

Nr 240.

Af herrar **Kronlund** och **Röing**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t
angående omorganisation af statens järnvägsförvaltning.

Med anledning af en utaf undertecknade vid förra årets riksdag afgifven motion beslöt Andra kammaren för sin del att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes:

Förra årets
Andra
kammars-
beslut.

1:o) låta genom sakkunniga utsedda åtminstone delvis bland personer, som icke tillhöra statens järnvägars förvaltning, utreda, dels huruvida icke genom förenklingar i organisationen och bättre utnyttjande af befintliga arbetskrafter indragningar af tjänster af högre grad kunna ske inom järnvägsstyrelsens byråer och öfriga förvaltningsgrenar och dels huruvida användning af öfverkvalificerad arbetskraft äger rum inom järnvägsförvaltningen och i sådant fall i hvad mån denna arbetskraft må ersättas med annan efter arbetets art lämpad billigare arbetskraft,

2:o) låta utreda hvilka åtgärder, som böra vidtagas för tillgodoseende af större säkerhet, likformighet och rättvisa i befordringsärenden och om ej en befordringsstadga lämpligen borde utfärdas, där arten af den kompetens, som fordras för hvarje slag af befattning, klart angifves,

3:o) taga i öfvervägande hvilka åtgärder, som böra vidtagas för att underlätta öfvergången från lägre till högre grad af tjänst, och därvid låta den praktiska dugligheten och erfarenheten erhålla större betydelse i jämförelse med det teoretiska kunskapsmättet än för närvarande vid dessa befordringar sker, äfvensom på hvad sätt en allsidigare utbildning af personalen skall kunna åstadkommas,

4:o) låta genom opartiskt hopsatt kommission, däri jämväl läkare borde intagas, undersöka, huruvida och i hvad mån arbetet å tjänstgöringsområdet för den lägre gradens tjänstemän blifvit med hänsyn till arbetets art och beskaffenhet lämpligt afvägdt och fördeladt eller om öfveransträngning kan anses föreligga eller vara att befara inom särskilda grupper af dessa tjänstemän,

5:o) taga i öfvervägande lämpligheten af att anordna en kontinuerlig hygienisk inspektion från järnvägsläkarnas sida bland statens järnvägars personal,

6:o) att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga det förslag till disciplinstadga för personalen vid statens järnvägar, som är under utarbetande i järnvägsstyrelsen.

Första kammaren afslog emellertid denna Andra kammarens hemställan, hvadan ärendet då förföll.

Förnyande
af motionen.

I fråga om motiveringen till förra årets motion, hvarpå Andra kammaren grundade sitt förut omnämnda beslut, tillåta vi oss hänvisa till innehållet i motionen.

De däri omförmälda missförhållandena ha sedan dess ingalunda försvunnit, utan framträda allt mer och mer iögonenfallande, hvarför vi hafva ansett oss böra återupptaga frågan jämväl vid denna riksdag. Järnvägsstyrelsen har visserligen, sedan frågan sist förevar i Riksdagen, företagit åtskilliga åtgärder, hvilka beröra de i Andra kammarens här ofvan meddelade beslut omförmälda frågor. Men långt ifrån att dessa åtgärder hafva varit ägnade att undanröja de öfverklagade missförhållandena, hafva åtgärderna snarare varit ägnade att öka missnöjet med järnvägsstyrelsens åtgöranden och ytterligare skärpa krafvet på en verkligt allsidig och opartisk undersökning af statens järnvägsförvaltning och därmed sammanhängande frågor.

Öfverkvalificerad
arbetskraft m. m.

I vår föregående motion och under diskussionen i Andra kammaren om densamma framhöllos mångfaldiga exempel på hvilket stort öfverflöd af tjänster utaf högre grad förefunnes inom järnvägsförvaltningen och särskildt inom styrelsens olika byråer samt hurusom öfverkvalificerad arbetskraft i synnerlig stor utsträckning användes. Det synes emellertid, som om styrelsens tillvägagående för att undanröja klagomålen öfver användningen af sådan arbetskraft skulle utmynna i ett resultat, som i viss mån torde vara motsatsen till hvad man i detta afseende kan framställa såsom en berättigad önskan. I vår motion påpekades, hurusom de inom järnvägsförvaltningen anställda kontorsbiträden, som tillhöra den lägre gradens järnvägsmän, hittills hafva utfört ungefär samma göromål som kontors- och stationsskrifvare, hvilka tillhöra den högre gradens järnvägsmän, och detta såväl i afseende på expeditionsgöromål som beträffande tåg-tjänst. Då därtill kommer, att kontorsbiträdena i allmänhet genom sin längre praktiska tjänstgöring på olika områden besitta större erfarenhet än kontors- och stationsskrifvare, borde den anordningen legat mycket nära till

hands att söka inskränka antalet af kontors- och stationsskrifvare och låta dem ersättas af den lägre aflönade kontorsbiträdeskåren, som, enligt hvad man i allmänhet kunnat förspörja, väl och förtjänstfullt utfört sina åligganden i alla de göromål, som hittills ålegat dem. I stället synes järnvägsstyrelsen vilja låta kontorsbiträdenas göromål på en hel del områden öfvertagas af den dyrare och med mindre praktisk erfarenhet utrustade kontors- och stationsskrifvarkåren, som till följd däraf fortfarande ökas och sväller ut i stället för att man väntat sig motsatsen.

