragas inför generaldirektören för avgörande.

Ett liknande förhållande föreligger beträffande transportplanerna för sådant gods, som befordras med snäll- och persontågen. Det måste därför anses vara till uppenbar fördel, att en person får i uppdrag tillse, att den inbördes avvägningen mellan såväl tågplanerna som transportplanerna för person- resp. godstrafiken göres så, att största möjliga effektivitet uppnås med minsta möjliga kostnader. En sådan ordning eliminerar visserligen icke

att *ett* slags trafik kan komma att gynnas på det andras bekostnad, beroende på vederbörandes personliga inställning, men ansvaret därför lägges på den för de sammanslagna byråerna tillsatte chefen. Avvägning och samordning göres emellertid i sådan instans, att resultatet kan föreläggas verkschefen. Nämda båda byråer böra därför sammanslås till en byrå benämnd trafikbyrå.

Chefen för den nya trafikbyrån bör under benämningen direktör placeras i Cp 15.

Det finnes även skäl, som tala för en sammanslagning av *taxebyråerna*. godstaxe- och persontaxebyråerna, och styrelsen har för avsikt att föreslå ett genomförande därav. Med hänsyn till att båda byråchefsbefattningarna äro besatta med ordinarie innehavare, anser sig dock styrelsen för närvarande ej vilja föreslå, att sammanslagningen kommer till stånd.

Den nuvarande chefen för *rättsavdelningen* — som är placerad som ombudsman i Ca 31 men som enligt Kungl. Maj:ts beslut från och med den 1 juli 1949 erhållit byråchefs titel och ett lönetillägg, motsvarande skillnaden mellan byråchefs och ombudsmans lön — bör såsom byråchef inplaceras i Co 15. Genom att numera reklimationskontoret med dess omkring 60 tjänstemän underställts rättsavdelningen har denna blivit likvärdig med andra byråer inom verket. För befattningen kräves en omfattande juridisk sakkunskap. Arbetsuppgifterna omfatta bl. a. en med domartjänst i viss mån jämförlig verksamhet i fråga om personalmål, rättegångsärenden, sammanhållning av distriktssekreterarnas arbete, reglering av skadeärenden, kontroll av affärsavtal av mångskiftande natur och då särskilt leveransavtal med in- och utländska leverantörer. Erfarenhetsmässigt har det visat sig, att styrelsen på denna post måste ha en verkligt kvalificerad och mångsidig jurist. Om styrelsen framdeles på grund av löneställningen icke skulle kunna förvärva en dylik jurist, skulle detta bli till stort men för verket.

Innehavaren av tjänsten som *överdirektör* är utom chef för drifttjänstbyrån även generaldirektörens ställföreträdare. At honom har under senaste året överlämnats befogenheten att avgöra huvuddelen av de ärenden, som beröra drifttjänsten, varjämte avsikten är att utvidga denna befogenhet till att avse även ärenden, tillhörande andra byråers verksamhetsområde. Härigenom skulle han komma att i verkligheten fungera icke blott såsom ställföreträdare utan även såsom souschef. Denna ordning anser styrelsen böra fastslås genom att befattningens benämning ändras till överdirektör och souschef. Härigenom är dock icke avsett att nu göra någon ändring av hans chefsskap för drifttjänstbyrån. Med hänsyn till den sålunda redan inträdda och avsedda ytterligare utökningen av hans arbetsuppgifter och befogenhet bör han såsom överdirektör och souschef placeras lägst i Cp 21.

Statens lönenämnd. Därest den av järnvägsstyrelsen föreslagna organisationsförändringen kommer till stånd, har lönenämnden icke funnit anledning till erinran mot att överdirektören såsom överdirektör och souschef erhåller samma lönegradsplacering som motsvarande tjänsteman i statens vattenfallsverk, d. v. s. Cp 21.

Förslaget med avseende å ekonomibyråen innebär, att chefen för denna byrå skall erhålla avsevärt vidgade uppgifter i jämförelse med vad som nu är fallet. Vid sådant förhållande och med hänsyn till den centrala ställning inom järnvägsstyrelsen innehavaren av denna tjänst kommer att intaga, anser lönenämnden motiverat, att han erhåller en förbättrad löneställning. Lö-

nenämnden vill emellertid ifrågasätta, huruvida skäl finnas att upplaga tjänsten i högre lönegrad än Cp 16, till vilken lönegrad verkstadsdirektören och en av överingenjörerna hänföras.

