

167.

Av herr **Lovén**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående skärpning av kompetensfordringarna för personalen vid såväl statens som enskilda järnvägar m. m.

Frågan om järnvägspersonalens kompetens är nära nog lika gammal som järnvägarna i vårt land. Från att ursprungligen hava rört sig om viss kompetens för lokomotivpersonalen har den sedermera utvecklats till ett genomgående krav på utbildning och undervisning av all personal inom olika grenar av järnvägstjänsten.

Med den stora omfattning järnvägstrafiken i vårt land nu har och den oerhört viktiga roll som järnvägarna intaga i samfärdseln de olika länderna emellan torde såväl fackmännen på kommunikationernas område som den trafikerande allmänheten vara ense därom, att järnvägsmanen, om han på ett tillfredsställande sätt skall kunna fylla de plikter och bära upp det ansvar, man pålägger honom, måste, utom det att han skall vara i besittning av goda kropps- och själskrafter, sättas i tillfälle att tillägna sig en alldeles särskild utbildning i den yrkesgren inom järnvägstrafiken, som han skall bekläda.

Det ligger i sakens natur, att lokomotivpersonalen vid järnvägarna var den yrkesgrupp, som först kom i åtanke, när det gällde att resa krav om viss kompetens och utbildning för järnvägsmanens kall. Redan vid 1901 års riksdag väckte lektor Waldenström motion »Om lag angående avläggandet av obligatorisk examen för vinnande av ordinarie anställning såsom lokförare vid såväl statens som enskilda för allmän trafik upplåtta järnvägar».

I den utförliga motivering som åtföljde motionen yttras bland annat:

»Visserligen har allmänheten rätt att uppställa sådana fordringar på personalens duglighet, att den (allmänheten) med största möjliga säkerhet kan betjäna sig av järnvägarna vid befordrandet av liv och gods, *men samma allmänhet har även skyldighet att, när så visar sig nödigt, tillse, att de, på vilka säkerheten är mest beroende, besitta den kompetens, som motsvarar dylåka fordringar.*»

Bristen på yrkesskolor för järnvägspersonal har under årens lopp gjort sig allt mer kännbar icke minst bland personalen själv, vilken ivrigt dryftat detta spörsmål och även framkommit med förslag till bristens avhjälpande. Vid sammanträde den 18 november 1893 med statsbanornas tjänstemannaförening uppdrogs åt dess styrelse att tillsätta en kommitté för avgivande av betänkande i ämnet. Till ledamöter i denna kommitté utsågos överdirektörsassistent K. Killander, baningenjör W. Wahren och byråassistent J. Lundberg. Denna kommittés utlåtande avgavs den 23 april 1895, och i detsamma framhölls att: »Sedan järnvägarna numera vunnit den utsträckning och betydelse, att deras organisation och det sätt, varpå de handhavas blivit av förut ej anad vikt för hela samhället och göra sig gällande på snart sagt alla områden inom det borgerliga livet, hava även fordringar på dem, åt vilka handhavandet av detta kulturens och industriens mäktiga redskap blivit anförtrott, stigit till den höjd, *att en särskild utbildning för deras tjänst icke längre torde kunna undvaras.* Vid järnvägen gäller ofta mer än annorstädes, att varje man på sin plats och i sin mån bidrager till det helas framgång, och ingen tjänst är därvid så obetydlig, att icke ett samvetsgrant, plikttroget och sakkunnigt uppfyllande därav är av vikt, ja av nöden, för hela det stora maskineriets ostörda och verkningsfulla arbete.»

Vad här ovan anförts ur Waldenströms motion om obligatorisk undervisning och examen för lokförare, har i stort sett sin fulla tillämpning på all järnvägspersonal som har med säkerhetstjänsten att göra. Var och en befattning vid en järnväg är ju synnerligen ansvarsfull, även om lokförarens är detta framför alla andra. Vilken ofantlig förlust av människoliv och dyrbar materiel kan icke åstadkommas genom olyckshändelser å järnvägarna. Och det har givits exempel på, att olyckor som tillkommit genom personalens förvällande icke alltid berott på försummelse eller bristande rådhighet, *utan på grund av bristande kompetens.*

Härvid kan inte vederbörande myndigheter försvara sig med,

att den som varit vållande till en olycka, haft en kanske ytlig kännedom om reglementen, order och cirkulär, angående vad som fordras av en järnvägsman å den plats han innehar vid järnvägen, då dessa samma myndigheter veta, att han saknar den utbildning och kompetens, varförutan han icke ens med bästa vilja kan uppfylla, vad som i dessa föreskrifter stadgas.