Därtill kommer, att långt ifrån att söka uppmuntra och befrämja den praktiska dugligheten samt erfarenheten genom att söka bereda dem af den lägre personalen, som jämte en dylik praktisk duglighet och erfarenhet äfven kan prestera ett för sökande af högre gradens tjänst erforderligt teoretiskt kunskapsmått, möjligaste bästa tillfälle till befordran inom järnvägsförvaltningen, synes tendensen vara att låta det teoretiska kunskapsmättet vara det hufvudsakligen bestämmande, när det gäller befordran till den högre gradens tjänster, äfven då det gäller hvarandra så närstående kårer som kontorsbiträden samt kontors- och stationsskrifvare. Det finnes exempelvis ett tjugutal kontorsbiträden, som med stora uppoffringar förskaffat sig det erforderliga kunskapsmättet för att vinna befordran till den högre gradens tjänster. I stället för att låta dessa i största möjliga utsträckning få deltaga uti de af järnvägsstyrelsen anordnade teoretiska undervisningskurserna och volontärskurserna, som afse att bereda kompetens för järnvägsbefattningar af högre grad, har företräde vid dessa kurser i stor utsträckning lämnats åt extra tjänstemän af högre grad, oafsedt att dessa voro vida yngre till tjänståren än medsökandena af lägre grad.

De mångfaldiga exempel på hurusom järnvägsstyrelsen afslår ansökningar om tjänstledighet åt lägre gradens järnvägsmän för inhämtande af bokliga kunskaper eller teoretisk kompetens till tjänstemannabefattningar af högre grad visa jämväl, att järnvägsstyrelsen ej har tillräckligt öppen blick för den stora betydelsen af att söka bereda den praktiska dugligheten och den rikare samt längre erfarenheten ett tillbörligt rum inom järnvägsförvaltningen.

I sammanhang härmed torde böra påpekas, hur illusorisk 1907 års omorganisation af statens järnvägsförvaltning varit, då man trodde, att man därigenom skulle befordra enkelhet i förvaltningen och undvika onödigt mångskrifveri inom den högre järnvägsförvaltningen. Allmänt känt torde vara, hurusom det pågår ett sakta, men därför icke omärkligt arbete att under järnvägsstyrelsen och dess byråer indraga sådant, som egentligen borde tillhöra distriktsförvaltningens befogenhetsområde, med den påföljd, att mångskrifveriet betänkligt florerar på bekostnad af det praktiska ar-

Mångskrifveriet, formalismen.

betets skötsel. De inom distriktsförvaltningen tillsatta mångahanda nya tjänster och högre befälsposter bilda små ämbetsverk med en talrik uppsättning af därå tjänstgörande personal. Alla dessa små ämbetsverk bilda på samma gång ofta lika många distanser. Såsom ett exempel på, huru den tilltänkta enkelheten i förvaltningen, undvikandet af mångskrifveri samt påskyndandet af ärendenas gång genom omorganisationen i verkligheten ter sig, anfördes under diskussionen i denna fråga vid föregående riksdag ett exempel, som stått återgifvet i statsförvaltningens tidskrift under rubriken: »När en stationskarl försofver sig»:

»Det händer ju vid statens järnvägar naturligen ej så sällan, att en stationskarl försofver sig. Han skall då bestraffas härfor. Vanligen ådömes han en krona i böter. För att nu få denna krona afdragen af hans aflöning, fordras följande procedur:

1) Stationsinspektoren anmäler vederbörande för trafikinspektören; 2) vederbörande tecknar erkännande om anmälningen; 3) trafikinspektören öfverlämnar anmälningen med hemställan, att vederbörande måtte dömas att böta en krona, till trafikdirektören; 4) trafikdirektören anmodar distriktssekreteraren att afge yttrande; 5) distriktssekreteraren afger yttrande och återställer handlingarna till trafikdirektören; 6) trafikdirektören dömer vederbörande till en kronas böter och öfversänder handlingarna med domen till trafikinspektören; 7) trafikinspektören låter i tre exemplar utfylla blanketter angående bestraffningen och öfverlämnar dessa till stationsinspektoren; 8) stationsinspektoren delger den dömda domen och afdrager en krona å hans lön; 9) den dömda lämnar kvitto å delgifningen.

Följaktligen, om blott hänsyn toges till underskrifterna, 11 stycken sådana, nämligen af stationsinspektoren, vederbörande stationskarl, trafikinspektören, trafikdirektören, distriktssekreteraren, trafikdirektören, trafikinspektören (3 stycken), stationsinspektoren och den dömda stationskarlen. Härtill kommer diarietföring eller registerföring hos stationsinspektoren, trafikinspektören, trafikdirektören och distriktssekreteraren.

Om det nu vill sig så väl, att stationskarlarna försofva sig riktigt ofta, stiga diarienumren kraftigt, och järnvägsstyrelsen kan statistiskt bevisa behovet af allehanda nya högre ämbeten.»

