



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

6X-A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944:32
FINANSDEPARTEMENTET



SLUTUTLÅTANDE

AVGIVET AV

BESPARINGSBEREDNINGENS JÄRNVÄGSSAKKUNNIGA

S T O C K H O L M

1 9 4 4

Statens offentliga utredningar 1944

Kronologisk förteckning

1. Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. Av E. Lindsahl och L. Lemne. Marcus. 71 s. Jo.
2. Betänkande med förslag angående långtjänstunderbefäl m. m. Beckman. 91 s. Fö.
3. Betänkande angående nykterhetstillståndet under krigsåren. Marcus. 336 s. Fi.
4. Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. Heggström. 66 s. S.
5. Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. Beckman. 262 s. S.
6. Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. Marcus. 85 s. Jo.
7. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 1. Marcus. 215 s. Fi.
8. Betänkande med förslag angående revision av riksdagens arbetsformer. Norstedt. 114 s. Ju.
9. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. Norstedt. viij, 192 s. Ju.
10. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 2. Motiv m. m. Norstedt. 500 s. Ju.
11. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. Idun. 559 s. Fo.
12. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 2. Investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 272 s. Fi.
13. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 3. Bilagor till investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 77 s. Fi.
14. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 4. Marcus. 153 s. Fi.
15. Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredning och förslag angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 360 s. S.
16. Socialvårdskommitténs betänkande. 8. Kostnadsberäkningar angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 91 s. S.
17. Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. Heggström. 165 s. E.
18. Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. Beckman. 84 s. K.
19. Om inrättande av ett samhällsvetenskapligt forskningsråd. Heggström. 23 s. E.
20. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 1. Skolan i samhällets tjänst. Frageställningar och problemläge. Idun. 183 s. E.
21. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 2. Sambandet mellan folkskola och högre skola. Idun. 354 s. E.
22. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 3. Utredning och förslag angående vidgade möjligheter till högre undervisning för landsbygdens ungdom. Idun. 104 s. E.
23. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 3. Förhandlingarna vid sammanträde den 15—den 17 juni 1943 med 1940 års skolutrednings rådgivande nämnd. Idun. (2), 148 s. E.
24. Betänkande med förslag rörande revision av lagstiftningen om kvinnas behörighet att innehåva stats-tjänst och annat allmänt uppdrag. Norstedt. 65 s. Ju.
25. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 5. Promemoria angående yrkesutbildning för arbetslösa m. m. Heggström. 92 s. E.
26. Befolkningspolitik i utlandet. Beckman. 239 s. S.
27. Betänkande med utredning och förslag angående rätten till vissa uppfinningar m. m. Marcus. 83 s. H.
28. 1941 års reumatikervårdssakkunnigas betänkande. Del 2. Utredning och förslag rörande behovet av och formen för statligt understöd till utbyggande inom landets sjukvårdsväsen av efterbehandling och konvalescentvård. Sv. Tryckeri AB. 101 s. 6 ritn. S.
29. Socialutbildningssakkunniga. 1. Utredning och förslag rörande den högre socialpolitiska och kommunala utbildningen. Heggström. 192 s. E.
30. Ungdomsvårdskommitténs betänkande 1 med utredning och förslag angående psykisk barn- och ungdomsvård. Norstedt. 277 s. Ju.
31. Ungdomsvårdskommitténs betänkande 2 med utredning och förslag angående stöd åt ungdomens föreningsliv. Norstedt. 195 s. Ju.
32. Slututlåtande avgivet av besparingsberedningens järnvägsakkunniga. Marcus. 169 s. Fi.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944:32
FINANSDEPARTEMENTET



SLUTUTLÅTANDE

AVGIVET AV

BESPARINGSBEREDNINGENS JÄRNVÄGSSAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1944

ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG

448064



STOCKHOLM 1911

STOCKHOLM 1911

STOCKHOLM 1911

STOCKHOLM 1911

STOCKHOLM 1911

STOCKHOLM 1911

STOCKHOLM 1911

Innehållsförteckning.

