

Nr 25.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1918 kl. 1 e. m.

*Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 25
i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t
angående skärpning av kompetensfordringarna vid såväl
statens som enskilda järnvägar m. m.*

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 167, har herr Lovén hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta genom sakkunniga män utreda, huruvida icke för alla såväl statens som enskilda bolags järnvägar gällande föreskrifter borde av Kungl. Maj:t utfärdas angående skärpta kompetensvillkor för personalen såväl vad anginge dess karaktär i övrigt som dess kunskaper i ämnen, vilka vore av betydelse för deras yrke, samt i sammanhang därmed åtgärder måtte vidtagas för personalens teoretiska och praktiska utbildning.

Beträffande motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott har efter erhållen remiss av motionen inhämtat yttranden över densamma från kungl. järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen samt svenska järnvägsmannaförbundets och Sveriges lokomotivmannaförbunds styrelser; och äro samtliga dessa utlåtanden härvid fogade såsom bilagor.

Bihang till riksdagens protokoll 1918. 12 saml. 1 avd. 20 häft. (Nr 25).

Andra kammarens utskotts utlåtande är av följande lydelse:

Andra kamma-
rens tredje till-
fälliga utskott.

»Uti det betänkande, som den 29 augusti 1913 avlämnades utav den s. k. Malmsslättskommissionen, yttrade kommissionen bl. a. följande:

»De bästa anordningar och föreskrifter (i fråga om tekniska anordningar till vinnande av ökad trafiksäkerhet) bliva dock otillräckliga, om icke den personal, som skall vidmakthålla eller begagna materialen och ombesörja driften, i alla avseenden är fullt kompetent att fylla sin uppgift. Man måste därför av järnvägsmannen, särskilt av den, vars befattning har mera direkt med drifttjänsten att göra, fordra god kroppslig och andlig vigör samt fullständig kännedom om de anordningar och föreskrifter, som vid hans tjänsteutövning komma i betraktande icke blott under vanliga utan även vid mera utomordentliga förhållanden. Med hänsyn härtill kräves urval av lämpliga personer vid antagning i tjänst liksom även vid befordran till mera ansvarsfull befattning, varjämte erfordras undervisning angående anordningar och föreskrifter samt åtgärder för bibehållande och förkovran av förvärvade kunskaper och färdigheter.»

Då utskottet delar den åskådning, varåt kommissionen på sätt ovan anförts givit uttryck, nämligen att ur trafiksäkerhetssynpunkt den största betydelse måste tillmätas frågorna rörande järnvägspersonalens kompetens för fullgörande av sitt ansvarsfulla och krävande arbete, följer härav, att utskottet finner det vara av vikt, att riksdagen åt dessa frågor ägnar den största möjliga uppmärksamhet.

Ur denna synpunkt har utskottet även ansett förevarande motion vara värd ett synnerligt beaktande.

Av den i ärendet förebragta utredningen framgår oförtydligt, att såvitt angår den vid statens järnvägar anställda personal sedan lång tid tillbaka hos vederbörande järnvägsmyndigheter gjort sig gällande en allvarlig strävan, att åstadkomma allt bättre och bättre garantier för att de olikartade funktionerna vid järnvägsdriften komme att omhänderhavas av därför i möjligaste mån fullt kompentna personer.

Det är klart, att det för vederbörande i första hand gällt att tillse, att personalen komme i åtnjutande av erforderlig, på praktisk erfarenhet grundad kännedom om de förhållanden, som vore erforderliga för ett riktigt utförande av de med respektive tjänster förenade åliggandena.

Den granskning av den i sistnämnda hänseende vid statens järnvägar gällande ordning, som av ovannämnda kommission företogs, betecknades av

kommissionen såsom ur trafiksäkerhetssynpunkt i huvudsak tillfredsställande.

Ifråga om särskild kompetens för olika befattningar eller göromål framställde kommissionen, som i sitt utlåtande (sid 239 o. f.) lämnade en redogörelse för de vid tiden för betänkandets avlämnande gällande kompetensbestämmelserna för statens järnvägars personal, ej heller några andra önskemål, än att kommissionen såsom sin mening uttalade, att tjänstgöring på egen hand i ställverk borde anförtros endast åt sådan tjänsteman, som vid *examen* visat sig därtill fullt kompetent och dessutom varit i tjänst så länge och vunnit sådan utbildning, att han antagits åtminstone till extra ordinarie, att samma villkor borde uppställas för tjänstgöring såsom stationsföreståndare, även för sådan tjänstgöring av tillfällig natur eller vid mindre station samt att till lokomotivförare å snälltåg borde användas endast de mest pålitliga och dugliga lokomotivförare. Vid befordran till stationsföreståndare, i synnerhet å större stationer med livlig trafik och stor personal, borde avseende mera fästas vid skicklighet och lämplighet än vid ålder i tjänsten.

Att de ledande inom statens järnvägars förvaltning insett betydelsen av att personalen erhöle ökad teoretisk utbildning, framgår av de bestämmelser, som uti det år 1914 utfärdade reglementet för antagande och utbildning av manlig tjänstepersonal vid statens järnvägar meddelats rörande undervisningskurser för beredande av utbildning åt vissa tjänstemän.

I och för rekryteringen av tjänster av *högre* grad anordnas av järnvägsstyrelsen särskilda kurser för utbildning av trafikelever vid trafikavdelningen samt kontorselever vid ban- och maskinavdelningarna. Sådana kurser skola enligt reglementet anordnas »i den mån behovet av rekrytering av respektive tjänstemän icke kan tillgodoses genom utbildning av vid statens järnvägar redan anställda tjänstemän av lägre grad, som besitta erforderlig formell kompetens till tjänstemannabefattning av högre grad samt provas vara för ändamålet lämpliga». Till extra tjänstehavare antagen kontorselev vid ban- eller maskinavdelningen skall för erhållande av ordinarie anställning genomgå en av styrelsen anordnad kurs, omfattande under viss kortare tid utbildning i bokföringsväsendet, varukännedom, järnvägsteknologi och administration. Slutligen må i detta sammanhang nämnas, att styrelsen i mån av behov anordnar kortare föreläsningskurser för sådana vid statens järnvägar redan anställda tjänstemän av högre grad, som icke genomgått föreskriven elevkurs.

Men även för *lägre* tjänstehavare äro vid statens järnvägar vissa utbildningskurser anordnade.

Vid banavdelningen anordnas dylika kurser för utbildning av *banmästare* och *överbanmästare*. Kursen omfattar undervisning i svenska språket, matematik, järnvägsbyggnadslära (tillämpad naturlära, allmän byggnadslära, mätninglära, järnvägars byggnad och underhåll samt signal- och föregglingsanordningar), lokomotiv- och vagnlära, trafik tjänst, ritövningar, samaritväsende, instruktioner, reglementen m. m. samt expeditionstjänst.

För utbildning av *lokomotiveldare* och *lokomotivförare* anordnas kurser, omfattande undervisning uti lokomotivlära med tillämpad naturlära, matematik, svenska språket, reglementen och instruktioner samt järnvägsgeografi.

För att bliva befördrad till tjänstemannabefattning vid trafikavdelningen *högre än stationskarl* fordras, förutom ådagalagd lämplighet och skicklighet, att, allt efter den befattning, till vilken vederbörande anses närmast kunna ifrågakomma att befordras, hava genomgått för utbildning till dylik befattning föreskriven undervisningskurs. Dessa kurser avse konduktörsbefattningarna samt befattningar såsom kontorsbiträden och stationsförmän (i expedition- eller yttertjänst). Kurserna omfatta undervisning i allmän stations- och tågtjänst, expedition- och transporttjänst samt organisation och personalbestämmelser, telegrafkännedom (för konduktörer och stationsförmän i yttertjänst i stället telefonering), svenska språket, järnvägsgeografi, postgöromål (för expeditionstjänstgöring) samt samaritväsendet.

De nu omförmälda undervisningskurserna äro icke allmänna såtillvida, att deltagandet däri är beroende på en uttagning, efter eller utan ansökan, av vederbörande järnvägsbefäl.

Beträffande exempelvis den sist omförmälda undervisningskursen gäller sålunda, att ansökan om inträde i dylik kurs må ingivas av en var ordinarie tjänsteman av lägre grad vid trafikavdelningen och skall ställas till vederbörande distriktsförvaltning. Efter prövning av de sökandes förutsättningar att tillgodogöra sig undervisningen samt med hänsyn till lämplighet och skicklighet i övrigt beslutar distriktsförvaltningen på trafikdirektörens föredragning, vilka av de sökande skola beordras deltaga i kursen.

Järnvägsstyrelsen har uti sitt i förevarande ärende avgivna utlåtande framhållit, att med utgivandet av 1914 års rekryteringsstadga erhållits genom dels nya bestämmelser och dels en sammanfattning av äldre sådana i ämnet en fullständig plan över personalens vid statens järnvägar antagande och utbildning. Tiden hade emellertid, anför järnvägsstyrelsen vidare, visat önskvärdheten av andra former för anställning, liksom utveck-

lingen kommit att ställa andra krav på utbildningen än vad förut ansågs behövt. Likaså hade de gångna årens erfarenhet visat, att det år 1914 uppgjorda utbildningsväsendet i vissa avseenden krävde omändring och modernisering. På grund härav hade järnvägsstyrelsen den 6 juni 1917 beslutat uppdraga åt en kommitté att granska gällande bestämmelser angående villkoren för personalens vid statens järnvägar antagande och utbildning ävensom för vidmakthållande av personalens kunskap och därmed sammanhängande frågor samt inkomma med sådant förslag till ändring av dessa bestämmelser, vartill granskningen kunde föranleda. Styrelsen meddelar, att denna kommitté icke slutfört sitt arbete, men att dess betänkande vore att emotse före utgången av innevarande år. Enligt vad styrelsen inhämtat hade kommittén uppdragit vissa riktlinjer för sitt arbete, och har styrelsen lämnat en redogörelse för några av dessa riktlinjer. Av denna redogörelse framgår, att i och för den fortsatta utbildningen av tjänstemän av lägre grad, utöver nuvarande kurser, skulle komma att anordnas kurser för elektriska montörer, signalreparatörer, förrådsförmän, vagnförmän och stallförmän.