Genom det här ofvan angifna tillvägagångssättet gentemot lägre gradens järnvägsmän och deras sträfvanden att vinna befordran till högre gradens tjänst befördrar ingalunda järnvägsstyrelsen det så ofta påpekade och i Andra kammarens beslut framhållna önskemålet att underlätta öfvergången från lägre till högre gradens tjänst. Det torde knappt behöfva påpekas, huru önskvärd en dylik reform vore såväl ur synpunkten af sta-

Lättare
öfvergång
från lägre
till högre
grad.

tens järnvägsförvaltnings praktiska och goda skötsel som äfven för att ingjuta och främja samhörighetskänslan mellan statsjärnvägarnas personal.

Ur denna synpunkt borde äfven framhållas, att den genom 1907 års omorganisation fastslagna uppdelningen af järnvägsmän i järnvägsmän af högre och lägre grad borde försvinna. Oss synes, att staten icke bör sätta klasstämpeln på sina tjänare, utan låta en persons duglighet, väl utförda arbete och plikttrohet blifva den rätta valören på en tjänsteman, oafsedt hvilket arbete han utför. Såsom nu är fallet, har man på mångfaldigt sätt markerat, att lägre gradens järnvägsmän äro tjänstemän af en lägre valör, hvilkas axlar gärna tåla vid en högre belastning och som kräfva mindre hänsyn än högre gradens tjänstemän. En alltför stor och oberättigad klyfta förefinnes sålunda mellan hvarandra närstående järnvägsmän af lägre och högre grad beträffande semester, sportler, aflöningsförhållanden och dylikt. Om sorgsfullt tillses sålunda, att den lägre gradens personals tjänstgöring icke ställes så, att den kan tillgodoräkna sig några särskilda ersättningar, under det att en dylik försiktighet icke alltid iakttages, då det gäller högre gradens järnvägsmän, såsom t. ex. är fallet vid vikariaten å olika stationer, till hvars bestridande stationernas eget folk nog torde kunna användas i långt högre grad än hvad nu är fallet utan någon nämnvärd extra utgift för statsverket. Det torde väl vara obestridligt, att få tjänstebefattningar äro i så hög grad slitande och enerverande som just lägre gradens järnvägsmäns. Få äro såsom de så ofta utsatta för faror och olycksfall; den statistik, som årligen publiceras härutinnan angående skador och dödsfall under järnvägsdrift, talar ett tydligt språk om hvilka, som äro mest utsatta härför. Och just på den lägre gradens järnvägsmän, på deras vakenhet, sinnesnärvaro och plikttrohet hvilar i hög grad den trafikerande allmänhetens lif och säkerhet. Järnvägsmännen af lägre grad hafva det oaktadt icke tillförsäkrats längre årlig semester än 15 dagar, då däremot järnvägsmän af närmast högre grad årligen erhålla 30 dagars ledighet, och allt detta oafsedt huru lång tid de olika tjänst innehafvarna burit arbetets tunga och dess ansvar. Det förefaller nog mången, att förmånerna i detta afseende äro något ojämnt delade, om man t. ex. tänker på att en konduktör, en stationskarl eller en banvakt med tjugu, trettio års slitande och enerverande arbete bakom sig icke erhåller mer än 15 dagars semester, under det att en stationsskrifvare genast sedan han vunnit ordinarie tjänst erhåller dubbelt så lång semester. Rättast vore väl i detta afseende att låta semestertidens längd i någon mån rätta sig efter tjänstetiden sålunda, att semestern för alla tjänstemän började med 15 dagar och sedan alltefter antalet tjänstår höjdes, tills semestertiden uppginge till 30 dagar om året.

Borttagande
af benäm-
ningen järn-
vägsmän af
högre och
lägre grad.

En stationsmästare på 5:te klassens station har t. ex. 900 kronors mindre aflöning än en stationsinspektör på en station af närmast högre klass, under det att sedermera aflöningsförmånerna för stationsinspektörerna på de högre klassernas stationer ökas med 600 kronor för hvarje klass. Man har sålunda äfven här skarpt markerat afståndet mellan järnvägsmän af högre och lägre grad.

Det enda riktiga och rationella borde väl vara att låta dessa ojämnheter försvinna och ersättas med en jämn och gradvis höjd löneskala, som bestämdes med hänsyn till arbetets art och beskaffenhet och icke såsom nu i väsentlig grad af tjänstinnehafvarens teoretiska kunskapsmått. Järnvägsstyrelsen har ju såsom svar på dylika anmärkningar framhållit, att ingen social klyfta finnes mellan olika personalgrupper annat än den som ligger i arbetets olika art och olika kunskaper. Detta påstående vederlägges, såsom vi nyss hafva påpekat, af verkligheten. Redan realskoleexamen fastslår en ganska djup klyfta mellan hög och låg, en klyfta, hvilken hvarken duglighet, begåfning eller långvarig tjänst synes helt kunna fylla. En blick på själfva aflöningsstaten visar för öfrigt, huru man värdesatt ett kräfvande och ansvarsfullt praktiskt arbete å ena sidan och det teoretiska kunskapsmättet å andra sidan, då t. ex. man finner sådana tjänstemän som lokomotivmästare, lokomotivförare, öfverbanmästare m. fl. placeras i lägre graden, under det att en stationsskrifvare, som ung och oerfaren med ett realskolebetyg inträder i järnvägens tjänst, genast får plats i högre graden.

Likformighet
och rättvisa
i befor-
drings-
ärenden.