Teknikens stora framsteg, järnvägarnas ofantliga tillväxt och allmänhetens krav på större hastighet och tågens större tyngd, ha gjort, att betydligt större fordringar ställas på våra dagars järnvägsmän än för t. ex. 30 år sedan.

Men det oaktat ha icke statsmakterna tillsett, att personalen fått en utbildning motsvarande dessa fordringar. För alla som känna till förhållandena är detta bekant, och det torde vara ett statsintresse av allra största vikt att få dessa missförhållanden avhjälpna, *icke minst vid de enskilda järnvägarna.*

Frågans vikt är icke tillfullo genomsedd endast genom att aktgiva på kompetensen för dem som äro anställda i den allmänna säkerheten vid järnvägarna. Lika viktigt är det nämligen att taga med i räkningen de oerhört stora ekonomiska värden som gå genom järnvägsmännens händer. Och den trafikerande allmänheten ställer, och det med all rätt, stora krav på järnvägarna i vårt land. Det torde därför vara en oavvislig skyldighet för statsmakterna att, icke endast i den allmänna säkerhetens intresse, utan även för att underlätta varuutbytet de olika platserna emellan på ett snabbt, säkert och korrekt sätt, tillse, att den personal i vars vård den trafikerande allmänheten lämnar sina liv och sitt gods, i största möjliga grad är skickad att på ett rätt sätt fylla sina uppgifter. Och jag går så långt, att jag påstår, att genom en ändamålsenlig teoretisk och praktisk utbildning av personalen vid vårt lands järnvägar den ekonomiska utgift detta skulle kosta mer än väl kommer att uppvägas av den besparing, icke minst järnvägarna själva skulle göra, än även av de indirekta fördelar den trafikerande allmänheten skulle hava av en utbildad och för sin tjänst fullt kompetent personal.

Då den trafikerande allmänheten har något att anmärka mot den behandling de själva eller deras gods rönt vid järnvägarna, riktar den sig någon gång mot »systemet» vid den eller de järnvägar där felet begåtts, men oftast låter man klandret gå ut över personalen, icke betänkande, att personalen i så måtto ofta är utan

skuld, att den satts att uträtta göromål, om vilka den endast har mycket elementära kunskaper, huru det eller det skall skötas.

Beträffande statens järnvägar, har frågan om personalens utbildning och kompetensprov tagit ett stort steg framåt under de senare åren. Inom de allra flesta grenar av tjänsten förekomma nu undervisningskurser och prövning av kompetens för de olika befattningarna. Men endast för lokpersonalen äro dessa kurser och prov obligatoriska. För all annan personal är det endast ett fåtal som kan bliva i tillfälle att genomgå någon undervisningskurs. Och mot sättet för utseende av dem, som skola genomgå dessa kurser, har det från personalens sida rests mycket och berättigat klander. Det enda riktiga borde vara, att all personal vid järnvägarna finge genomgå någon förberedande undervisningskurs, som gjorde dem fullt förtroagna med järnvägstjänsten i allmänhet, och att därefter de som ha fallenhet och begåvning för någon viss gren av järnvägstjänsten få vidare utbildning för detta speciella område.

Om, som ovan sagts, *något* blivit gjort för personalens utbildning och kompetens vid statens järnvägar, har vid de enskilda järnvägarna ingenting alls blivit gjort för att personalen skall vara skickad att på ett tillfredsställande sätt sköta sitt ansvarsfulla värv. Om man undantager lokpersonalen vid några få av vårt lands enskilda järnvägar, vilken får genomgå någon sorts undervisningskurs och kompetensprövning, förekommer inte i något fall någon undervisningskurs för personalen. Och även sedan statens järnvägar nu under flera år tillämpat en, enligt min mening i mycket ofullständig undervisning och utbildning av personalen, ställa sig förvaltningarna vid de enskilda järnvägarna nära nog fullkomligt främmande och oförstående inför detta spörsmål.