Departementschefen. Delade meningar torde icke råda om betydelsen av att de ekonomiska frågorna inom ett företag av statens järnvägars storleksordning koncentreras till en byrå, organisatoriskt så uppbyggd att bästa möjliga överblick, effektivitet och snabbhet kan uppnås. Icke minst med hänsyn till de svåra ekonomiska problem, som statsbaneföretaget i rådande läge har att lösa, anser jag angeläget, att statsmakterna nu lämnar sin medverkan till att de önskemål, som motiverat styrelsens förslag, kan tillgodoses. Härvid gäller det bl. a. att genom lämpligt avvägd löneställning skapa förutsättningar för att styrelsen skall kunna förvärva och behålla en för ledningen av en ekonomibyrå av angiven karaktär väl skickad arbetskraft. Vid bedömandet av löneställningen bör uppmärksammas att innehavaren av tjänsten, förutom chefskapet för ekonomibyrån, skall tilldelas funktioner, som spänner över andra byråers verksamhetsområden. Med hänsyn härtill förordar jag, att tjänsten under benämningen ekonomidirektör placeras i Cp 17.

Jag tillstyrker vidare den av styrelsen föreslagna sammanslagningen av de nuvarande persontrafik- och godstrafikbyråerna till en trafikbyrå. Efter samråd med chefen för civildepartementet föreslår jag, att chefen för den nya byrån med tjänstetiteln byråchef placeras i Cp 14. Vid bifall härtill bör antalet byråchefer i Ca 37 minska med två.

Liksom järnvägsstyrelsen anser jag, att persontax- och godstaxebyråerna vid lämplig tidpunkt bör sammanföras till en taxebyrå.

Ej heller har jag något att erinra mot styrelsens förslag om att den ombildning av ombudsmannaexpeditionen till en byrå (rättsavdelningen), som redan ägt rum och som lett till att ombudsmannen tilldelats särskilt lönetillägg och tjänstetiteln byråchef, också kommer till uttryck i personalförteckningen. Jag tillstyrker därför, att antalet byråchefer i Ca 37 ökas med en.

I överdirektörens arbetsuppgifter ingår förutom chefskapet för drifttjänstbyrån att vara verkschefens närmaste man. Åt honom har överlämnats att avgöra huvuddelen av de ärenden, som berör drifttjänsten. I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag, att hans beslutanderätt bör utvidgas till ärenden, som tillhör andra byråers verksamhetsområden, och att därför hans tjänsteställning redan nu bör ändras till överdirektör och souschef. Frågan i vad mån de vidgade arbetsuppgifterna bör leda till en högre lönegradsplacering har jag för avsikt att upplaga, sedan någon tids erfarenhet vunnits av de nya förhållandena.

Nya tjänster i anledning av förvärv av enskild järnväg. I prop. nr 165 föreslås, att Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg införlivas med statens järnvägar. Vid bifall härtill erfordras å övergångsstat från och med den 1 januari 1953 1 tjänst i Ca 30 och 1 tjänst i Ca 25.

Sammanfattning. Vid bifall till vad jag föreslagit böra följande ändringar göras i den av riksdagen för statens järnvägar fastställda personalförteckningen, nämligen införande av 1 ekonomidirektör i Cp 17, införande av 1 byråchef i Cp 14 och minskning av antalet byråchefer i Ca 37 från 7 till 6 samt ändring av tjänstetiteln överdirektör till överdirektör och sousechef.

Statens vattenfallsverk.

Kontraktсанställning av vissa tjänstemän. I skrivelse den 6 oktober 1950 hemställde vattenfallsstyrelsen om extra ordinarie åtgärder för att säkerställa styrelsens behov av ledande personal. Skrivelsen har icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Vattenfallsstyrelsen. I sin skrivelse den 10 januari 1952 anför styrelsen följande.

Den stora avgången av kvalificerad personal har försatt styrelsen i ett svårt läge. Styrelsen måste beredas möjlighet att genom en verklighetsbetonad lönepolitik såväl i större utsträckning behålla sin kvalificerade personal som väcka erforderligt intresse för anställning vid styrelsen av goda yngre krafter. Att det från strängt ekonomisk synpunkt skulle vara en mycket god affär att kunna betala skickliga krafter bättre löner är ställt utom allt tvivel. De nuvarande personalsvårigheterna orsaka styrelsen förluster och ökade kostnader, som äro mångfaldigt större än den i och för sig mycket blygsamma ökning på lönekontot, som skulle bli en följd av ett genomförande av styrelsens förslag i skrivelsen av den 6 oktober 1950.