Om det ovan anförda giver stöd åt järnvägsstyrelsens uttalande, att åt frågorna rörande personalens antagande och utbildning *vid statens järnvägar* ägnats och ägnas all uppmärksamhet, varför särskild utredning i anslutning till motionärens hemställan icke syntes för statens järnvägars vidkommande vara av behovet påkallad, så kan samma förhållande icke med fog sägas vara förhanden ifråga om personalen vid de enskilda järnvägarna. Genom den i ärendet förebragta utredningen har utskottet bibragts den uppfattningen, att hithörande förhållanden vid dessa järnvägar äro otillfredsställande och att med hänsyn till allmänhetens befogade krav å trafiksäkerhet statsmakterna skäligen icke längre böra låta härvid bero.

Beträffande en personalgrupp vid de enskilda järnvägarna, lokomotivpersonalen, har frågan om skärpta kompetensvillkor tidigare varit föremål för uttalande från riksdagens sida.

Uti skrivelse den 6 maj 1903 (nr 80) i anledning av en utav P. Waldenström inom andra kammaren väckt motion anhöll riksdagen att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags järnvägar gällande föreskrifter borde utfärdas bl. a. angående skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen vad anginge kunskaper i ämnen, vilka vore av betydelse för yrket, samt i sammanhang därmed vidtagande av åtgärder för personalens teoretiska utbildning,

ävensom att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder vartill en sådan utredning kunde giva anledning.

I motiveringen för denna hemställan anförde riksdagen, under framhållande av att, vad statens järnvägar anginge årliga undervisningskurser anordnades, ytterligare, att, då de enskilda järnvägarna, oaktat sin längd och stora personal, vore i saknad av tillfällen till teoretisk utbildning, riksdagen ansåge, att, till kårens höjande och därmed till allmänhetens trygghet, kurser av nyssnämnda beskaffenhet borde komma även deras personal till godo. Det syntes, tillade riksdagen, vara statens skyldighet att, vid behov, sörja för utbildningen av jämväl de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal, likaväl som den sörjde för utbildningen av handelssjöfartens maskinister.

För att tagas i övervägande vid fullgörandet av det kommittén lämnade uppdraget överlämnades ovannämnda skrivelse genom nådig remiss den 29 september 1906 till de kommitterade, vilka den 31 december 1904 tillsatts för avgivande av förslag till bestämmelser för tillgodoseende av trafiksäkerheten å enskilda järnvägar m. m.

I underdånigt yttrande, som av Sveriges lokomotivförare- och eldareföreningar genom särskilda kommitterade avgavs i anledning av riksdagens skrivelse, framhölls såsom synnerligen önskvärt, att förevarande frågor ordnades *genom lag eller kungl. förordning*. Sistnämnda kommitterade, såväl som svenska järnvägsföreningen, vilken förening jämväl avgav utlåtande i ämnet, uttalade sig för lämpligheten av att allmänna föreskrifter rörande kompetensvillkor för lokomotivpersonalen utfärdades. Järnvägsstyrelsen hemställde i anledning av riksdagsskrivelsen ifråga beträffande kurser för de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal, att i de undervisningskurser, som av järnvägsstyrelsen inrättats, undervisning jämväl finge lämnas åt personal från enskild järnväg, och att, då dessa kurser visade sig icke vara tillfyllest ifråga om antalet eller lämpliga ifråga om orten för deras avhållande, det måtte bero på överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen, huru bristen skulle avhjälpas, varefter, i händelse särskilda anslagsmedel skulle visa sig behövliga, framställning därom finge göras hos Kungl. Maj:t.

Uti sitt den 26 september 1907 avgivna betänkande yttrade trafiksäkerhetskommittén såvitt nu är ifråga följande:

»Liksom för befordran av lokomotivpersonal vid statens järnvägar för närvarande en viss teoretisk utbildning faktiskt fordras, har kommittén ansett, att en sådan fordran jämväl bör ställas å enskild järnvägs lokomo-

tivpersonal; och då omfattningen av de kurser, vilka för berörda ändamål äro anordnade vid statens järnvägar, syntes kommittén lämplig, har kommittén funnit enskild järnvägs lokomotivpersonal böra genomgå liknande kurser. Bästa sättet att ordna dessa förhållanden torde vara att, på sätt järnvägsstyrelsen erbjudit, låta nyssnämnda personal erhålla tillträde till kurserna vid statens järnvägar och att, därest framdeles tillräckligt antal icke kan vid dessa kurser mottagas, liknande kurser må anordnas genom de enskilda järnvägarnas försorg i samråd med järnvägsstyrelsen. Kommittén håller nämligen före, att bästa resultatet vinnes, därest undervisningen i fråga, vilkens ändamål torde vara utbildandet av järnvägarnas egen personal, ledes av praktiska järnvägsmän inom järnvägarnas eget förvaltningsområde. Liksom järnvägsstyrelsen framhållit såsom självklart, att de vid statens järnvägar anordnade kurserna skola stå under offentlig kontroll, anser kommittén givetvis en dylik kontroll även nödig ifråga om de kurser, som må komma att anordnas av de enskilda järnvägarna själva. Att efter avlagd examen betyg bör meddelas deltagarna i kursen synes kommittén lämpligt.»

Ät de sålunda uttalade åsikterna gav kommittén uttryck genom att såsom kompetensvillkor för lokomotivförare föreslå »att hava med betyg om minst godkända kunskaper genomgått vid statens järnvägar eller eljest under offentlig kontroll för lokomotivpersonal anordnad kurs.»

Beträffande andra befattningar upptog trafiksäkerhetskommittén icke några bestämmelser om särskilda utbildningskurser såsom kompetensvillkor.

Av den i ärendet förebragta utredningen framgår det anmärkningsvärda faktum, att frågan om kompetensbestämmelser för de enskilda järnvägarnas personal i närvarande stund i huvudsak befinner sig å samma stadium, som vid den tid för mer än 15 år tillbaka, då spörsmålet såvitt angick lokomotivpersonalen drogs under riksdagens prövning. Ej ens beträffande sistnämnda personal har, trots det livliga intresse, som från personalens egen sida lagts i dagen för genomförande av skärpta kompetensbestämmelser, vidtagits några åtgärder i syfte att undanröja de uti förevarande hänseende uppenbarligen föreliggande brister. Vidkommande övriga befattningshavare synes icke något annat vara åtgjort, än att genom järnvägsföreningens bemedling, ett antal befattningshavare vid de enskilda järnvägarna beretts tillfälle att deltaga i de vid statens järnvägar anordnade kurserna för utbildning av banmästare, kontorsbiträden och stationsförmän. Såsom järnvägsföreningen anfört, är det emellertid icke i någon

större omfattning, som dylik utbildning kan beredas de enskilda järnvägarnas personal.

Vid nu angivna förhållanden synes det utskottet vara av vikt, att riksdagen framhåller nödvändigheten av att de nu rådande bristerna ifråga om kompetensbestämmelser beträffande de enskilda järnvägarnas personal må, framför allt med hänsyn till den trafikerande allmänhetens krav å största möjliga trafiksäkerhet även å nämnda järnvägar, varda undanröjda.

Såsom ovan nämnts har järnvägsstyrelsen, då de för statens järnvägars personal gällande kompetensbestämmelser icke längre ansetts motsvara de ökade anspråk härutinnan, vilka åtföljt den stora utveckling, som under senare tider försiggått inom järnvägsdriften, numera föranstaltat om en utredning i syfte att åstadkomma skärpta och för nuvarande förhållanden bättre lämpade normer för personalens antagande och utbildning.

Under återopande härav och framhållande av, att de av styrelsen lämnade uppgifter rörande de för berörda utredning uppgjorda riktlinjer, syntes giva vid handen, att de i förevarande motion framhållna synpunkter skulle bliva vid utredningen beaktade har inom utskottet yppats vissa betänkligheter emot ett riksdagens ingripande i frågan på sätt i motionen angivits.

Berörda betänkligheter har utskottet emellertid icke ansett böra tillmätas avgörande betydelse.

För utskottet har nämligen i frågans nuvarande läge såsom kärnpunkten i motionärens hemställan framstått kravet på en utredning, huruvida icke nu kunde åvägabringas *enhetliga* skärpta kompetensbestämmelser för såväl statens järnvägars som de enskilda järnvägarnas personal. För en sådan utredning, som givetvis även skulle avse frågan om i vilken ordning dylika bestämmelser borde utfärdas, utgör uppenbarligen den av järnvägsstyrelsen igångsatta utredningen så mycket mindre något hinder, som förutsättas kan, att densammes resultat otvivelaktigt bör kunna tillgodogöras vid och i väsentlig mån underlätta den av utskottet ifrågasatta utredningen. Huvudsaken är, att det icke längre överlåtes åt de enskilda järnvägarna, att själva efter gottfinnande reglera eller helt underlåta att reglera hithörande förhållanden, utan att desamma varda av staten normerade i överensstämmelse med samma krav, som anses avgörande ifråga om den av staten bedrivna järnvägsdriften. Uti svaret å en vid 1917 års riksdag av en ledamot av andra kammaren till dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet riktad interpellation rörande trafiksäkerheten vid statens järnvägar omnämnde statsrådet, att järnvägsstyrelsen bebådade till-

sättandet av de ovan omförmälda sakkunniga, hvilka, enligt av styrelsen lämnad uppgift, skulle utarbeta en ny och fullständig plan för undervisningens och utbildningens ordnande vid statens järnvägar och — »om de vilja ansluta sig till samarbetet» — de enskilda järnvägarna. Utskottet anser det med anledning härav böra betonas, att den anslutning från de enskilda järnvägarnas sida, varom i förevarande hänseende kan bliva fråga, icke längre bör bero av deras gottfinnande.