Och att så skulle bliva förhållandet förutspådde man redan vid 1901 års riksdag, när den här ovan omnämnda motionen av herr Waldenström behandlades i andra kammaren, fastän ett par talare ändå hade en bättre tanke om de enskilda järnvägarnas reformvänlighet. Herr K. G. Karlsson i Göteborg yttrade därvid enligt kammarens protokoll: »Utskottet har emellertid erkänt, att, då nu styrelsen för statens järnvägar står i begrepp att uppställa strängare kompetensvillkor, det vore i högsta grad önskvärt, om de enskilda järnvägarna följde detta föredöme. Utskottet har trott, att sedan statens järnvägar föregått med gott exempel, de enskilda så småningom skola finna sig föranlättna att följa detta föredöme. För när-

varande föreligger således icke, enligt utskottets åsikt, skäl att skriva till regeringen beträffande de enskilda järnvägarna.

Skulle åter dessa enskilda järnvägar icke infria denna förhoppning, så föreligger det ju alltid tillfälle för regeringen att ingripa — — —.»

Vid samma tillfälle yttrade herr Centervall: »Varför skulle icke statens järnvägar få börja med att försöka de föreslagna åtgärderna? Sedan kunde de i all stillhet utsträckas till de enskilda järnvägarna, som nog skulle finna det för sin egen säkerhet och sin värdighet nödvändigt att följa statens järnvägar även i detta avseende. — — —

Jag tror för min del icke, att det är så förskräckligt farligt att se tiden an något litet i detta fall. Saken är dock satt igång, jag upprepar det. Statens järnvägar hava till och med gjort mer, än vad motionären har begärt, och det är sannolikt, att de enskilda järnvägarna komma efter. Likaså är det sannolikt, att Kungl. Maj:t för sin del tager saken om hand. Kunna vi då icke vänta?»

Mot dessa optimistiska yrkanden om uppskov yttrade motionären herr Waldenström: »Nu sade herr K. G. Karlsson, att, om järnvägsstyrelsen går före med gott exempel, så hade man förhoppning, att de enskilda järnvägarna skulle följa exemplet. Ja, detta är ju mycket goda förhoppningar, men jag tror, att man behöver något stöd för de goda förhoppningarna. Om Kungl. Maj:t toge itu med saken och sade till dem: 'Antingen I viljen eller icke, så vill jag veta, huru det står till hos eder', och sedan utfärdade nödiga föreskrifter, då vore saken hjälpt. Annars stannar det nog vid hoppet.

Men detta går nog utan skrivelse från riksdagen, sade herr Centervall. Ja, herr Centervall är optimist, som herrarna veta. Han ser allting glatt och ljust och trevligt, men verkligheten motsvarar icke alltid hans optimism; och att döma därav, att utskottet haft svårt att från de enskilda järnvägarna få veta sanningen, tror jag knappast, att de äro benägna att följa goda exempel.»

Sjutton år äro gångna sedan denna debatt fördes i andra kammaren och tiden har utvisat huru rätt herr Waldenström hade, när han tvivlade på att något i denna sak skulle bliva gjort vid de enskilda järnvägarna.

Så mycket mera torde det därför nu vara befogat att påkalla riksdagens uppmärksamhet på denna fråga. Ett dröjsmål torde

kunna bliva nog så kostbart, icke minst ur den trafikerande allmänhetens egen synpunkt.

Om man tidigare vid vårt lands enskilda järnvägar icke kände behovet av en allsidig utbildning av järnvägsmännen så trängande, så berodde detta delvis därpå, att trafikens omfattning var mindre och att personalen i regel så att säga kunde växa in i sina göromål under äldre kamraters ledning och uppsikt, samtidigt som befälet hade någon tid övrig att ägna åt sina underlydandes undervisning i tjänsten. Den omfattning och intensitet som trafiken numera har, och vilken trafik inom de närmaste åren alldeles säkert torde komma att avsevärt höjas, lämna ingen tid över för undervisnings inhämtande på en dylik väg. Och därtill kommer, att denna trafikökning åstadkommit en stark ökning av nyanställd personal vid järnvägarna, som gör, att inom alla grenar av järnvägstjänsten det näppe-ligen är tredjedelen av personalen som är fullt förtrogen med sina göromål och kompetent att på egen hand ansvara för att allt blir uträttat på ett för trafikens säkerhet betryggande sätt.