Med hvad vi här ofvan anført i fråga om öfvergången från lägre till högre grad sammanhänger det af Andra kammaren under mom. 2 här ofvan framhållna önskemålet rörande likformighet och rättvisa i befordringsärenden. För en så stor och med ett så viktigt och ansvarsfullt arbete sysselsatt tjänstemannakår som statens järnvägsmän måste det vara en angelägenhet af den allra största vikt, att icke allenast sunda befordringsprinciper göra sig gällande, utan äfven att dessa principer på ett klart och tydligt sätt sammanföras i en befordringsstadga. »Införandet af sundare befordringsprinciper är», såsom ett statens ämbetsverk för en tid yttrat, »ett minst lika viktigt medel för åstadkommandet af en god statsförvaltning som införandet af en ny examen. Såsom främsta befordringsgrund borde då stadgas en under tjänsteutöfning ådagalagd förmåga att åstadkomma ett dugligt, för staten gagneligt arbete. Blott vid eljest lika förhållanden, borde sådana omständigheter som högre teoretisk kompetens, ådagalagd genom examina eller på annat sätt, bereda företräde.» Man

måste äfven vid befordringarna inom järnvägsförvaltningen, synes oss, tillse, att planmässighet och likformighet i befordringsafseende iakttagas inom de olika förvaltningsgrenarna och förvaltningsområdena, hvarigenom man undviker, att, såsom nu mångenstädes är fallet på olika orter, utsikterna till befordran för samma tjänstegrad äro så ytterst olika.

För att anföra ett exempel på en dylik ojämnhet i befordringsafseende, torde böra nämnas konduktörskåren. Vid 1907 års omorganisation af järnvägsförvaltningen uttalades den uppfattningen, att, som löneregleringen för konduktörerna icke på de billigaste platserna, d. v. s. där inkvarteringsafgifterna utgå med 20 och 25 %, medförde någon aflöningsförbättring för konduktörerna, som ej blifva befordrade till tågmästare, utan tvärtom en direkt försämring af löneförmånerna, 47 % af dåvarande tågpersonal borde befordras till denna bättre aflönade befattning. Denna proportion har emellertid under årens lopp frångåtts, i det att enligt 1911 års aflöningsstat finnas 701 konduktörer och tågmästare, hvaraf tågmästarebefattningarna beräknade efter 47 % skulle i samma stat upptagits till 329 st., men i verkligheten finnas endast 297 sådana befattningar upptagna. Granskar man proportionen mellan tågmästarna å ena sidan och hela tågpersonalsgruppen å andra sidan i de olika distrikten — befordran sker i detta fall distriktsvis — finner man, att endast vid ett af dessa, det fjärde, förut angifna procent uppnåtts, vid femte distriktet skulle för att uppnå nämnda procenttal tre nya tågmästarebefattningar inrättas, vid hvardera af första och andra sex — och vid tredje ej mindre än sjutton stycken. Vid en trafiksektion, den femtonde, finnes ingen tågmästare.

Genom de däraf uppkomna ojämna befordringsutsikterna försattes en stor del utaf konduktörspersonalen i betydligt sämre ställning än öfriga personalgrupper, och för många af konduktörerna blir i själfva verket härigenom 1907 års lönereglering, såsom förut framhållits, en ren löneförsämring, något, som väl icke torde hafva varit statsmakternas afsikt gentemot innehafvare af en sådan slitande befattning som konduktörstjänsten.

Löneökningen och löneminskningen efter 1908 ställer sig på de olika platserna på följande sätt i fråga om slutlönen för

Befattning	20 %	25 %	30 %	35 %	40 %
Konduktör	— 180	— 105	+ 30	+ 105	+ 180
Kontorsbiträde	+ 374	+ 449	+ 584	+ 659	+ 734
Stationsförmän	+ 494	+ 569	+ 704	+ 779	+ 854

Procent betecknar den olika beräkning af inkvartering å lönen, som efter 1908 införts.

Ett missförhållande, som i detta sammanhang jämväl torde böra omnämnas, äro de ofta förekommande transporter af lägre järnvägsmän. Dessa transporter måste naturligtvis för järnvägsdriftens upprätthållande äga rum och har därför sitt fulla berättigande, men den distriktsförvaltningarna tillkommande rätt att meddela dylika transporter utöfvas understundom på ett tämligen bårdhändt sätt och under förhållanden, som nästan kunde tyda på deras egenskap af strafftransporter, ehuru någon förseelse å den transporterades sida icke föreligger. Det inträffade sålunda helt nyligen, att trenne järnvägsmän af lägre grad, däraf tvenne voro familjeförsörjare, plötsligen och utan det ringaste skäl förflyttades från sina befattningar sålunda, att herr A., som var den till tjänstären äldste samt hade hustru och fem barn och var bosatt i en af rikets största städer, förflyttades till herr B:s plats å en liten landsortsstation och herr B. till herr C:s plats, jämväl å en landsortsstation, och slutligen herr C. till herr A:s plats i staden, oaktadt denna förflyttning icke af någon eftersträfvats, utan tvärtom blifvit på det ifrigaste undanbedd. Upprörande måste det förefalla den utomstående att utan synbar orsak, utan angifvande af något skäl, utan hänsyn till familj, barn, bostadsförhållande och dylikt rycka personer från ett sedan årtal tillbaka grundadt hem och från en ort, där deras barn åtnjöt undervisning och uppfostran, samt plötsligt kasta dem in i helt andra förhållanden, som måste åsamka dem åtskilliga kostnader, utgifter och olägenheter. Dylika åtgärder äro icke minst anmärkningsvärda därför att de särskildt synas träffa de lägre järnvägsmännen och dem, som hafva minsta rygg att bära därmed förenade kostnader och olägenheter.