På utskottet kan och bör givetvis icke ankomma att angiva några närmare direktiv för den nu ifrågasatta utredningen.

Då motionären emellertid i viss mån synes hava företrädesvis beaktat frågan om järnvägspersonalens teoretiska utbildning, har utskottet velat i korthet angiva sin ståndpunkt till denna sida av det föreliggande spörsmålet.

Utskottet finner det visserligen uppenbart, att det vid järnvägspersonalens utbildning städse i första hand måste ligga vikt uppå, att personalen beredes sådan praktisk utbildning i de till vederbörande tjänster hörande göromålen, att fullt betryggande säkerhet föreligger för göromålets behöriga fullgörande. Men utskottet hyser även den uppfattningen, att med hänsyn till arten av de järnvägspersonalen i vitt skilda befattningar åliggande arbetsuppgifter, ökade garantier för arbetets fullgörande på det ur trafiksäkerhetssynpunkt mest betryggande sätt, stå att vinna därigenom, att åt personalen beredes möjlighet att förvärva, utöver den oundgängligen nödiga praktiska erfarenheten rörande själva arbetsuppgiften, vidgade kunskaper rörande förhållanden, som i ett eller annat avseende äga beröring med dessa arbetsuppgifter. Nämnda förhållande ävensom det hos järnvägspersonalen själv förefintliga stora intresse för genomförandet av en förbättrad teoretisk utbildning, synes utskottet böra föranleda, att vid den blivande utredningen all nödig uppmärksamhet ägnas åt spörsmålet om inrättande av lärokurser för olika befattningshavare med för respektive befattningar väl avpassade undervisningsplaner. Beträffande dylika kurser synes bland personalen den uppfattningen vara allmänt gällande, att värdet av desamma för närvarande i väsentlig mån förringas därigenom att, såsom ovan påvisats, deltagandet i desamma icke är obligatoriskt utan beroende på vederbörande järnvägsbefäls uttagning. Enligt utskottets mening torde denna personalens uppfattning icke sakna fog, vadan utskottet ansett sig böra framhålla önskvärdheten av att vid den blivande utredningen behörig uppmärksamhet ägnas jämväl detta spörsmål.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa

att andra kammaren måtte i anledning av herr Lovéns motion, nr 167, för sin del besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida icke enhetliga, skärpta kompetensbestämmelser må kunna utfärdas för såväl statens järnvägars som enskilda järnvägars personal ävensom vidtaga de åtgärder, vartill en dylik utredning må föranleda.»

Andra kammaren biföll sitt utskotts hemställan, varefter ärendet överlämnades till första kammaren, som hänvisade detsamma till sitt första tillfälliga utskott.

Utskottet.

Av järnvägsstyrelsens i ärendet avgivna yttrande framgår, att särskild utredning, i anslutning till motionärens hemställan, av frågan om antagande och utbildning av personal vid statsbanorna icke är av behovet påkallad. Vid sådant förhållande torde en blivande utredning av förevarande spörsmål huvudsakligen böra avse de enskilda järnvägarna, och får utskottet på de skäl, som av andra kammarens utskott blivit i sådant avseende angivna, hemställa,

att första kammaren måtte biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 28 maj 1918.

På utskottets vägnar:

TH. BORELL.

Närvarande vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet: herrar *Borell, Stenström, Magnusson, Bergman, Hulting, Schyller* och *Oscar Olsson*.

Bilaga 1.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Genom nådig remiss den 12 februari 1918 har järnvägsstyrelsen anbefallts att avgiva och till Eder överlämna yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 167, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående skärpning av kompetensfordringarna för personalen vid såväl statens som enskilda järnvägar m. m.; och får järnvägsstyrelsen i anledning härav anföra följande.

I motionen hemställles, 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 utfärdas angående särskilda 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.

Såsom motiv för berörda hemställan framhålles i motionen, bland annat, att även om 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, han dock kunde sakna den utbildning och kompetens, varförutan han icke ens med bästa vilja kunde uppfylla, vad som i dessa föreskrifter stadgades. Teknikens stora framsteg, järnvägarnas ofantliga tillväxt och allmänhetens krav på större hastighet och tågens större tyngd hade gjort, att betydligt större fordringar ställdes på våra dagars järnvägsmän än för t. ex. 30 år sedan. Men det oaktat hade icke statsmakterna tillsett, att personalen fått en utbildning motsvarande dessa fordringar. För alla som kände till förhållandena, vore detta bekant, och det torde vara ett statsintresse av allra största vikt att få dessa missförhållanden avhjälpta, *icke minst vid de enskilda järnvägarna*. Frågans vikt vore icke till fullo genomsedd endast genom att aktgiva på kompetensen för dem, som vore anställda i den allmänna säkerheten vid järnvägarna. Lika viktigt vore det nämligen att taga med i räkningen de oerhört stora ekonomiska värden, som ginge genom järnvägsmännens händer. Och den trafikerande allmänheten ställde, 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 lämnade sina liv och sitt gods, i största möjliga grad vore skickad att på ett rätt sätt fylla sina uppgifter. Genom en ändamålsenlig teoretisk och praktisk utbildning av personalen vid vårt lands järnvägar skulle den ekonomiska utgift detta skulle kosta mer än väl komma 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.

Beträffande statens järnvägar hade frågan om personalens utbildning och kompetensprov tagit ett stort steg framåt under de senare åren. Inom de allra flesta grenar av tjänsten förekomme nu undervisningskurser och prövning av kompetens för de olika befattningarna. Men endast för lokomotivpersonalen vore dessa kurser och prov obligatoriska. För all annan personal vore det endast ett fåtal, som kunde bliva i tillfälle att genomgå någon undervisningskurs. Och mot sättet för utseende av dem som skulle genomgå dessa kurser, hade 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 förtrogna med järnvägstjänsten i allmänhet, och att därefter, de, som hade fallenhet och begåvning för någon viss gren av järnvägstjänsten, finge vidare utbildning för detta speciella område.

På grund av det anförda och vad mera motionen innehåller kommer motionären till den slutsatsen, att även sedan statens järnvägar nu under flera år tillämpat en enligt motionärens mening mycket ofullständig undervisning och utbildning av personalen, ställa sig förvaltningarna vid de enskilda järnvägarna nära nog fullkomligt främmande och oförstående inför detta spörsmål.

Järnvägsstyrelsen, som inhämtat, att styrelsen för svenska järnvägsföreningen lämnats tillfälle att yttra sig i ämnet beträffande de enskilda järnvägarna, torde alltså i ärendet hava att uttala sig huvudsakligen allenast i fråga om vid statens järnvägar vidtagna åtgärder för personalens rätta rekrytering och utbildning inom järnvägstjänsten.

Härvid synes lämpligt redogöra dels i sammanträngd form för de ganska utförliga bestämmelser om antagande och utbildning av tjänstepersonalen vid statens järnvägar, som sammanfattades i den år 1914 utkommande s. k. rekryteringsstadgan dels för ett uppslag under nästlidne år rörande en närmare revision av denna rekryteringsstadga, som resulterade i tillsättande av en särskild kommitté för utredning i frågan på grundval av den erfarenhet, som på undervisningsområdet under de senare åren vunnits.

1914 års rekryteringsstadga med däri sedermera vidtagna ändringar.

I 1914 års rekryteringsstadga samlades i en stadga och utvecklades närmare redan befintliga bestämmelser om antagande och utbildning av tjänstepersonalen vid statens järnvägar. Rekryteringsstadgan av sagda år innefattar bl. a., förutom förord, utförliga bestämmelser om dels antagande av extra personal och dessas befordran till extra ordinarie och ordinarie tjänstemän dels personalens utbildning. Under denna senare avdelning återfinnas såväl gemensamma bestämmelser för all personal rörande utbildning under provtjänstgöringen; årligen återkommande förhör samt undervisning och handledning som ock närmare speciella bestämmelser rörande utbildning av tjänstemän av lägre och högre grad inom de olika avdelningarna. För tjänstemän av lägre grad gälla bestämmelserna inom banavdelningen banarbetare och extra ordinarie banvakter samt undervisningskurser för utbildning till banmästare och överbanmästare, inom maskinavdelningen vagn- och stallarbetare samt vagnskötare, lokomotiveldarlärningar samt undervisningskurser för utbildning till lokomotiveldare och lokomotivförare samt inom trafikavdelningen aspiranter och ordinarie stationskarlar samt under-

visningskurser för utbildning till kontorsbiträden, konduktörer och stationsförmän. För tjänstemän av högre grad avse bestämmelserna undervisningskurser för utbildning av ingenjörselever, trafikelever, kontorselever vid ban- och maskinavdelningen, vid statens järnvägar redan anställda aspiranter till tjänstemannabefattningar av högre grad samt tjänstemän av högre grad ävensom aspiranter till högre trafikbefälstjänster och viktigare befattning å icke teknisk byrå eller kontor inom styrelsen.