Rekryteringen av högskoleingenjörer motsvarar ej på långt när behovet och få av de nyanställda torde ha för avsikt att för framtiden stanna i verket. De nyanställda erhålla i verkets tjänst en värdefull praktik och utbildning, så att de kunna skaffa sig goda anställningar inom det enskilda näringslivet. Under sådana omständigheter är det uppenbart att det tjänstemannaskikt, varur styrelsen skall rekrytera sin ledande personal är ytterligt uttunnat. Det är därför av största vikt att de ledande tjänsterna äro förenade med något så när konkurrenskraftiga löneförmåner, så att den kvalificerade yngre personalen lockas att kvarstå i verkets tjänst.

Under åren 1945—1951 ha 94 högskoleingenjörer och 14 läroverks- eller institutsingenjörer lämnat verket. Medelanställningstiden för nämnda personal har under de senaste åren ej uppgått till fem år.

I skrivelsen den 6 oktober 1950 begärde styrelsen bemyndigande att vid behov lämna särskilda lönetillägg till personal i ledande ställning. Styrelsen angav dock, att andra utvägar t. ex. kontraktсанställning kunde tänkas.

Vid de diskussioner rörande denna skrivelse, som under hand förts med representanter för civildepartementet och styrelsen, har antytts, att den bästa lösningen torde vara en arvodesanställning i form av kontraktсанställning, varvid vederbörande skulle taga avsked från sin ordinarie eller extra ordinarie tjänst. Enligt uttalanden från civildepartementets sida skulle emellertid riksdagens medverkan vara erforderlig även för genomförande av en sådan anställningsform för den ledande personalen.

Styrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens bemyndigande att vid behov använda kontraktсанställning för ledande personal vid verket.

Statens lönenämnd. Enligt lönenämndens vid olika tillfällen uttalade mening föreligger behov av en allmän översyn av lönegradsplaceringen för de högre tjänsterna inom vattenfallsverket. I avvaktan härpå kan lönenämnden icke tillstyrka det begärda bemyndigandet att kontraktsanställa ledande personal. Det bör framhållas, att spörsmålet om kontraktsanställning har vittgående betydelse icke blott för övriga affärsverk utan även för statsförvaltningen i övrigt.

Departementschefen. Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har frågan om möjligheterna att genom kontraktsanställning av ledande personal råda bot på de svårigheter, med vilka vattenfallsverket sedan länge kämpar, varit föremål för uppmärksamhet. För egen del vill jag icke motsätta mig tanken på att genom försök med en friare lönesättning än den som står till buds med gällande lönegradsplaceringar komma till rätta med de svårigheter, som är särskilt framträdande inom vattenfallsstyrelsens verksamhetsområde på grund av konkurrensen från enskilda byggnadsföretag. Efter samråd med chefen för civildepartementet förordar jag därför, att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens medgivande att bemyndiga vattenfallsstyrelsen att i enlighet med vad jag i det följande förordar anställa tjänstemän genom personliga avtal.

Bemyndigandet bör i regel avse ledande ingenjörspersonal vid byggnadsverksamheten. Jag räknar härvid till byggnadsverksamhet även konstruktionsverksamhet och av verkets byggande uppgifter i övrigt föranledd verksamhet. Kontraktsanställning bör kunna användas vid såväl nyanställning som då fråga uppkommer att vid verket kvarhålla viss tjänsteman. I sistnämnda fall förutsättes, att tjänstemannen avgår från sin tjänst, vilken därvid skall vakanssättas. Medgivande till sådan vakanssättning bör från fall till fall inhämtas av Kungl. Maj:t. Kontraktsvillkoren bör det däremot ankomma på styrelsen att bestämma.

Hemställan.

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

- 1:o) medgiva, att chefen för tillverkningsavdelningen inom telegrafstyrelsens verkstadsbyrå må tillerkännas ett särskilt lönetillägg av 1 200 kronor för år;
- 2:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i den av riksdagen fastställda personalförteckningen för statens järnvägar vidtaga de ändringar, jag i det föregående förordat;

Kungl. Maj:ts proposition nr 219.

3:o) medgiva, att vattenfallsstyrelsen må bemyndigas att i enlighet med vad jag i det föregående förordnat anställa tjänstemän genom personliga avtal;

4:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att å övergångsstat uppföra de tjänster och utfärda de övergångsbestämmelser i övrigt, som vid genomförandet av förberörda förslag må erfordras.

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

Ur protokollet:

Nils Hård af Segerstad.