Ordern 600. Det i mom. 4 uti Andra kammarens beslut uttalade önskemålet afser den ofta öfverklagade ordern 600, och en reform i fråga om densamma utgör för de lägre järnvägsmännen helt visst ett verkligt lifsintresse. Vi hafva i vår föregående motion framdragit mångfaldiga exempel på huru tjänstgöringsförhållandena med stöd af denna order blifvit på många håll rent af olidliga och föranledt allvarsamma erinringar från läkarhåll beträffande personalens öfveranstängning, och vi vilja ytterligare öka dessa exempel genom att såsom bilaga intaga en turlista för bromsarne vid Töreboda station under juli månad 1911. Från järnvägsmannahåll har i sammanhang därmed tillhandahållits oss i afskrift ett af vederbörande järnvägsläkare den 24 november 1911 till trafikinspektören aflåten skrifvelse, däri läkaren framhåller, såsom orden falla, »det beklagliga faktum, att bromsare Emil Snäll sedan den 12 augusti i år varit högst allvarsamt sjuk

af öfveransträngning och utmattning. Snäll hade från den 5, 6 och 7 maj, då hans fridag inföll, icke haft någon dags (dygns) ledighet.

Under förra jultrafikens gång förelägo här många fall af tillfällig öfveransträngning bland tågpersonalen, så t. ex. nr 443 E. J. Johansson, som måst gå i daglig tjänst oafbrutet från 23 november till 25 december, då han var därtill oförmögen. Det borde icke tillåtas förekomma äfven detta år, hvarför jag velat påpeka saken.»

Man vore böjd att tro det något missförstånd föreläge, men en ytterligare bekräftelse på den i ofvannämnda skrifvelse förekommande uppgifts öfverensstämmande med verkliga förhållandet får man i en annan oss likaledes i afskrift tillhandahållen skrifvelse af den 27 november 1911 till trafikinspektören, däri vederbörande stationsinspektör i Töreboda yttrar angående denna sak följande: »Som bekant är den af T. I. uppgjorda tur-listan för bromsare sådan, att inga fridagar förekomma. Förklades hit ännu en bromsare, så kunde fridag beredas i allmänhet hvar 14:e dag. Snälls öfveransträngning torde till någon del bero på, att han under moderns sjukdom den sista tiden icke haft ordnad hushåll, utan måst själf laga sin och moderns mat.»

I en ytterligare oss likaledes i afskrift tillhandakommen skrifvelse från bemälda stationsinspektör af den 29 november 1911 till trafikinspektören yttrar den förre i samma fråga följande: »Bromsaren 2754 E. Snäll tjänstgjorde alla dagar i maj, alla dagar i juni, med undantag af 6—11, då han hade pp, alla dagar i juli, alla dagar i augusti, alla dagar i september, med undantag af 30—24, då han hade pp, samt 1—13 oktober. Den 14 oktober rapporterade han sig sjuk och har sedan dess icke tjänstgjort. Tjänstgöringen är så vidt möjligt lika fördelad på alla bromsare. Lördagen den 5 augusti hade han tur 13 och söndagen den 6 augusti tur 17.»

Anledningen till de upprepade klagomålen öfver tillämpningen af ordern 600 och därvid förorsakad öfveransträngning för personalen torde vara att söka dels uti den stora indragningen bland den lägre personalen och dels uti ett mindre lyckligt ordnande af tjänstgöringstiden. Det är ju visserligen berömvärdt af järnvägsstyrelsen att vidtaga besparingar på alla områden, där sådana kunna ske utan men för förvaltningen, men det bör härvid eftertryckligt framhållas, att detta indragningsnit riktar sig hufvudsakligen på den lägre personalen och den bland denna som torde hafva det mest ansträngande arbetet, under det att, såsom vi förut påpekat, den högre gradens järnvägsmän äro ytterst talrika och ändå ytterligare ökas. Såsom exempel därpå anfördes under andrakammardebatten i denna fråga vid förra riksdagen, att vid expeditionen för afgående ilgods

vid Stockholms central funnos år 1909 fem högre gradens tjänstemän och 32 lägre gradens tjänstemän, år 1911 däremot 9 högre gradens tjänstemän och 30 lägre gradens tjänstemän, och dylika exempel kunna mångfaldigas. De väsentligaste anmärkningar mot anordningen af särskildt tågpersonalens tjänstgöring är att icke tillräcklig hänsyn toges till den olika tjänstgöringen å snälltåg, godståg och lokaltåg, att icke heller vederbörligt afseende fästes å nattjänstgöringens synnerligen svåra och ansträngande beskaffenhet, att tjänstgöringen ofta är splittrad på småturer och därigenom utsträcker på allt för stor del af dygnet samt att personalen icke erhåller tillräcklig regelbunden hvila från arbetet. Någon regelbunden söndagshvila finnes sålunda icke och hvilodagarna torde aldrig omfatta ett ledigt dygn i hvarje vecka.