Redan av förordet framgår, att vikt lägges däruppå, att *all* i järnvägens tjänst antagen tjänstepersonal bör genom en lämpligt anordnad provtjänstgöring och särskild prövning, vilken, där är så föreskrivet, föregås av stadgad utbildning, utrönas huruvida den person, varom fråga är, befinner lämplig för järnvägstjänst, och vid anställandet bör den antagande myndigheten söka vinna så fullständig kännedom som möjligt om vederbörandes karaktär samt intellektuella och kroppsliga egenskaper. Och innehåller vidare förordet en erinran, om att det såväl ur järnvägens som även och icke minst ur den på prov anställdes egen synpunkt är angeläget, att utsovrning snarast möjligt sker av personal, som visar sig olämplig för järnvägstjänsten.

Enligt 1914 års stadga skulle all personal, som vore avsedd att vinna ordinarie anställning, anställas såsom extra (§ 9). Därvid skulle utrönas, huruvida sjuklighet, svaghet eller kroppsligt lyte kunde anses menligt inverka på tjänsteutövningen vid statens järnvägar och om sökandens föregående sysselsättning och uppförande. Rörande folkskolekurs fästades särskilt avseende å godkända insikter i modersmålet, räkning och geografi. Den antagande myndigheten skulle genom personlig iakttagelse söka göra sig förvissad om, att sökande, som kunde ifrågakomma, vore lämplig att antagas, och finge antagandet ske endast i det fall, att sökande kunde anses lämplig ur vissa angivna synpunkter (§ 11). Före befordran till extra ordinarie skulle den extra anställde förvärva nödiga insikter i vad som för tjänstens bestridande fordrades, och finge ingen tjänstehavare användas att på eget ansvar tjänstgöra i någon tjänstegrad, innan han vid sådan prövning visat sig äga tillräckliga kunskaper i de för tjänstegrenen i fråga föreskrivna delar av reglementen, instruktioner m. m. Det skulle åligga hans närmaste förman att tillse, att tjänstehavaren lämnades undervisning och noggrann handledning i vad till hans tjänst hör (§ 22). Förutom den förut nämnda prövningen under första tiden efter antagandet, skulle årligen anställas förhör för att utrona, huruledes personalen underhölle och kompletterade de en gång inhämtade kunskaperna (§ 23). Denna nu berörda undervisning skulle betraktas som en del av tjänstgöringen och skulle alltså ske å tjänstetid och tid beredas härför för den stationära personalen genom lämpliga förskjutningar i tjänstgöringen och för den åkande personalen under reservtjänstgöring. Särskilt beträffande säkerhetstjänsten skulle läggas synnerligen stor vikt uppå och vore det ålagt sektionbefälet att vid inspektion personligen förvissa sig om, att personalen kände hithörande föreskrifter (§ 24). Noggranna specialbestämmelser (kap. VII B) blevo utgivna för ordnande av undervisningen för banarbetare, som skulle bli va banvakter, samt banvaktens utbildning till ban- och överbanmästare, för vagn- och stallarbetare samt vagnskötare, för lokeldarlärningar samt deras utbildning till lokeldare och lokförare, för stationskarlar och deras utbildning till kontorsbiträden, konduktörer och stationsförmän samt för övrigt för tjänstehavare av högre grad vid de olika avdelningarna. För att taga ett exempel från trafikavdelningen, vars talrika personal ju av frågan mest beröres, må här anföras vad

som enligt stadgan skulle fodras av en stationstjänsteman, innan han bleve ordinarie stationskarl. Denne skulle inhämta kännedom angående bestämmelserna rörande bromsartjänst, resgodsmagasinstjänst, växlingstjänst, ställverks- och signaltjänst, gods-
magasinstjänst, portvaks- och ordningsmanstjänst samt plattformsvaktjänst. Erforderliga instruktioner och reglementen skulle tillhandahållas av stationsföreståndaren, vilken också hade att själv eller med trafikinspektörens medgivande genom annan tjänsteman lämna handledning vid kunskapernas inhämtande. Sedan en tjänstehavare förklarat sig hava inhämtat de för en av dessa tjänstegrenar föreskrivna kunskaper, skulle han undergå prövning i dessa bestämmelser och erhålla intyg över förvärvade kunskaper. Innan han kunde bliva ordinarie stationskarl, skulle fordras förutom intyg, om fullgjord praktisk tjänstgöring inom olika grenar även intyg om godkänd prövning i bestämmelserna rörande de förut här angivna sex tjänstegrenarna.

I 1914 års rekryteringsstadga hava vissa ändringar och tillägg vidtagits. Här torde vara tillfyllest redogöra för en förändring av principiell innebörd, som närmast avser de allmänna grunderna för antagande i statens järnvägars tjänst av personal.

För att fullt klargöra vilken ställning den i tjänst antagna innehade uppdrogs i utfärdade allmänna bestämmelser en bestämd skillnad mellan å ena sidan aspiranter till tjänstebefattningar vid statens järnvägar och å andra sidan tillfälliga arbetstagare. Såsom dessa senare skulle betraktas personer, som antoges i arbete för tillgodoseende av ett tillfälligt behov av arbetskraft. Aspiranterna åter voro personer, som antogos för tillgodoseende av ett till synes bestående behov av arbetskraft och med syfte att tillsvidare bibehållas i stadigvarande anställning för att i sinom tid befordras till extra ordinarie samt eventuellt ordinarie. Genom berörda allmänna bestämmelser har alltså för framtiden vunnits för såväl befälet som vederbörande själva full visshet, vilken personal är att hänföra till rekryteringspersonal.

1917 års undervisningskommitté.

Med utgivande av 1914 års rekryteringsstadga med däri sedermera vidtagna ändringar erhöles såsom antytts genom dels nya bestämmelser dels en sammanfattning av äldre sådana i ämnet en fullständig plan över personalens vid statens järnvägar antagande och utbildning.

Emellertid hade tiden visat önskvärdheten av andra former för anställning, liksom utvecklingen kommit att ställa andra krav på utbildningen än vad förut ansågs behövligen. Likaså hade de gångna årens erfarenhet visat, att det år 1914 uppgjorda utbildningsväsendet i vissa avseenden krävde omändring och modernisering. Bland annat framträngde särskilt för utbildningens inom trafikavdelningen vidkommande svårigheten att anskaffa lärarekrafter för läroämnena inom det järnvägstekniska området. Till lärare i dessa ämnen vore det givetvis nödvändigt att utvälja sådana tjänstemän, som icke blott personligen vore ägnade för lärareverksamhet utan därjämte vore praktiskt och teoretiskt väl utbildade fackmän inom sina resp. undervisningsområden. På just dessa tjänstemän ställde emellertid den tjänst, de hade att fullgöra, de största krav, varför det visat sig alltför ansträngande för dem att på ett fullt tillfredsställande sätt handhava tjänst och lärareverksamhet samtidigt. Frånvaron av läroböcker i åtskilliga delar av utbildningen för eleverna hade ock visat sig mycket kännbar, och krävde frågan därom utredning. Vidare syntes stor vikt ligga uppå, att järnvägsmännen fullt effektivt vidmakthölle sina en gång genom kurser förvärvade kunskaper, liksom ock att de inhämtade en noggrann kännedom om nytillkomna föreskrifter. De kortfattade

bestämmelser, som funnes härom ävensom om utbildning under provningstiden m. m., syntes erfordra omarbetning och utveckling.

På grund härav och vad övrigt den gångna tidens erfarenhet givit vid handen beslöt järnvägsstyrelsen den 6 juni 1917 att uppdraga åt en kommitté att granska gällande bestämmelser angående villkoren för personalens vid statens järnvägar anläggande och utbildning ävensom för vidmakthållandet av personalens kunskaper och därmed sammanhängande frågor samt inkomma med sådant förslag till ändring av dessa bestämmelser, vartill granskningen kunde föranleda.

Denna kommitté har icke slutfört sitt arbete, men dess betänkande torde vara att emotse före årets utgång. Ehuru något kommittébeslut sålunda icke föreligger, har enligt vad styrelsen inhämtat kommittén uppdragit vissa riktlinjer för sitt arbete, och torde det vara av intresse att här meddela några av dessa.

Beträffande då först den av motionären uttalade åsikten, att all personal vid statens järnvägar borde genomgå någon förberedande kurs, som gjorde den fullt förtrogen med järnvägstjänsten i allmänhet, och att därefter de, som hade fallenhet och begävnin för någon viss gren av järnvägstjänsten, skulle få vidare utbildning för detta speciella område, så sammanfaller denna åsikt i stort sett med vad med reformarbetet avses. Kommittén har sålunda tänkt sig en än mera noggrann utbildning av aspiranterna under särskilda ledare, varefter varje aspirant, som önskar bliva ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, skulle liksom nu är bestämt före ordinarieblivandet underkastas en särskild provning. Undantag från denna regel skulle gälla endast sådana tjänstemän, av vilka man fordrade enbart yrkesskicklighet. Sålunda skulle t. ex. eldare, stationskarlar och banvakter undergå en dylik provning, men däremot icke sådana tjänstemän som lokomotiv- och vagnreparatörer samt verkstadsförmän. Den undervisning, som skulle föregå provningen, skulle anordnas på olika sätt, beroende huvudsakligen på fordringarnas omfattning. Någon närmare utarbetning av planerna för ifrågavarande utbildning hade dock ännu ej ägt rum.

För uttagningen till underbefälskurserna — varmed avses kurser för de tjänstemän, som skulle befordras till sådana befattningar av lägre grad, som äro högre än de lägsta befattningarna — komme att föreslås sådana former, att därigenom största möjliga garanti vunnas för ett objektivt bedömande av de sökandes kvalifikationer. För den fortsatta utbildningen av tjänstemän av lägre grad skulle följande kurser komma att anordnas, nämligen för banmästare, elektriska montörer, signalreparatörer, förrådsförmän, vagnförmän, stallförmän, kontorsbiträden, konduktörer och stationsförmän. Utöver nuvarande kurser skulle alltså några nya slag av kurser anordnas.