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet	5
Kap. I. Järnvägssakkunnigas uppgift och arbetsmetoder	7
Kap. II. Rationaliseringsfrågor av större räckvidd.	
A. Transportväsendets fredsproblem.....	10
B. Statens järnvägars kundtjänst	11
C. Trafiksvaga bandelar	13
D. Organ för ekonomisk planering och forskning inom järnvägsstyrelsen.....	20
E. Arbetsstudier	25
Kap. III. Personalfrågor.	
A. Väntetiden för befordran av rekryteringspersonal.....	26
B. Kvinnlig arbetskraft	31
C. Pensionsåldern för statens järnvägars tjänstemän	31
D. Undervisningsväsendet	33
Kap. IV. Drifttjänsten.	
A. Arbetsledning och arbetsplanering	34
B. Drifttjänstkontrollen	36
Kap. V. Statens järnvägars bilrörelse.	
A. Ekonomi och organisation	39
B. Underhållet av bilfordonen och verkstadstjänsten	48
Kap. VI. Verkstadstjänsten.	
A. Underhåll av rullande materiel.....	51
B. Verkstadsbokföringen	54
Kap. VII. Förrådsväsendet.	
A. Förrådsorganisationen.....	55
B. Förrådsbokföringen	56
Kap. VIII. Diverse frågor.	
A. Brandskyddsväsendet	58
B. Trafikuppdelning mellan järnväg och post i fråga om paket.....	58
C. Hyresverksamheten vid statens järnvägar.....	62
Kap. IX. Förvaltning och organisation.	
A. Statens järnvägars organisation	65
B. Det tekniska konstruktionsarbetet	67
C. Geotekniska undersökningar	70
D. Avlöningskontor inom järnvägsstyrelsen	71
E. Kontorsorganisationen m. m.	72
F. Reklamverksamhet och presstjänst	73
Kap. X. Sammanfattning	75
Särskilt yttrande av herr Lingman	79

Bilagor.

	Sid.
<i>Bilaga 1.</i> Översikt över rationaliseringsarbetet vid statens järnvägar under 1930-talet.	87
<i>Bilaga 2.</i> Översikt över utvecklingen av statens järnvägars ekonomi sedan krigsutbrottet år 1939.	104
<i>Bilaga 3.</i> Generaldirektör Dahlbecks promemoria av den 20 september 1940 till statssekreteraren i kommunikationsdepartementet angående besparingsåtgärder inom statens järnvägar.	106
<i>Bilaga 4.</i> Järnvägsstyrelsens skrivelse av den 20 oktober 1943 angående överflyttning av styckegodstrafik från lokalgodståg till billinjer.	111
<i>Bilaga 5.</i> Järnvägsstyrelsens skrivelse av den 7 december 1942 med utredning angående personaluppsättningen och personalkostnaderna vid driftavdelningarna dels före och dels efter förstatligandet vid vissa förstatligade enskilda järnvägar.	118
<i>Bilaga 6.</i> Järnvägsstyrelsens skrivelse av den 6 oktober 1942 med översikt över vissa olikheter i driftform och driftorganisation, som föreligga mellan statens järnvägars normalspåriga huvudlinjer, statens järnvägars normalspåriga trafiksvaga bandelar och statens järnvägars smalspåriga bandelar.	122
<i>Bilaga 7.</i> 1942 års järnvägskostnadsutrednings skrivelse av den 15 september 1943 med yttrande över järnvägssakkunnigas förslag om inrättande inom järnvägsstyrelsen av ett särskilt organ för järnvägsekonomisk forskning och planering.	131
<i>Bilaga 8.</i> Järnvägsstyrelsens skrivelse av den 31 oktober 1941 med utredning angående »väntetiderna» för befordran av rekryteringspersonalen vid statens järnvägar.	135
<i>Bilaga 9.</i> Järnvägsstyrelsens skrivelse av den 9 december 1941 med utredning angående frågan om användning av korrespondensundervisning i statens järnvägars undervisningskurser.	142
<i>Bilaga 10.</i> Järnvägsstyrelsens skrivelse av den 5 december 1941 med utredning angående eventuell omorganisation av drifttjänstkontrollen vid statens järnvägar.	146
<i>Bilaga 11.</i> Överingenjör H. Larsens promemoria av den 28 februari 1941 angående inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.	150
<i>Bilaga 12.</i> Utredning av den 31 juli 1941 angående besparingsåtgärder i fråga om personvagnparkens vid statens järnvägar utrustning, underhåll och vård, verkställd av särskilda inom järnvägsstyrelsen tillsatta utredningsmän.	154