Hvad som sålunda sagts om tågpersonalen torde i allmänhet äfven gälla om öfriga personalen inom lägre graden. Det är ju också helt naturligt att tjänstgöringsförhållandena lätt kunna blifva allt för betungande för personalen, då dessa förhållanden måste ordnas med hänsyn till en fåtalig personal och turlistorna uppgöras af personer, af hvilka kanske ingen enda i verkligheten pröfvat på de tjänstgöringsförhållanden, som de ordna och som tillika drifvas af sitt nit att söka spara in så mycket personal som möjligt. Fara är emellertid att den besparing som sålunda vinnes sker på bekostnad af personalens hälsa och framtida arbetskraft samt att järnvägarnas trafiksäkerhet i längden lider genom tillvaron af en uttröttad och allt för fåtalig personal. Många exempel visa redan nu hvart denna sparsamhet leder, godsvagnar få exempelvis understundom vecktals kvarstå å stationer utan att hinna af- eller omlastas af brist på personal.

Järnvägsstyrelsen har helt nyligen tillsatt en kommitté för att undersöka tjänstgöringsförhållandena, särskildt huruvida för några göromål användes personal af högre eller lägre personal än arbetet kräver. Till ledamöter i denna kommitté har järnvägsstyrelsen utsett tre högre gradens tjänstemän med rätt för dem att med sig adjungera järnvägsmän af lägre grad. Sällan har väl emellertid tillsättandet af en kommitté hälsats med så mycket misstroende från dem, kommitténs verksamhet i stort sedt afsåg, som just denna kommitté, hvars själfva sammansättning redan från början icke synes tillgodose krafven på ett allsidigt och objektivt bedömande af alla de förhållanden, som af kommittén skola tagas under ompröfning. Den åt kommittén anförtrodda undersökning, huruvida till några göromål användes personal af lägre grad än arbetet kräver, torde väl icke resultera i annat än ett konfirmerande af den väg, hvarpå järnvägsstyrelsen inslagit, när den utsorterar de billigare kontorsbiträdena från göromål, som de under långliga tider utfört till belåtenhet, och ersätter dessa

med de dyrare, men mindre praktiskt erfarna kontors- och stationskrifvarne. Det är att hoppas att om Kungl. Maj:t griper sig an med statens järnvägsförvaltning, Kungl. Maj:t ger berörda kommitté en sammansättning som tillförsäkrar den lägre gradens järnvägsmän att göra sig på tillbörligt sätt gällande inom kommittén.

De önskemål, som Andra kammarens beslut innebar, omfattade äfven en kontinuerlig, hygienisk inspektion från järnvägsläkarnes sida. Under vidhållande af detta önskemål vilja vi i sammanhang härmed påpeka lämpligheten af att statens järnvägsdrift underkastas yrkesinspektionens uppsikt eller att särskildt för ändamålet tillsätta inspektörer, hvilka icke sortera under järnvägsförvaltningen utan under yrkesinspektionen, utöfva en effektiv kontroll å statsbanedriften såväl med hänsyn till personalen som den trafikerande allmänhetens säkerhet.

Hygienisk
inspektion
och yrkes-
inspektion.

Slutligen uttalade sig Andra kammaren för utarbetande och framläggande för Riksdagen af en disciplinstadga för personalen. Sedan detta uttalande gjordes från Andra kammarens sida, har järnvägsstyrelsen, utan att ens underställa ärendet Kungl. Maj:ts pröfning, förra året utfärdat en disciplinstadga. Enligt vår åsikt kan det på goda grunder ifrågasättas, huruvida verkligen järnvägsstyrelsen varit befogad att på egen hand utfärda ifrågavarande disciplinstadga, hvilken är normerande för en så stor tjänstepersonal och för så olikartade och mångskiftande förhållanden och som tillika i så mångt och mycket ingriper på allmänna strafflagens område. Det synes oss också olämpligt att samma myndighet, som är på samma gång åklagare och domare, utfärdar de föreskrifter, som skola normera samma myndighets åklagande och dömande verksamhet. Framhållas bör dessutom att höga böter blifvit bestämda för många fall, som falla under strafflagens bestämmelser och allmänna åklagarens befogenhet, att latituderna för bötesbestämmelserna äro oskäligt höga, att böterna uttagas utan hänsyn till om aflöningen är utmättningsbar eller icke. Det riktiga synes oss vara, att Kungl. Maj:t tager frågan om disciplinstadgan under grundlig ompröfning och tillser att densamma affattas i största möjliga öfverensstämmelse med allmänna lagens föreskrifter och humanitetens fordringar samt att den sålunda omarbetade disciplinstadgan förelägges Riksdagen.

Disciplin-
stadga och
disciplin-
domstol.

I samband härmed torde böra tagas i öfvervägande, huruvida icke en disciplindomstol borde upprättas. En dylik domstol borde gifvetvis upp-

taga icke allenast mål som angå statsjärnvägarnes personal utan äfven andra statens verk underlydande tjänstemän.

Omorganisa-
tion af järn-
vägsförvalt-
ningen.