För de redan nu befintliga kurserna skulle i vissa fall tillmätas avsevärt större tidsmått än för närvarande. Nya kurser för vissa tjänstemän av både högre och lägre grad — även kvinnliga — skulle anordnas, och skulle undervisningsväsendet centraliseras, varigenom bl. a. vunnas fördelen av, att lärarna kunde odelat ägna sig åt undervisningen.

Genom undervisningens centralisering och lärarnas avskiljande för undervisningen bleve det jämväl möjligt, att större uppmärksamhet än hittills kunde ägnas åt författande och utgivande av läroböcker.

För att man skulle lära känna önskemålen hos personalen i utbildningsfrågan, har kommittén dels tillskrivit olika tjänstemän, som genomgått de hittills anordnade

kurserna med anmodan att till kommittén insända redogörelser för sina erfarenheter från kurserna, dels ock anmodat ombud för statsbanetjänstemännens olika organisationer och föreningar att inför kommittén framhålla sina önskemål i denna fråga.

*Föreslagna by-
råassistenter i
säkerhetstjänst
undervisnings-
skyldighet.*

I detta samband må här erinras, att styrelsen beträffande de föreslagna nitton byråassistenter i säkerhetstjänst, om vilkas inrättande nådig proposition förelagts innevarande års riksdag, avsett, att till dessa tjänstemäns verksamhetsområde skulle förutom inspektionstjänst även läggas skyldighet att under sina resor verkställa examinering av trafikpersonalen. Denna examinationsskyldighet ålåg såsom berörts för närvarande trafikinspektören eller av honom därtill förordnad tjänsteman och omfattar dels prövning av obefordrad personal angående deras kunskaper i vissa bestämda tjänstegrepar, dels årligen återkommande förhör med all trafikpersonal i syfte att utvärdera, huruledes personalen underhåller och kompletterar de en gång inhämtade kunskaperna. Den förstnämnda prövningen har hittills i regel förrättats av stationsföreståndaren eller någon av de närmast under honom stående tjänstemännen å den station, där den under utbildning varande tjänstemannen varit placerad, de årliga förhören hava däremot hållit av särskilda av trafikinspektören utsedda förhörsförrättare, i regel flera för varje sektion. Givet är, att med denna mängd prövnings- och förhörsförrättare en viss olikhet i tolkningen av gällande föreskrifter uppstått, varför utom prövningen nog icke alltid skett med sådan grundlighet, att trafikinspektören därigenom kunnat få en fullt tillförlitlig uppgift å den prövades mogenhet. Genom att överlämna detta krävande och för tjänsten så viktiga arbete, åtminstone vad angår de årligen återkommande förhören, åt en enda, fullt kvalificerad tjänsteman inom varje sektion, skulle enligt styrelsens mening vinnas garantier för att prövningen bleve både grundlig och dess resultat omdömesgillt.

Slutledning.

Av det anförda torde framgå, att järnvägsstyrelsen ägnat och allt fortfarande ägnar all uppmärksamhet åt frågorna rörande personalens antagande och utbildning, varför särskilt utredning i anslutning till motionärens hemställan icke synes för statens järnvägars vidkommande vara av behovet påkallat.

Utbildningen är, såsom berörts, redan nu i gällande stadga föreskriven för all järnvägspersonal i trafiktjänst, och är utbildningen ingalunda av så ringa omfattning och betydelse, som motionären synes vilja göra gällande. Väl må erkännas, att, om än med 1914 års rekryteringsstadga och däri sedermera vidtagna ändringar avsetts att erhålla enhetliga och ändamålsenliga normer för personalens antagande och utbildning, man med hänsyn till de under de senaste krisåren rådande exceptionella trafikförhållanden, som ställt särskilt stora fordringar på personalens arbetsprestationer, icke i realiteten kunnat för samtliga tjänstehavare fullt uppnå de önskemål å undervisningsområdet, som åsyftats. Det torde dock med inträdande av normala förhållanden och jämvikt mellan personaluppsättning och arbetsuppgifter vara att förvänta, att så skall ske, särskilt efter den reformering inom förevarande område, som nu är föremål för utredning genom kommitterade och, vad angår speciellt säkerhetstjänsten, även efter inrättande av de föreslagna byråassistentsbefattningarna i säkerhetstjänst.

Vad slutligen angår utbildningen av enskilda järnvägars personal må här allenast erinras, att järnvägsstyrelsen den 24 februari 1916 meddelade svenska järnvägsföreningen, att vid ban- och trafikavdelningens kurser kunde under vissa förutsättningar ett visst antal elever mottagas, varemot i kurserna inom maskinavdelningen platser

icke kunde beredas inom de närmaste åren. Efter denna tid har från enskilda järnvägar gjorts framställning om att 16 skulle få deltaga i banavdelningarnas kurser och 4 i trafikavdelningens, varav en till trafikelevkursen och 3 till kontorsbiträdeskurserna. Jämväl till de blivande kurserna vid statens järnvägar torde likasom hittills tillträde kunna lämnas för personal vid enskilda järnvägar, och lärer väl, ehuru dessa kurser givetvis måste likasom de nuvarande anordnas med hänsyn till de vid statens järnvägar förefintliga förhållanden, tillfälle till dylik utbildning komma att begagnas av de enskilda järnvägarna. I vilken omfattning detta kan komma att ske, kan på det stadium kommittéutredningen för närvarande befinner sig icke nu närmare angivas, men styrelsen skall för sin del söka sträva att för framtiden bereda bättre möjligheter härvidlag.

Stockholm den 19 mars 1918.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

Per Kjellin.

Bilaga 2.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

I skrivelse till svenska järnvägsföreningen den 8 sistlidne februari har utskottet anhållit, att föreningen ville till utskottet inkomma med utlåtande över en av herr Lovén i riksdagens andra kammare väckt motion, nr 167, däruti hemställes »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 föreskrifter böra av Kungl. Maj:t utfärdas 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».

I anledning härav tillåter sig järnvägsföreningen härigenom, såvitt de enskilda järnvägarna angår, anföra följande.

Vad först angår frågan om uppställande av skärpta kompetensvillkor i fråga om personalens karaktär må erinras, hurusom i det förslag till kompetensförordning, som innehålles i det av den s. k. trafiksäkerhetskommittén den 26 september 1907 avgivna betänkande, under § 2 upptages bland de allmänna kompetensfordringarna för rätt

att utöva befattning vid enskild järnväg för allmän trafik, att vederbörande skall vara känd för ett ordentligt levnadssätt och en hedrande vandel.

Enligt föreningens åsikt måste det anses vara fullt tillräckligt med det av kommittén sålunda föreslagna kompetensvillkoret i fråga om personalens karaktär; och anser föreningen fördensskull någon utredning angående skärpta kompetensvillkor i berörda hänseende icke vara erforderlig.

Vidkommande frågan om fastställandet av skärpta kompetensvillkor med avseende å personalens kunskaper i ämnen, vilka äro av betydelse för vederbörandes yrke, är att märka, att för närvarande icke finnas några bestämmelser om fordran på genomgående av viss utbildningskurs samt avläggande av viss examen för vinnande av behörighet att utöva viss eller vissa befattningar vid enskild järnväg.

I förenämnda kommittés förslag till kompetensförordning har emellertid under 3 § 7 mom. stadgats såsom kompetensvillkor för lokomotivförare bland annat, att vederbörande skall hava med betyg om minst godkända kunskaper genomgått vid statens järnvägar eller eljest under offentlig kontroll för lokomotivpersonal anordnad kurs.

Beträffande övriga befattningar upptager kommitténs förslag icke några bestämmelser om genomgående av särskild utbildningskurs såsom kompetensvillkor.

Under den tid, som gått, sedan kommitténs betänkande avgavs, har emellertid en högst betydande utveckling på järnvägsväsendets område ägt rum; och vid statens järnvägar har man funnit sig böra anordna kurser för utbildning även av andra grupper av personal, såsom tjänstemän av högre grad vid trafikavdelningen, banmästare, kontorsbiträden, stationsförmän och konduktörer samt uppställt genomgåendet av dylik kurs såsom villkor för befordran till vederbörande befattning.

Då det kan tänkas vara lämpligt att även för de enskilda järnvägarnas vidkommande uppställa genomgåendet av särskild utbildningskurs eller avläggandet av särskilt kunskapsprov såsom kompetensvillkor beträffande vissa befattningar, har järnvägsföreningen för sin del icke något att erinra emot, att utredning därutinnan må verkställas.

Vad slutligen angår frågan om vidtagande av åtgärder för personalens teoretiska och praktiska utbildning tillåter föreningen sig uttala, att föreningen givetvis finner det vara synnerligen önskvärt, att järnvägspersonalen må erhålla sådan utbildning, att den må vara i stånd att på vederbörligt sätt fullgöra sina åligganden.

Frågan om personalens utbildning har tidigare varit föremål för föreningens uppmärksamhet och behandling.

På sätt framgår av här närslutna exemplar av föreningsstyrelsens protokoll för den 21 oktober 1915, § 5, har föreningsstyrelsen beslutat ingå till kungl. järnvägsstyrelsen med förfrågan, om och i så fall på vilka villkor personal från de enskilda järnvägarna skulle kunna få deltaga i de vid statens järnvägar förekommande utbildningskurserna. Och sedan, såsom framgår av här närslutna protokoll för den 24 februari 1916, § 11, från kungl. järnvägsstyrelsen ingått tillmötesgående svar å berörda förfrågan, har föreningsstyrelsen, enligt vad som framgår av närslutna protokoll för den 5 maj 1916, § 3, under framhållande av önskvärldheten av att höja järnvägspersonalens utbildningsstandard i järnvägsfackligt hänseende, enhälligt beslutat tillstyrka järnvägsförvaltningarna att begagna sig av det tillfälle därtill, som genom kungl. järnvägsstyrelsens erbjudande förefunnnes.