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande beslöt Besparingsberedningen den 20 februari 1941 att utbryta frågan om besparings- och rationaliseringsåtgärder inom statens järnvägar för särskild sakkunnigutredning samt tillkalla följande sakkunniga att jämte beredningens ledamöter L. Akselsson och O. L. Carlström deltaga i utredningen, nämligen disponenten B. A. F. Carleson, direktören Y. A. Simonsson samt distriktschefen vid statens järnvägar J. A. P. Valentin. De sakkunniga utsågo inom sig Valentin att vara ordförande. Förutom de nu nämnda beslöt Besparingsberedningen den 17 mars 1941 att såsom sakkunnig tillkalla jämväl ombudsmannen i Svenska Järnvägsmannaförbundet J. Lingman. Sedan Valentin på grund av sjukdom blivit förhindrad att deltaga i utredningsarbetet, tillkallades byråchefen i järnvägsstyrelsen R. Lundqvist den 2 april 1941 att under Valentins frånvaro såsom sakkunnig deltaga i utredningen. Sedan Valentin den 22 maj 1942 entledigats från sitt uppdrag, förordnades Lundqvist att i hans ställe vara ledamot av de sakkunniga, samt utsågs direktören Y. A. Simonsson att vara ordförande. Såsom sekreterare hos de sakkunniga har tjänstgjort nuvarande extra ordinarie sekreteraren i järnvägsstyrelsen fil. lic. Arne Sjöberg.

De sakkunniga ha antagit namnet »Besparingsberedningens järnvägssakkunniga».

Järnvägssakkunniga ha under sitt arbete haft tillfälle dels att hos järnvägsstyrelsen officiellt inhämta upplysningar och erhålla utredningar i olika frågor, dels att i muntliga förhandlingar överlägga med styrelsens ledamöter samt med tjänstemän i olika grader vid statens järnvägar. Vissa tjänstemän vid statens järnvägar ha därjämte till järnvägssakkunniga ingivit skrivelser rörande förenklingar i arbetsmetoder etc.

För att studera befintliga anläggningar och arbetets bedrivande samt personligen samtala med tjänstemän i skilda befattningar och tjänstegrader ha järnvägssakkunniga företagit ett antal resor till olika delar av statens

järnvägar. Genom välvilligt tillmötesgående ha järnvägssakkunniga därjämte beretts tillfälle att vid Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle studera dess bilrörelse och verkstadstjänst.

Järnvägssakkunniga ha i motsats till övriga expertkommittéer inom Besparingsberedningen icke arbetat genom att successivt avgiva förslag till Besparingsberedningen utan ha genom underhandsförhandlingar i växelverkan med järnvägsstyrelsen sökt nå fram till reformer; i vad mån dessa sedan äro att hänföra till sakkunnigas initiativ eller till järnvägsstyrelsens egna åtgöranden är många gånger svårt att avgöra. Under arbetets gång ha sakkunniga sålunda direkt till järnvägsstyrelsen avgivit vissa förslag och rekommendationer samt dessutom på begäran av järnvägsstyrelsen lämnat yttrande beträffande vissa föreliggande förslag.

En sammanfattande redogörelse för sakkunnigas arbete inom statens järnvägar återfinnes i det följande betänkandet, vilket järnvägssakkunniga härmed vördsamt få överlämna till Herr Statsrådet.

Med avgivande av föreliggande betänkande anse järnvägssakkunniga sitt utredningsuppdrag slutfört.

Stockholm den 6 mars 1944.

Y. SIMONSSON

B. CARLESON

J. LINGMAN

R. LUNDQVIST

/ Arne Sjöberg.

Kap. I. Järnvägssakkunnigas uppgift och arbetsmetoder.

Kommunikationsväsendet har under de båda senaste decennierna undergått en mycket snabb utveckling. De alltmer stegrade kraven från allmänhetens sida på trafikmedlen ifråga om säkerhet, snabbhet och prishillighet samt konkurrensen mellan de olika trafikmedlen ha vid statens järnvägar föranlett ständiga förbättringar, rationaliseringar och förenklingar inom alla tjänstegrenar. Denna rationaliseringsprocess, som påbörjades under 1920-talet och intensifierades under 1930-talet, fortgår alltjämt vid statens järnvägar. En översikt över detta rationaliseringsarbete återfinnes i *bilaga 1*.