När man vet, att statens järnvägar omfatta cirka 5,026 km., medan de enskilda järnvägarna trafikera cirka 9,777 km., kan man förstå, att, om vad som blivit gjort vid statens järnvägar för personalens utbildning är ett minimum av vad den trafikerande allmänheten har rätt att fordra, det helt enkelt är oförsvarligt att längre låta det fortgå som hittills vid de enskilda järnvägarna. Och liksom staten har fastställt viss kompetens för dem, som ha ansvaret för fartyg i enskild ägo, och då staten genom sina organ övervakar, att de enskilda järnvägarnas banbyggnader och materiel äro i gott skick, torde det även vara av behovet påkallat, att staten ingriper reglerande angående de enskilda järnvägarna och deras personal, vad beträffar denna personals kompetens för sin tjänst. Och jag upprepar vad jag förut anfört, det är icke en enskild angelägenhet mellan järnvägsbolagen och deras personal, om denna personal är kompetent för sin tjänst eller ej, utan det är ett intresse av allra största vikt för den trafikerande allmänheten.

Om statsmakterna ha insett nödvändigheten av, att lokföraren på ett statens tåg är utbildad och kompetent för sitt yrke, så torde det vara lika nödvändigt tillse, att lokföraren och all övrig personal, som ha med säkerhetstjänsten att skaffa vid de enskilda järnvägarna, även äro kompetenta för sina uppdrag. Ett motsatt förhål-

lande skulle kunna uppfattas som ett ringaktande av den allmänhets liv och ägodelar som trafikerar dessa banor.

Att personalen själv är livligt intresserad för undervisning och har intresse av att förkovra sina kunskaper, vilka i sin tur göra honom mera kompetent för sin tjänst, det bevisas bäst av de talrika fall, som förekomma, då unga män, vid sidan om sin tjänst, genom självstudier och under ledning av någon på platsen boende lärare eller något institut, som lämnar undervisning per korrespondens, på egen bekostnad och av eget intresse utbilda sig i ämnen som indirekt komma hans tjänst till godo.

Dessutom förekommer det att järnvägspersonalens fackliga organisation ekonomiskt understöder bildningssträvandet bland sina medlemmar, vilket även indirekt kommer dem till hjälp i deras värv som järnvägsmän.

I ett par fall har jag mig bekant, att enskilda järnvägsbolag utverkat, att någon av i dessa bolags tjänst anställda personer, fått på bolagens bekostnad, tillsammans med personal vid statens järnvägar genomgå statens järnvägars undervisningskurser.

Huru denna undervisning och utbildning i alla dess detaljer bör slutligt anordnas, det vågar jag inte i detta sammanhang yttra mig om. Härvid äro många omständigheter att taga med i beräkningen beträffande både ämnenas omfattning och arten av den undervisning som bör lämnas.

Man kan tänka sig gemensamma undervisningskurser både för statens och enskilda järnvägars personal och man kan även tänka sig dessa fullständigt skilda åt.

I Norge har personalen vid de enskilda järnvägarna tillträde till statens järnvägsskolor, medan i Danmark det finnes särskilda skolor för järnvägsmännen vid de enskilda järnvägarna.

En utredning i denna sak torde kunna lämna anvisning, huru härmed bör förfaras.

Med stöd av vad jag sålunda anfört vågar jag vördsamt hemställa,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta genom sakkunnige män utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags — järnvägar gällande föreskrifter böra av Kungl. Maj:t utfär-

das, angående skärpta kompetensvillkor för personalen, såväl vad angår dess karaktär i övrigt som dess kunskaper i ämnen, vilka äro av betydelse för deras yrke, samt i sammanhang därmed åtgärder måtte vidtagas för personalens teoretiska och praktiska utbildning.

Stockholm den 26 januari 1918.

Carl Lovén.

I motionens syfte instämma:

Anders Anderson
i Råstock.

Carl O. Strid.

Henning Leo.