Genom föreningens bemedling hava sedermera ett antal befattningshavare vid de enskilda järnvägarna beretts tillfälle att deltaga i de vid statens järnvägar anordnade kurserna för utbildning av banmästare och för utbildning av kontorsbiträden och stationsförmän.

Det är emellertid icke i någon större omfattning som det kan beredas personalen vid de enskilda järnvägarna tillfälle att vinna utbildning genom deltagande i statens järnvägars utbildningskurser.

Med hänsyn härtill samt i betraktande av frågans vikt och betydelse har föreningen icke något att erinra mot att utredning må verkställas, huru i avseende å personalens utbildning lämpligen bör ordnas.

Härutinnan vill föreningen emellertid redan nu hava uttalat den mening, att huvudvikten bör läggas vid den praktiska utbildningen, och att den teoretiska utbildningen icke bör få intaga sådant utrymme på utbildningsprogrammet, att den praktiska utbildningen kommer att bliva lidande. Alldeles särskilt bör utbildningen syfta till, att personalen må bliva skickad att så utföra sin tjänst, som må betingas av kravet på trafiksäkerhet.

Såsom sammanfattning av det anförda får föreningen härigenom förklara,

att föreningen anser utredning beträffande frågan om skärpta kompetensvillkor i avseende å personalens karaktär icke vara erforderlig; samt

att föreningen icke har något att erinra mot, att utredning må verkställas beträffande frågan om uppställande av särskilda kunskapsfordringar såsom villkor för kompetens för vissa befattningar ävensom beträffande frågan om vidtagande av åtgärder för att bereda personalen vid de enskilda järnvägarna erforderlig utbildning.

Stockholm den 11 mars 1918.

Svenska järnvägsföreningen

F. W. H. PEGELOW.

Bilaga 3.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Av andra kammarens tredje tillfälliga utskott anmodade att inkomma med utlåtande över en i kammaren av herr Lovén väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utvidgad teoretisk och praktisk undervisning samt skärpning av kompetensfordringarna för personalen vid såväl statens som enskilda järnvägar, få vi med anledning härav anföra följande:

Vi dela till fullo motionärens uttalade uppfattning ifråga om järnvägstjänstens krävande natur, då densamma ställer mycket stora fordringar på alla personalgruppers såväl praktiska som teoretiska kunskaper och dessa fordringar ha givetvis, som motionären också anfört, under årens lopp allt mer och mer ökat i den mån trafiken utvecklats.

I det vi sålunda anse oss böra understryka behovet av en utökning av den teoretiska undervisning, som nu meddelas vissa personalgrupper vid statens järnvägar, till att även omfatta enskilda järnvägarnas personal, vilja vi emellertid särskilt betona, att en dylik utvidgning av undervisningen bör göras så, att den blir obligatorisk och sålunda kommer att omfatta alla befattningshavare inom resp. personalgrupper och icke allenast vissa särskilt utvalda sådana.

Skulle den ifrågasatta utredningen medföra förslag om begränsning av den tillämnade undervisningen till ett visst antal befattningshavare inom en eller flera personalgrupper, vilja vi redan nu framhålla, att ett dylikt arrangemang helt säkert skulle bli ägnat att medföra ett så stort missnöje med det »gunstlingsystem» man har anledning antaga därav skulle bliva en följd, att det allvarligt kan ifrågasättas huruvida det icke under sådant förhållande vore fördelaktigast för såväl förvaltningar som personal och allmänhet, om man helt avstode från några som helst åtgärder i berörda avseende. Det bör nämligen beaktas, att de undervisningskurser, som hitintills beretts vissa befattningshavare vid statens järnvägar, vållat mycken missbelåtenhet i vida kretsar bland personalen med anledning av att undervisningen icke varit för alla obligatorisk och att uttagningen av kursdeltagare enligt mångas mening icke skett på ett rättvist sätt, vilket givetvis i mycket stor utsträckning varit beroende på det personliga förhållande, i vilket de sökande stått till sitt närmaste befäl.

I detta sammanhang anse vi oss emellertid böra fästa utskottets uppmärksamhet vid det intima sambandet mellan å ena sidan frågan om utbildning av personal och å andra sidan avlöningsförhållandena och därav följande rekryteringsmöjligheter. Det är nämligen enligt vårt förmenande alldeles uppenbart, att de avlöningsvillkor som för närvarande erbjudas vid såväl statens som de enskilda järnvägarna icke äro ägnade att göra det möjligt för vårt lands järnvägar att erhålla den för järnvägstjänsten mest lämpliga personalen. Vi göra oss icke skyldiga till överdrift, då vi här förklara, att de senaste årens rekryteringar givit anledning till stora bekymmer bland såväl befäl som underordnade, då man till den ansvarsfulla järnvägstjänsten nödgats anställa nästan vem som helst och med bortseende från såväl karaktärsegenskaper som också förutsättningarna för den anställde att bliva en duglig järnvägsman. Det är därför vår livliga förhoppning, att även denna sida av saken skall vinna statsmakternas beaktande och föranleda till åtgärder, som kunna bliva ägnade att utgöra grunden för en lämplig rekrytering av den i järnvägstjänsten anställda personalen.

På grund av vad vi sålunda anfört, vilja vi å vår organisations vägnar förorda en utredning på sätt motionären föreslagit, därest man med en dylik utredning avser att åstadkomma en obligatorisk och kostnadsfri undervisning för all den järnvägspersonal, som önskar komma i åtnjutande av sådan undervisning.

Stockholm i mars 1918.

Högaktningsfullt

För Sv. Järnvägsmannaförbundets styrelse:

Axel Löfgren.

Bilaga 4.

Till andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

I skrivelse av den 8 februari 1918 har utskottet anmodat Sveriges lokomotivmannaförbund att före den 15 mars 1918 inkomma med utlåtande över en av herr Lovén väckt motion, nr 167, vari motionären hemställer: »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 utfärdas 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».

Då förbundsstyrelsen nu går att för utskottet redogöra för sin ställning till frågan samt de synpunkter som ligga till grund för densamma, anser sig förbundsstyrelsen därvid böra särskilt understryka, att hela landets lokmannakår sedan många år tillbaka hyst den bestämda uppfattningen, att skärpta kompetensvillkor och en särskild praktisk-teoretisk utbildning för yrket icke endast är önskvärd och ur alla synpunkter fördelaktig utan absolut nödvändig för tjänstens rationella fullgörande.

Under stark förnimmelse av behovet av en särskild och ganska långt gående specialutbildning, för att med nödig sakkunskap och självförtroende kunna möta och fullgöra de mångskiftande göromål som tillhör lokmannayrket, och i medvetandet av att denna tjänst för lokpersonalen, oavsett dess större eller mindre kompetens, medför ett stort moralisk och juridiskt ansvar, har också denna personal för många år sedan, och långt förr än någon annan personalgrupp inom järnvägarna, inriktat sin strävan på att erhålla en utbildning, som bättre motsvarade de fordringar och det ansvar som påvilar lokpersonalen. Och för detta ändamål har lokmannakåren under mer än 20 år oförtrutet strävat för ernående av bättre förhållanden såväl i kompetensfrågan som i den i nära samband därmed stående tjänstgöringsfrågan. Dessa båda frågor hava därför också under de gångna åren framförts gemensamt.

Genom omfattande och på ojäviga fakta grundade utredningar, av vilka en del sammanfördes i en broschyr »Lokomotivföraren», som särskilt tillägnades 1901 års riksdagsmän, lyckades lokpersonalen väcka ett mera allmänt intresse för dessa spörsmål, och man hoppades på grund därav, att den i ärendet av P. Waldenström i andra kammaren samma år väckta motionen, nr 165, skulle vinna riksdagens bifall.

Så skedde emellertid icke, oaktat det kunde påvisas, att, beträffande kompetensfrågan, denna redan år 1867 av dåvarande trafikstyrelsen för statens järnvägar ansågs vara av den betydelse, att några allmänt gällande bestämmelser därom borde utfärdas och varom även framställning gjordes till Kungl. Maj:t den 22 februari 1867 samt att Kungl. Maj:t i anledning därav, och sedan kommerskollegium tillstyrkt trafikstyrelsens framställning, av 1871 års riksdag begärde särskilt anslag för år 1872 i och för anordnandet av undervisningskurser för lokomotivförare- och maskinistelever i allmänhet, vilket även av riksdagen bifölls. De inrättade kurserna indrogos emellertid år 1890.

Waldenströms motion, vilken avsåg just vad herr Lovéns nu föreliggande motion — ehuru i större omfattning — äsyftar, nämligen en riksdagsskrivelse till Kungl. Maj:t, blev emellertid efter en lång och särdeles belysande debatt, (se riksdagsprot. nr 28 andra k. 1901) av kammaren avslagen med 146 röster mot 54.

I det föregående har antytts, att lokpersonalen av ren självbevaringsdrift såg sig nödsakad att arbeta för skärpta kompetensvillkor och bättre fackutbildning för att kunna motsvara de krav på yrkesskicklighet, som *måste* ställas på densamma, och för att bättre kunna bära det moraliska och juridiska ansvar som den inte kunde undgå att ikläda sig, trots befintliga brister i utbildningshänseende. Följaktligen kunde lokpersonalen icke låta vid detta riksdagens avslag på motionen bero, utan fortsatte på den en gång beträdda vägen.