Statens järnvägars ekonomi har sedan krigsutbrottet i september 1939 undergått en ständig förbättring. I *bilaga 2* lämnas en kortfattad översikt över den järnvägsekonomiska utvecklingen under de hittills förflutna krigsåren. Som framgår av denna redogörelse äro de under krigsåren erhållna nettoinkomsterna av statens järnvägars rörelse de största som någonsin förekommit vid statens järnvägar. Ur företagsekonomisk synpunkt kunde därför ett intensifierat rationaliserings- och besparingsarbete icke anses påkallat vid statens järnvägar. Det besparingsarbete, som under hösten 1940 enligt Kungl. Maj:ts beslut igångsattes vid statens järnvägar liksom vid övriga statliga verk, motiverades därför också av statsfinansiella skäl.

Det särskilda besparingsarbetet vid statens järnvägar hade sålunda påbörjats redan före tillkallandet av Besparingsberedningens järnvägssakkunniga. Järnvägsstyrelsen hade i anslutning till Kungl. Maj:ts beslut den 21 juni 1940 med godkännande av vissa allmänna riktlinjer för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen påbörjat omfattande besparingsutredningar. Redogörelse för dessa undersökningar inom järnvägsstyrelsen ingavs av styrelsen under hand till kommunikationsdepartementet (*bilaga 3*). Dessa undersökningar, som i vissa fall föranledde omedelbara åtgärder i besparingssyfte, visade hän mot att besparingsarbetet måste inriktas på längre sikt, om mera väsentliga resultat skulle uppnås.

Uppgiften för Besparingsberedningens järnvägssakkunniga blev därför att deltaga i det av järnvägsstyrelsen inledda och alltjämt pågående besparingsarbetet (jfr *bilaga 3*) samt undersöka, vilka ytterligare besparingar som kunde ifrågakomma inom statens järnvägars skilda verksamhetsområden, med uppmärksammande av betydelsen av arbetets effektivisering och möjligheterna till förenkling av arbetsuppgifterna. Järnvägssakkunniga ha vidare berört frågan om statens järnvägars organisation och arbetsmetoder. Sam-

manfattningsvis kan sägas, att järnvägssakkunniga framförallt sökt inrikta sitt arbete på sådana rationaliseringsåtgärder, som på längre sikt ansetts ägnade att stärka statens järnvägars ekonomi och effektivitet. Järnvägssakkunniga ha emellertid endast i mindre utsträckning haft anledning sysselsätta sig med de för statens järnvägars ekonomi så betydelsefulla personalfrågorna, eftersom utredningsarbetet vad gäller dessa frågor åvilat särskilda, samtidigt med järnvägssakkunniga arbetande sakkunniga inom kommunikationsdepartementet, 1938 års personalkommission vid statens järnvägar och därefter personalsakkunniga vid statens järnvägar.

Järnvägssakkunniga ha under sitt arbete vid statens järnvägar bl. a. till behandling upptagit vissa frågor rörande kontorsarbetets organisation inom olika tjänstegrenar samt framlagt vissa förslag till förenklingar av detsamma. Sedan emellertid besparingsberedningens avdelning för organisationsundersökningar, numera statens organisationsnämnd, genom en särskild kontorsutredning påbörjat dylika undersökningar inom statens järnvägar, ha järnvägssakkunniga efter samråd med nämnda expertutredning till densamma för vidare handläggning överlämnat ett flertal besparingsuppslag och därvid gjorda utredningar rörande kontorsorganisationen.

Järnvägssakkunniga ha under år 1941 samrått med statens järnvägars överrevisorer beträffande olika besparings- och rationaliseringsfrågor. Vidare ha sakkunniga hösten 1941 till statssekreteraren i finansdepartementet på där-om skedd anmodan framfört sina synpunkter beträffande järnvägsstyrelsens förslag till kapitalinvesteringar vid statens järnvägar för budgetåret 1942/43. Under hösten 1942, våren 1943 och våren 1944 ha järnvägssakkunniga haft överläggningar med personalsakkunniga vid statens järnvägar rörande olika frågor om förenklad förvaltning och drift vid statens järnvägars trafiksvaga smalspåriga bandelar.

För en allmän översyn av förrådsväsendet vid statens järnvägar hade järnvägssakkunniga avsett att anlita särskild förrådsexpert. Då det emellertid icke lyckats sakkunniga att finna någon förrådsexpert, villig att åtaga sig ett dylikt uppdrag, ha sakkunniga i denna fråga samrått med statens organisationsnämnd, varvid överenskommits, att organisationsnämnden i samarbete med järnvägsstyrelsen skulle verkställa en dylik allmän översyn av förrådsväsendet.