En utredning af samtliga af oss här berörda spörsmål torde emellertid icke kunna fullt tillfredsställande verkställas utan att denna utredning äfven afser en omorganisation af statens järnvägsförvaltning. Äfven med ett bortskärande af en öfverflödig tjänst här och där, af en och annan öfverflödig byrå inom styrelsen, synes man icke enligt vårt förmenande kunna vinna en ändamålsenlig omorganisation af järnvägsförvaltningen, som synes oss nödvändig för att denna förvaltning skall kunna fungera på ett för det allmänna och dess personal tillfredsställande sätt. Först vid en utredning af frågan rörande behöfligheten och sättet för en omorganisation af järnvägsförvaltningen kan man vinna klarhet om hvilka organ som kunna undvaras, hvilka som kunna ersättas med billigare arbetskraft, huru densamma skall kunna på bästa sätt och med tillbörligt hänsynstagande till personalens berättigade kraf kunna tillgodogöras samt järnvägsförvaltningen ordnas på ett sätt, som lämnar bästa möjliga ekonomiska resultat. En dylik omfattande utredning torde lämpligen böra ske genom en för ändamålet tillsatt undersökningskommission.

Utredningen angående behöfligheten och sättet för en omorganisation för statens järnvägsförvaltning borde naturligtvis ha till mål att se till huruvida därigenom större koncentration vid ärendenas behandling hos styrelsen kunde vinnas, likaså ett bättre samarbete mellan förvaltningens olika afdelningar, en större enkelhet vid ärendenas behandling än hvad nu är fallet, borttagande af de många onödiga instanserna, undvikande af mångskrifveri m. m.

På grund af hvad vi sålunda anfört få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes genom en för ändamålet tillsatt undersökningskommission låta utreda

1) huruvida icke en genomgripande omorganisation af statens järnvägsförvaltning lämpligen borde ske i ofvan angifna syfte, och därvid särskildt utreda huruvida icke genom förenklingar i organisationen och genom ett bättre utnyttjande af arbetskraften indragningar af tjänster af högre grad kunna ske inom järnvägsstyrelsens byråer och öfriga förvaltningsgrenar, och dels huruvida användningen af öfverkvalificerad arbetskraft äger rum inom järnvägsförvaltningen, och i sådant fall i hvad mån denna arbetskraft må ersättas med annan efter arbetets art lämpad billigare arbetskraft,

2) hvilka åtgärder, som böra vidtagas för tillgodoseende af större säkerhet, likformighet och rättvisa i befordringsärenden och om ej en befordringsstadga lämpligen borde utfärdas, där arten af den kompetens, som fordras för hvarje slag af befattning, klart angifves,

3) hvilka åtgärder, som böra vidtagas för att underlätta öfvergången från lägre till högre grad i tjänsten och därvid låta den praktiska dugligheten och erfarenheten erhålla större betydelse i jämförelse med det teoretiska kunskapsmättet än som för närvarande vid dessa befordringar har skett, samt på hvad sätt en allsidigare utbildning af personalen skall kunna åstadkommas äfvensom låta den nuvarande uppdelningen i järnvägsmän af lägre och högre grad försvinna,

4) huruvida och i hvad mån tjänstgöringsområdet för den lägre gradens tjänstemän blifvit med hänsyn till arbetets art och beskaffenhet lämpligt afvägdt och fördeladt eller om öfveransträngning kan anses föreligga eller vara att befara inom särskilda grupper af dessa tjänstemän,

5) lämpligheten af att anordna en kontinuerlig hygienisk inspektion från järnvägläkarnas sida bland statens järnvägars personal, äfvensom huruvida icke statens järnvägstrafik borde underkastas yrkesinspektionens tillsyn eller inspektion från särskildt för ändamålet tillsatta och yrkesinspektionen underlydande inspektörer, och

6) taga under ompröfning den af kungl. järnvägstyrelsen utfärdade disciplinstadga för personalen vid statens järnvägar och sedermera för Riksdagen framlägga denna disciplinstadga, äfvensom lämpligheten af att inrätta en särskild disciplindomstol, hvilken borde omfatta jämväl andra verk än statens järnvägsförvaltning underlydande personal,

och att Kungl. Maj:t därefter måtte för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill denna utredning kan för-
anleda.

Stockholm den 1 februari 1912.

G. Kronlund.

Erik Röing.

Bilagor.

Uppgift å tjänstgöringen för bromsarne vid Töreboda station under juli månad 1911.

I. Grafisk turlista.

Turerna N:o	N a t t						D a g												N a t t						
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11		42			12		35				8														
12						40		17				10						36	15	40					
13						40		17				10					44								
14						0	58	45					27		35		44								
15						0	58	45		8															
16											33							5	0				11		
17																			45		22	36			36
st.*)									0			0													
1**)						40		17	28	57													30		
2**)							35			8															

*) St. * = Tjänstgöring å Töreboda station. — **) Extra tjänstgöring (betecknas med gröfre siffror och linjer).