År 1903 lyckades man ånyo få frågan före i riksdagen, i det P. Waldenström på lokmannakårens anhållan då i motion, nr 149, förnyade sin motion av år 1901. Och lokmannaförbundet hade under tiden till frågans ytterligare belysande utarbetat en ny broschyr, »Supplement till broschyren Lokomotivföraren», som tillställdes 1903 års riksdagsmän.

Motionen blev denna gång av riksdagen bifallen, och den därvid beslutade skrivelsen i ärendet avläts till Kungl. Maj:t den 6 maj 1903. I denna anhöll riksdagen »att Eders Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags — järnvägar gällande föreskrifter böra utfärdas angående

a) skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen, såväl vad angår nykterhet som kunskaper i ämnen, vilka äro av betydelse för yrket, samt i sammanhang därmed vidtagande av åtgärder för personalens teoretiska utbildning,

b) — — — ävensom att Eders Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, vartill en sådan utredning kan giva anledning».

Vad i den nu föreliggande motionen avses, nämligen en riksdagsskrivelse till Kungl. Maj:t i ärendet, har således för lokomotivpersonalens vidkommande redan ernåtts i och med riksdagens ovanbemälda skrivelse av den 6 maj 1903. Och vid sådant förhållande vore det måhända tillräckligt och kanske även formellt riktigast, att förbundsstyrelsen utan vidare motivering, under åberopande av vad från lokmannakåren tidigare i ärendet anförts, nu inskränkte sig till ett *instämmande* i motionens syfte, därvid understrykande, att behovet av skärpta kompetensvillkor och speciell fackutbildning fortfarande är minst lika stor som tillförne.

Men då förenämnda riksdagsskrivelse ännu icke lett till något positivt resultat, oaktat nära 15 år sedan dess förflutit, har förbundsstyrelsen icke velat underlåta att vid detta tillfälle ytterligare framhålla lokpersonalens ställning och synpunkter till frågan, särskilt med hänsyn till nuvarande förhållanden.

Det torde därvid vara lämpligt att först erinra om tidigare uttalanden samt vad som i anledning därav blivit åtgjort. Och då detta intill tiden för riksdagens skrivelse den 6 maj 1903 utförligt omnämnes i förutnämnda broschyr »Lokomotivföraren», utg. år 1901 och »Supplement till broschyren Lokomotivföraren», utg. år 1902, så får förbundsstyrelsen, med bifogande av ett exemplar av dessa båda broschyrer, i tillämpliga delar hänvisa till dessas innehåll, ävenså till respektive motioner av år 1901 och 1903 i ärendet, jämte utskottsbetänkande samt andra kammarens protokoll nr 28 årg. 1901.

Riksdagens skrivelse (nr 80) av den 6 maj 1903 i ärendet blev sedermera av Kungl. Maj:t för utlåtande remitterad till kungl. järnvägsstyrelsen samt sv. järnvägsföreningen.

I underdånig skrivelse av den 16 jan. 1904 hade en av lokpersonalen för ändamålet vald kommitté begärt att få till Kungl. Maj:t inkomma med de påminnelser, vartill den av riksdagen beslutade utredningen kunde föranleda.

Sedan svenska järnvägsföreningen den 12 april och kungl. järnvägsstyrelsen den 29 december 1905 avgivit underdåniga utlåtanden i ärendet, inkom ovannämnda personalkommitté den 29 maj 1906 till Kungl. Maj:t med påminnelser, varav även ett exemplar här bifogas och vartill förbundsstyrelsen härvid hänvisar.

Den 29 september 1906 remitterades riksdagens framställning, förenämnda järnvägsmyndigheters utlåtanden samt lokpersonalens kommitterades däröver avgivna påminnelser till den av Kungl. Maj:t den 31 december 1904 tillsatta trafiksäkerhetskommittén för yttrande.

I vilken riktning de båda järnvägsmyndigheterna uttalade sig och vad lokpersonalen däremot hade att erinra, framgår nog så tydligt av bifogade exemplar av personalkommitténs underdåniga påminnelser och avhandlas även å pag. 542—573 i nyssnämnda trafiksäkerhetskommittés betänkande, där kommittén å pag. 570 uttalar sig för en viss teoretisk utbildning för *enskilda järnvägarnas lokpersonal* i samma omfattning som för statens lokpersonal, ävenså hur detta lämpligen kunde ordnas.

Över detta trafiksäkerhetskommitténs betänkande och förslag i denna del har lokmannakåren likaledes uttalat sig genom en av lokmannaförbundets kongress år 1909 för ändamålet tillsatt kommitté, vars yttrande, daterat den 17 december 1909, överlämnades till statsrådet och chefen för civildepartementet i januari 1910. Även ett exemplar av denna skrivelse bifogas, och får förbundsstyrelsen jämväl åberopa vad som i densamma anföres.

Sedan dess synes frågan för statsmakternas vidkommande hava fullständigt bortdött. Man får därför hoppas, att den nu i ärendet väckta motionen åtminstone skall medföra det resultat, att det blir känt var föregående ärende för närvarande vilar.

Anmärkningsvärt synes det emellertid vara, att oaktat de officiella myndigheternas vid skilda tider gjorda uttalanden om nyttan av speciell praktisk-teoretisk fackutbildning för lokpersonalen, detta icke mera beaktats än som skett, ävenså att då det gällt verkligt positiva åtgärder i sådan riktning, vilket, enligt personalens av mångårig erfarenhet stadgade uppfattning, endast kan ske genom lagstiftningsåtgärder, så ha dock samma myndigheter i stort sett ställt sig ganska oförstående gentemot sådana åtgärder; trots det att den specialutbildning, som genom lokpersonalens ihärdiga och målmedvetna strävan åstadkommits vid statens järnvägar, visat sig så förmånlig,

att det föranlett vederbörande att anordna särskilda teoretiska fackkurser jämväl för åtskilliga andra tjänstegrupper vid statens järnvägar, till och med för tjänstemän av högre grad.

Enbart de ekonomiska besparingar, som en på resp. områden väl utbildad och därigenom för tjänsten mera intresserad järnvägspersonal kunde göra vid handhavandet av de stora värden i materiel och förbrukningsartiklar, borde vara anledning nog till de mest effektiva reformer i angivet syfte. Och tages därtill hänsyn till trafik-säkerhetens krav, så synes det vara en oavvislig plikt mot både personalen och samhället att genom lämpliga lagstiftningsåtgärder åstadkomma största möjliga säkerhet. Samhällets krav på säkerhet till liv och gods torde vara lika berättigade till lands som till sjöss. Och då vissa jämförelsevis långt gående praktisk-teoretiska kompetensfordringar utan olägenhet kunnat i lag fastställas för ångbåtsmaskinister och fartygsbefäl, såväl i passagerare- som fraktfart, så synas inga verkliga hinder förefinnas beträffande järnvägspersonalen som i de flesta fall bekläda ansvarsfulla befattningar, där snabb uppfattning, rådighet och lugn säkerligen äro lika så nödvändiga och betydelsefulla.

Motionären har fullständigt rätt däruti, »att 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». Han har även rätt däruti, att icke statsmakterna tillsett, att personalen fått en utbildning motsvarande dessa fordringar.

Man behöver i detta sammanhang endast erinra om de olika metoder, som tillämpas vid statens och enskilda järnvägar i fråga om den för trafiksäkerheten så viktiga färgsinneprövningen för att förstå motionären, då han vidare säger: »För alla som känna till förhållandena är detta bekant, och det torde vara ett statsintresse av allra största vikt att få dessa missförhållanden avhjälpta, *icke minst vid de enskilda järnvägarna.*»

Som bekant finnes för närvarande endast *en* officiellt anbefalld metod för personalens färgsinneprövning, nämligen den s. k. Holmgrenska sefignarometoden. Och denna tillämpas fortfarande för de enskilda järnvägarnas personal, ehuru den av såväl särskilda sakkunniga som av kungl. medicinalstyrelsen för länge sedan förklarats otillförlitlig, varför en sedan åtskilliga år tillbaka i Tyskland m. fl. större länder använd metod (Stillings), av kungl. järnvägsstyrelsen på förekommen anledning anbefallts för statens järnvägar den 1 maj 1914 och där den alltsedan tillämpats.

Även om man inte haft reda på att förutnämnda trafiksäkerhetskommitté, i sitt i betänkande år 1907 avgivna förslag till kompetensförordning för de enskilda järnvägarna, starkt pointerat vikten av färgsinnets beskaffenhet för driftsäkerheten, så är det tydligt, att denna fråga är lika viktig vare sig det gäller statens eller enskild järnvägs personal.

Enbart detta missförhållande synes vara anledning för statsmakternas snara ingripande. Och om man därjämte besinnar, att det för närvarande ännu finnes ett 50-tal enskilda järnvägar, omfattande en trafikerad banlängd av 1,860 km., där teoretiskt fackutbildat befäl för maskinavdelningen saknas, och i många fall även särskilt maskinunderbefäl; och då icke några som helst garantier finnas för att lokpersonalen besitter tillräcklig kompetens för sådana förhållanden, så torde det vara uppenbart, att även detta innebär, eller i vart fall *kan* innebära, en betänklig risk för trafiksäkerheten, som bör mana till eftertanke.

Då herr Lovén framhåller i sin motion, att 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, så torde detta beträffande flera personalgrupper vara alldeles riktigt. Och då han vidare framhåller, att den inom de närmaste åren alldeles säkert inträffande trafikstegringen icke giver möjlighet att inhämta nödig utbildning på ovan angivna väg, så är även detta riktigt med det tillägg, att trafiksäkerhetsrisken och kostnaderna för begångna misstag under sådana förhållanden måste bliva betydande. Ett påtagligt bevis härför utgör den anmärkningsvärda stegringen av antalet tågsammanstötningar och andra trafikmissöden vid statens järnvägar, där stora värden av sådan anledning gått till spillo.