Slutligen ha järnvägssakkunniga den 14 mars 1941 hos järnvägsstyrelsen hemställt om utredning angående helt eller delvis nedläggande av sådana trafiksvaga bandelar, som förlorat eller efter kriget kunde väntas förlora sin betydelse. På framställning av järnvägssakkunniga har även Svenska järnvägsföreningen åtagit sig att verkställa en liknande utredning för de enskilda järnvägarnas del. Då dessa omfattande utredningar ännu pågå inom järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen, kunna sakkunniga nu icke lämna några förslag beträffande den ifrågavarande saneringen av järnvägsväsendet. Järnvägssakkunniga förutsätta emellertid, att järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen, sedan utredningarna slutförts, komma att till kommunikationsdepartementet lämna särskild redogörelse för denna

fråga. I den mån denna rationaliseringsfråga kommer att avse smalspåriga bandelar, torde den emellertid kunna väntas bli upptagen till behandling av 1943 års järnvägskommitté.

Huvuddelen av järnvägssakkunnigas arbete har utgjorts av undersökningar rörande möjligheterna till sådana rationaliseringsåtgärder inom statens järnvägars verksamhet, som kunna medföra utgiftsbegränsningar utan att minska företagets effektivitet. Järnvägssakkunnigas utredningsarbete har emellertid även, ehuru i mindre utsträckning, avsett sådana åtgärder, som förutsätta ett eftergivande av anspråken på omfattningen eller kvaliteten av prestationerna inom vissa verksamhetsområden. Slutligen ha järnvägssakkunniga i flera fall föreslagit rationaliseringsåtgärder, som visserligen betytt en viss omedelbar ökning av utgifterna men som på längre sikt beräknats medföra väsentligt större kostnadsbesparingar eller inkomstökningar.

Järnvägssakkunnigas arbete har emellertid icke endast avsett statens järnvägars driftutgifter utan även, ehuru i mindre utsträckning, gällt statens järnvägars trafikinkomster. Utgiftssidan kan ju för övrigt icke behandlas isolerat, utan hänsyn måste alltid tagas till driftutgifternas inverkan på trafikinkomsterna. Vidare ha problemen om järnvägarnas kundtjänst samt samordningen av de olika trafikmedlen berörts av sakkunniga. Slutligen ha sakkunniga ägnat någon tid åt frågan om statens järnvägars organisation, vilken indirekt torde kunna vara av mycket stor ekonomisk betydelse. En väl avvägd organisationsform torde nämligen utgöra en nödvändig förutsättning för ett effektivt och ekonomiskt arbetande statsbanesystem. Järnvägssakkunniga ha emellertid icke ansett sig böra eller kunna närmare ingå på detta stora problemkomplex utan ha i det följande begränsat sig till att uttala lämpligheten av att frågan om statens järnvägars organisation upptages till närmare utredning.

Beträffande järnvägssakkunnigas arbetsmetoder må framhållas följande. Järnvägssakkunnigas arbete har i första hand grundats på den fackliga och ekonomiska erfarenhet, som finnes representerad bland de sakkunniga, samt vidare i viss utsträckning på direkta iakttagelser inom statens järnvägars olika verksamhetsgrenar.

I fråga om de olika besparingsuppslag, som framkommit inom sakkunniga, har i regel en preliminär utredning verkställts av sakkunnigas sekreterare. Då sakkunniga icke ägt något eget kansli, ha däremot de mera omfattande utredningar, som varit nödvändiga och legat till grund för sakkunnigas slutliga ställningstagande till de olika besparingsuppslagen, i flertalet fall efter framställning av sakkunniga verkställts av järnvägsstyrelsen.

Slutligen må framhållas att järnvägssakkunniga icke strävat efter att giva i detalj utformade förslag beträffande olika rationaliserings- eller besparingsåtgärder, utan sakkunniga ha i stället begränsat sig till att giva uppslag till eller förordat genomförandet av vissa av sakkunniga eller järnvägsstyrelsen föreslagna rationaliserings- och besparingsåtgärder.

Kap. II. Rationaliseringsfrågor av större räckvidd.