II. Personlig turfördelning.

Namn	Be-fattn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
2764 Snäll, E.....	E. o. broms	11	17	16	13	15/17	16	13	11	12	13	St./17	16	13	11	15/17	16	13	11	12	17	16	14	13	St./17	16	13	11	St./17	16	13	11
2755 Larsson, J. W.	»	St./17	16	13	11	12	15/17	16	14	13	St./17	16	13	11	St./17	16	13	11	12	17	16	14	17	17	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	16	17
2756 Karlsson, C. G.	»	17	16	14	13	St./17	16	13	11	17	16	13	11	12	15/17	16	14	15/17	St./17	16	15	11	St./17	16	13	11	12	15/17	16	14	13	P.P.
2757 Karlsson, F. ...	»	14	13	St./17	16	11	11	St./17	16	13	11	12	15/17	16	14	13	17	16	15	11	1/17	16	13	11	12	17	16	14	13	St./17	16	12
2758 Andersson, C.	»	16	14	11	St./17	16	13	11	15/17	17	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	16	13	11	12	15/17	16	14	13	St./17	16	16	11	17	16
2759 Källman, P. J.	»	13	11	12	17	16	14	17	17	16	16	11	St./17	16	13	11	12	17	16	14	13	St./17	16	16	11	15/17	16	13	11	12	17	16
2765 Johansson, F. E.	»	12	17	16	14	13	St./17	16	16	11	15/17	16	13	11	12	17	16	Mh.	Mh.	Mh.	Mh.	Mh.	Mh.	1	16	13	11	17	17	16	14	13
2772 Svahn, A.	»	13	15/17	16	15	11	St./17	16	13	11(*)	—	15/17	16	14	13	St./17	16	13	11	St./17	16	13	11	13	15/17	16	14	13	15/17	16	16	11
2773 Sandh, E.	»	St./17	16	15	11	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	P.P.	17	16	14	St./17	St./17	16	11	11	St./17	16	13	11	12	17	16	14	13	St./17	16	13	11	15/17
2776 Lundvall, C. ...	»	15	11	St./17	16	13	11	12	12	16	14	13	St./17	16	16	11	17	16	13	11	12	17	16	14	13	St./17	16	12	11	15/17	P.P.	13
2784 Larsson, J. A.	»	16	P.P.	13	St./17	16	12	11	St./17	16	12	11	12	15/17	16	14	13	15/17	16	15	11	St./17	16	12	11	12	17	16	14	13	15/17	16
2789 Pettersson, E...	»	11	12	17	16	14	13	15/17	16	14	11/2	17	16	13	11	12	15/17	16	14	12	St./17	16	13	11	St./17	16	11	11	12	17	11	14
2813 Rapp, R.	»	16	13	11	12	15/17	16	14	13	15/17	16/2	14	11	St./17	16	13	11	12	17	16	14	13	P.P.	P.P.	16	11	15/17	16	13	11	12	17

Anmärkningar.

- Bromstur Nr 11 = tjänstgöring å tåg 1209—1252 Töreboda—Falköping-R.—Töreboda.
 » » 12 = » » 746—1251—748 Töreboda—Hallsberg—Moholm—Töreboda.
 » » 13 = » » 746—1251 Töreboda—Hallsberg—Töreboda.
 » » 14 = » » 747—1252—1251 Töreboda—Sköfde—Finnerödja—Töreboda.
 » » 15 = » » 747—1252 Töreboda—Sköfde—Töreboda.
 » » 16 = » » 1252—745 Töreboda—Hallsberg—Töreboda.
 » » 17 = » » 1202—1209 Töreboda—Hallsberg—Töreboda.

St. = tjänstgöring å Töreboda station kl. 9⁰⁰ f. m.—12⁰⁰ midd.

Mh. = tjänstgöring å Moholms station.

P.P. = permission.

*) Extra tjänstgöring med tåg 10—176 Töreboda—Örebro, därifrån med extra p.-tåg Örebro—Töreboda.

Då 15- och 17-turerna sammansatts på samma dag är 15-turen extra tjänstgöring.

En bromsares i Töreboda tjänstgöring under juli månad 1911.

III. Grafisk turlista.

Dato	Tur. N:o	N a t t					D a g										N a t t								
		12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	16											33							5	0				11	
2	13						40		17				10					44							
3	11		42			12		35			8														
4	12						40		17			10						36	15	40					
5	15/17						<u>0</u>	<u>58</u>	<u>45</u>		<u>8</u>								45			22	36		
6	16	36										33						5	0					11	
7	14						0	58	45					27		35		44							
8	13						40		17			10						44							
9	15/17						<u>0</u>	<u>58</u>	<u>45</u>		<u>8</u>								45			22	36		
10	16	36										33						5	0					11	
11	2/14				33			35			8			27		35		44							
12	11		42			12		35			8														
13	st./17										0			0					45			22	36		
14	16	36										33						5	0					11	
15	13						40		17			10						44							
16	11		42			12		35			8														
17	12						40		17			10						36	15	40					
18	17																		45			22	36		
19	16	36										33						5	0					11	
20	14						0	58	45					27		35		44							
21	13						40		17			10						44							
22	P.P.																								
23	P.P.																								
24	16											33						5	0					11	
25	11		42			12		35			8														
26	15/17						<u>0</u>	<u>58</u>	<u>45</u>		<u>8</u>								45			22	36		
27	16	36										33						5	0					11	
28	13						44		17			10						44							
29	11		42			12		35			8														
30	12						44		17			10						36	15	40					
31	17																		45			22	36		
		36																							

Stockholm, Ivar Haggströms Boktryckeri A. B., 1912.

Anm. Feta siffror och linjer (t. ex. 15 och) beteckna extra tjänstgöring; de öfriga beteckna ordinarie tjänstgöring.