Detta beklagliga förhållande kan åtminstone i stort sett utan tvekan tillskrivas den sänkning av kompetensnivån, som uppstått genom den mindre omsorgsfulla personalrekryteringen under de senaste åren med dess stora personalbehov.

Även denna synpunkt har motionären berört, då han säger: »Och därtill kommer, att denna trafikökning åstadkommit en stark ökning av nyanställd personal vid järnvägarna, som gör, att inom alla grenar av järnvägstjänsten det näppeligen 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 tryggande sätt.»

Av detta motionärens yttrande framgår visserligen icke med tydlighet, huruvida därmed menas, att den av trafikstegringen föranledda starka ökningen av nyanställd personal i och för sig haft till följd den av motionären angivna disproportionen mellan fullt kompetent och mindre kompetent personal. Om så är, måste förbundsstyrelsen i denna del ställa sig tvivlande.

Avser däremot motionären att med detta sitt yttrande framhålla nakna fakta, sådana de verkligen föreligga, så kan förbundsstyrelsen utan tvekan instämma med motionären utan fara för överdrift. Ty med kännedom om de gällande kompetensfordringarnas otillräcklighet, åtminstone vad lokpersonalen beträffar, och vederbörandes benägenhet att till och med avpruta på dessa, så synes det helt enkelt orimligt att ifrågasätta en högre kompetensprocent bland personalen — statsbanornas och de enskilda järnvägarnas tillsammansagna.

Ehuru förbundsstyrelsen håller före att detta gäller all den av motionären åsyftade personalen, vill förbundsstyrelsen dock i detta sammanhang betona, att detta dess utlåtande endast avser lokpersonalen. Men för denna personal fordras också, på grund av tjänstens natur, ett större underlag av praktiska och teoretiska kunskaper för att motsvara fordringarna på verklig kompetens. Och då dessas inhämtande fordra en avsevärd tid till förutbildning, så borde även den minsta nedgång i kompetensnivån vara anledning till allvarlig eftertanke från det allmännas sida, såväl med hänsyn till trafiksäkerheten som de stora ekonomiska värden av materiel och förbrukningsartiklar, som denna personal jämförelsevis självständigt handhar under den dagliga tjänsten.

Enligt av maskiningenjören av I kl. vid statens järnvägar Joh. Gislander gjorda beräkningar (se pag. 8 i hans år 1916 utgivna broschyr »Spara på lokomotivbränslet») uppgår den normala årsförbrukningen av stenkol vid landets samtliga järnvägar till 1,364,000 ton huvudsakligen importerade stenkol. Enbart denna förbrukningsartikel drager

Bihang till riksdagens protokoll 1918. 12 saml. 1 avd. 20 häft. (Nr 25.) 4

under nuvarande förhållanden en årskostnad av ungefär 300 miljoner kronor, som sålunda bokstavligen går genom lokpersonalens händer.

Under nuvarande kristider och svåra importförhållanden är det utan vidare klart, vilken oerhörd betydelse det måste vara för hela samhället att hava en fullt kompetent personal, som genom sakkunnig förtänksamhet och självförtroende kunde inbespara en eller annan procent, icke endast av bränslet utan även av smörjoljor och andra dyrbara förbrukningsartiklar m. m. Och det vore helt visst i alla avseenden välbetänkt, om statsmakterna ändock nu så att säga i elfte timmen åstadkom de av personalen under många år eftersträfvade reformerna på detta område, innan obotlig skada uppstår genom personalens ständigt sjunkande kompetensnivå och ansvarskänsla.

Det är icke utan den största oro för de framtida följderna, som lokmannakåren iakttagit huru vederbörande till och med vid statens järnvägar, där man gärna ville tro på större framsynthet, inför den stora personalbristen föranletts att reducera de redan förut minimala kompetensvillkoren för lokpersonalen. Och lokmannakåren har därför också genom förbundsstyrelsen sett sig nödsakad att närmast av denna anledning ingå till kungl. järnvägsstyrelsen med en skrivelse i ärendet (den ¹⁵/₈ 1917) och varav ett exemplar här bifogas.

Härav synes, att ehuru åtskilligt i fråga om lokpersonalens teoretiska utbildning vid statens järnvägar åtgjorts sedan denna fråga först fördes på tal i riksdagen år 1901, så är det ingalunda så väl beställt på detta område, som allmänheten och till och med motionären synes förmoda att döma av vissa punkter i motiveringen till hans föreliggande motion.

Ty med den kännedom om förhållandena, som förbundsstyrelsen anser sig äga, äro dessa redan nu i hög grad oroväckande och bli det ännu mera, när personalen i en kanske ganska närliggande framtid ställes på hårdare prov, vilket icke lär kunna undvikas på grund av en i längden ofrånkomlig trafikstegring.

Det torde icke heller i längden kunna låta sig göra att genom den senare tiden inslagna vägen, med tillsättandet av en hel del underinspektörer, motväga den sjunkande kompetensnivån hos personalen, vars ansvarskänsla därigenom ytterligare äventyras.

Tvivelsutan utgör en för sitt yrke fullt utbildad och i övrigt väl behandlad järnvägspersonal den största garanti för att detta viktiga samhällsorgan fungerar ekonomiskt och punkligt, i synnerhet i tider som de närvarande. Det vore därför lyckligt, om statsmakterna mera än vid tidigare tillfällen ville beakta dessa krav icke minst på föreliggande område. Ty i dessa ligger icke en önskan att »slå in på examensdyrkandets breda väg», som herr K. G. Karlsson i Göteborg fann lämpligt att insinuera vid debatten i andra kammaren den 1 maj 1901 (pag. 15 riksdagens protokoll nr 28), utan det är en enligt förbundsstyrelsens mening synnerligen lofvärd önskan hos personalen att med självaktning kunna mottaga och även med självförtroende kunna motsvara det förtroende, som allmänheten beständigt ådagalagt gent emot hela landets järnvägspersonal. De amerikanska järnvägarna, vilka dock icke i hithörande frågor varit beroende av några lagstiftningsåtgärder, hava för många år sedan insett det ekonomiskt fördelaktiga i att hava en väl utbildad lokpersonal och av sådan anledning inrättat särskilda mycket omfattande utbildningsinstitut. Det torde därför kunna antagas, att det för vårt lands statsmyndigheter även rent ekonomiskt vore välbetänkt att tillmötesgå personalens krav på skärpta kompetensvillkor och bättre specialutbild-

ningsmöjligheter, vilka för att rätt fylla sitt ändamål böra tryggas genom lämpliga lagstiftningsåtgärder.

Enbart lokpersonalen i vårt land torde för närvarande uppgå till cirka 7,000, varav för närvarande i det närmaste 5,000 äro anslutna till förbundet. Det är sålunda ett betydande antal av den mest ounbärliga personalgruppen som förbundsstyrelsen härvid representerar, och som förväntar att dess mångåriga krav på lagstadgade kompetensvillkor m. m. omsider måtte genom statsmakternas åtgöranden realiseras.

I likhet med motionären anser förbundsstyrelsen, att det icke bör få anses som en enskild angelägenhet mellan respektive järnvägsmyndigheter och dess personal, om denna personal är kompetent för sin tjänst eller icke, utan det är ett intresse av allra största vikt för den trafikerande allmänheten.

Vid förhandlingarna med svenska järnvägarnas arbetsgivareförening sistlidet år angående nytt huvudavtal nr 2 framförde lokomotivmannaförbundet i sitt förslag till nytt avtal tanken på att kompetensvillkor (i förevarande fall endast ifråga om extra lokeldare) skulle kunna fastställas genom överenskommelse mellan huvudorganisationerna.

Härom säges i § 9 i det den 7 november 1917 justerade förhandlingsprotokollet: »Sedan det upplysts, att i fråga om kompetensvillkor för lokpersonalen, vilken fråga redan länge varit föremål för statsmakternas behandling, åtgärder numera vidtagits från statsmakternas sida att få densamma fortast möjligt slutförd, avstodo personalorganisationerna från kravet på införande i huvudavtal nr 2 om kompetensvillkor för lokpersonalen, men uttalade i sammanhang härmed önskvärdheten av att herr ordföranden (byråchefen i kungl. generalpoststyrelsen Gust. Kihlmark) ville hos vederbörande myndighet framhålla personalorganisationernas önskan om frågans skyndsamma behandling och avgörande. Herr ordföranden förklarade sig villig därtill.»

Förbundsstyrelsen, som enligt vad i det föregående angivits, icke har sig bekant att några »åtgärder numera vidtagits från statsmakternas sida etc.», har med återgivandet av ovanstående citat ur förhandlingsprotokollet närmast velat framhålla, att även arbetsgivareföreningen, d. v. s. de enskilda järnvägsförvaltningarna, numera synas anse det själfallet, att denna fråga ordnas genom statsmakternas ingripande.

Med åberopande av vad sålunda i ärendet här ovan anförts samt till vad lokmanakåren i vidfogade bilagor tidigare anført i berörda fråga, vill förbundsstyrelsen härmed instämma i den föreliggande motionens syfte. Och vill förbundsstyrelsen därjämte uttala den förhoppningen, att berörda fråga med snaraste måtte ordnas genom lämpliga och lagstadgade bestämmelser.

Stockholm den 14 mars 1918.

Sveriges lokomotivmannaförbund

STYRELSEN

Ax. Ringdahl.