A. Transportväsendets fredsproblem.

Det svenska näringslivet torde efter det nuvarande krigets slut komma att ställas inför svårlösta anpassningsproblem av olika slag. Beträffande industrin, på vilken det ekonomiska framåtskridandet i hög grad vilar, har i den ekonomiska debatten framhållits, att medan den industriella utvecklingen före det nuvarande världskriget främjades av en rad exceptionellt gynnsamma yttre förutsättningar, komma efter kriget dessa gynnsamma krafter icke längre att kunna påräknas, utan framåtskridandet måste då bygga på nya faktorer. För att övervinna de svårigheter, som väntas inträda för den svenska industrin efter kriget, gäller det framförallt att effektivisera den industriella produktionen. Vår industris möjligheter att göra sig gällande på olika marknader torde liksom tidigare bli beroende av dess förmåga att framställa till marknadernas behov väl anpassade varor till ett billigt pris. Man har därför inom industrin alltmer inriktat sig på en rationalisering av produktionen, vilken väntas möjliggöra dels ett frigörande av arbetskraft för nya arbetsuppgifter, dels en sänkning av produktionskostnaderna och varuprisen. Denna sänkning av produktionskostnader och varupris torde i framtiden utgöra en av de viktigaste vägarna till en stegring av vårt folks levnadsstandard. Men för att uppnå en allmän sänkning i produktionskostnader och varupriser kräves en effektivisering även inom övriga näringsgrenar. Man har då från flera håll ifrågasatt, om icke distributionen av näringslivets produkter skulle kunna förenklas, varigenom konsumenterna skulle kunna erhålla produkterna till ett lägre pris.

En viktig del av distributionen utgöres av transportväsendet, och inom detta torde det enligt järnvägssakkunnigas mening vara möjligt att genom rationalisering och planering, omfattande alla trafikmedel, uppnå en betydande sänkning av transportkostnaderna och därmed i varuprisen.

Bland de många problem, som måste lösas för att erhålla en rationell transportorganisation efter kriget, framträda särskilt frågorna om samordning av trafikmedlen samt om investeringsplanering inom transportväsendet.

Det viktigaste medlet för åstadkommandet av en rationalisering av det inhemska transportväsendet är en samordning av de olika transportmedlen, järnvägar, bil- och flygtrafik samt kust- och kanaltrafik. Inom sig äro de olika transportmedlen i viss omfattning samordnade. Vad som däremot i stor utsträckning saknas är en samordning eller arbetsfördelning mellan dem, så att varje transportmedel erhåller de transporter, för vilka det har de största tekniska och ekonomiska förutsättningarna.

Vidare synes det järnvägssakkunniga angeläget, att en investeringsplanering kommer till stånd inom transportväsendet, så att utbyggandet av transportapparaten främst kommer att ske inom sådana delar av densamma,

där investeringarna lämna ett så stort tillskott som möjligt i den svenska transportapparats kapacitet och effektivitet. Vidare blir det genom en dylik investeringsplanering möjligt att förhindra en överdimensionering av transportapparaten.

För att erhålla en rationell transportorganisation inom vårt land kräves sålunda enligt sakkunnigas mening en hela landet och alla trafikmedel omfattande planering av trafikmedlens användning och utbyggande. En sådan planering kräver omfattande utredningar av olika slag, vilka icke enbart synas kunna tillgodoses genom kommittéer utan vilka lämpligen böra verkställas inom ett särskilt härför inrättat utredningsorgan. En dylik trafik-ekonomisk forskningsverksamhet synes böra ordnas genom nära samarbete mellan staten och berörda organisationer inom transportväsendets område.

Med stöd av vad ovan anförts få järnvägssakkunniga föreslå,
dels att frågan om en rationalisering av transportväsendet upptages till behandling vid det nu pågående planeringsarbetet för freden,

dels att ett särskilt trafikinstitut för utredningar rörande transportväsendet inrättas och att frågan om en lämplig organisation för ett dylikt institut upptages till närmare utredning.

B. Statens järnvägars kundtjänst.

Järnvägssakkunniga upptogo vid sammanträde den 27 mars 1941 till behandling ett rationaliseringsuppdrag berörande statens järnvägars kundtjänst, nämligen frågan om styckegodstransporternas ordnande vid statens järnvägar. Det ifrågasattes härvid, huruvida icke förutom besparingar stora fördelar skulle kunna ernås genom att å vissa bansträckor i större eller mindre omfattning överflytta lokalgodstågens styckegodstransporter till genom statens järnvägar bedriven lastbilstrafik. Detta förutsattes erfordra inrättande på lämpliga stationer av särskilda omlastnings- och överlämningsställen mellan järnväg och bil, från vilka det med järnväg ankommande styckegodset med bilar distribuerades till det för omlastningsstället ifråga bestämda trafikområdet och till vilka det inom området av bilarna uppsamlade godset överlämnades. Man kunde tänka sig, att lokalgodstågen genom en dylik organisation av styckegodstransporterna, i den mån de icke kunde helt eller delvis indragas, erhöles betydligt förkortade restider, vilket i sin tur skulle medföra kostnadsbesparingar ifråga om personal och rullande materiel. De övriga fördelar, som kunde påräknas, voro dels snabbare transporter för såväl styckegods- som vagnslastgods och i synnerhet för kortväga styckegods, dels möjlighet till direkt utkörning och avhämtning av styckegodset hos vederbörande trafikant, alltså dörr-till-dörr-trafik, vilket skulle innebära en avsevärd förbättring av järnvägens kundtjänst samt en förstärkning av konkurrenskraften gentemot biltrafiken.

Sakkunniga ansågo vidare, att ehuru ifrågavarande rationaliseringsuppdrag icke under nuvarande förhållanden framstode som omedelbart aktuellt, frågan dock vid återinträde av fredsförhållanden syntes så viktig ur såväl

järnvägarnas egen som allmän transporthushållningssynpunkt, att härför erforderligt utrednings- och planeringsarbete syntes böra vidtagas redan nu, så att erforderliga åtgärder kunde genomföras omedelbart, då det nuvarande kriget upphörde. Sakkunniga hemställde därför den 27 mars 1941 hos järnvägsstyrelsen om utredning i denna fråga.

Järnvägsstyrelsen överlämnade den av sakkunniga begärda utredningen den 20 oktober 1943 (*bilaga 4*).

Styrelsen framhåller i denna utredning, att linjemyndigheternas undersökningar gett till resultat,

att en överflyttning av styckegodstrafiken från lokalgodståg till lastbilar knappast kan tänkas genomförd annat än i mycket begränsad omfattning,

att en sådan överflyttning endast i två fall förmodas möjliggöra indragning av lokalgodståg,

att i övriga fall någon egentlig tidsvinst för vagnslastgodset icke anses kunna ernås därigenom och

att sådan personal- eller annan besparing icke står att vinna därmed att de uppkomna besparingarna och övriga fördelarna torde tåla jämförelse med de nya kostnader, som skulle uppstå för anskaffning av bilar och anställning av bilförare samt

att biltransport för styckegodset icke anses kunna komma i fråga å linjer, där lokalgodstågen i allt fall måste framgå för vagnslasttrafikens ombesörjande, enär dessa tåg på ett tillfredsställande sätt utan egentlig ökning av kostnaderna för tågen och utan några påvisbara olägenheter för vagnslastgodsets del kunna ombesörja jämväl styckegodstransporterna.

Järnvägsstyrelsen framhåller emellertid, att förhållandena framdeles kunna bli sådana, att järnvägarna måste vidtaga åtgärder i av järnvägssakkunniga föreslagen riktning för att på bästa möjliga sätt kunna betjäna sina kunder. Det torde icke kunna råda tvivel om, anför styrelsen, att ett inordnande av biltrafiken bl. a. som fördelnings- och uppsamlingsorgan i järnvägarnas styckegodstrafik skulle i viss mån öka järnvägarnas konkurrenskraft och skapa större möjligheter för dessa att hävda sig i tävlan om transporterna bl. a. genom att därmed åvägabringas ökade utsikter för dörr-till-dörrtrafik ävensom för förkortade transporttider för visst styckegods, främst då sådant å närsträckor. I den organisation, som redan finnes vid järnvägen i form av järnvägsstationer och andra järnvägens tjänsteställen, bilstationer och andra tjänsteställen inom järnvägens bildrift ävensom för utkörning och avhämtning av järnvägsgods anställda entreprenörer, föreligger redan en god stomme, på vilken ett system för ökande av järnvägens möjligheter för en mönstergill transportservice genom åtgärder i föreslagen riktning vid behov bör kunna snabbt utbyggas.

Järnvägsstyrelsen anför vidare, att enbart nödvändigheten för järnvägarna att höja sin transportservice kan tänkas framdeles tvinga dessa att vidtaga åtgärder i av sakkunniga föreslagen riktning. Men också andra omständigheter, om vilka erfarenheter nu saknas, kunna inträda och göra dylika åtgärder både naturliga och ekonomiskt fördelaktiga. Det synes enligt styrel-

sens mening t. ex. icke uteslutet, att förhållandena efter krigets slut bliva i många avseenden så förändrade, att frågan då måste bedömas ur helt nya synpunkter. Bl. a. anses vagnslastgodstrafiken kunna nedgå i sådan grad, att behovet av lokalgodståg för denna trafik blir väsentligt mindre än under tiden närmast före kriget. Det kan då vara möjligt, framhåller styrelsen, att det visar sig fördelaktigare att övergå till biltransport med stycke gods än att ha detta kvar i lokalgodstågen. Det anses vidare möjligt, att stycke godsmängden kan nedgå avsevärt under förkrigstidens nivå, så att transporterna bli mera »lätthanterliga» och kanske även ur den synpunkten mera lämpade för biltransport. Kort sagt, ändrade förhållanden väntas kunna uppstå och skapa möjligheter eller betinga åtgärder för en i viss mån ändrad organisation av stycke godstransporterna. Styrelsen anser därför, att det framförallt gäller att med vaksamhet följa händelsernas gång och att söka smidigt anpassa sig efter förhållandena samt framhåller till sist, att den med största uppmärksamhet skall följa utvecklingen och, så snart de nu rådande förhållandena börja efterträdas av mera normala sådana, också se till, att de åtgärder i tid bli vidtagna, som inom de ekonomiska möjligheternas gräns kunna vidtagas för att giva järnvägens stycke godsbefordring den ur olika synpunkter lämpligaste befordringsformen.

C. Trafiksvaga bandelar.

Järnvägssakkunniga ha, som tidigare framhållits, till behandling upptagit olika rationaliseringsåtgärder beträffande statens järnvägars trafiksvaga bandelar. Vad som framförallt föranlett järnvägssakkunniga härtill var, att statens järnvägar genom förstatligandet av enskilda järnvägar erhållit ett betydande smalspårnät, vilket till en icke ringa del utgjordes av trafiksvaga bandelar. Även vid statens järnvägars normalspårnät förekomma emellertid trafiksvaga bandelar, och beträffande dessa kunna rationaliseringsåtgärder givetvis vara lika motiverade som i fråga om de trafiksvaga smalspåriga bandelarna.

Nedläggande eller nedrustning av vissa bandelar.

För att erhålla en ekonomisk sanering av det svenska järnvägsnätet ifrågasatte järnvägssakkunniga vid sammanträde den 4 mars 1941, att sådana, statens eller enskilda järnvägar tillhörande, bandelar, som förlorat eller efter kriget kunde väntas helt eller delvis förlora sin betydelse, skulle antingen nedläggas eller också nedrustas till s. k. trafikspår. Betydelsen av en dylik sanering inom järnvägsväsendet har tidigare framhållits bl. a. av 1936 års järnvägskommitté. Då sakkunniga ansågo det angeläget att få en plan utarbetad över vilka bandelar — normal- eller smalspåriga — som kunde anses bära ifrågakomma vid en dylik sanering av järnvägsnätet, beslöto sakkunniga den 14 mars 1941 att hemställa hos järnvägsstyrelsen om närmare utredning i denna fråga. Då det vidare ansågs lämpligt, att en dylik förberedande undersökning, för vinnande av enhetliga riktlinjer och enhetlig be-

handling, utsträcktes att omfatta även de enskilda järnvägarna, beslöto sakkunniga, som tidigare framhållits, att hos Svenska järnvägsföreningen hemställa om en liknande utredning för de enskilda järnvägarnas del. Svenska järnvägsföreningen har också visat sig tillmötesgående i denna fråga och lovat verkställa den ifrågavarande utredningen. Då dessa omfattande utredningar ännu pågå inom järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen, kunna sakkunniga nu icke lämna några förslag beträffande den ifrågavarande saneringen av järnvägsnätet. Järnvägssakkunniga förutsätta emellertid, att järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen, sedan de ifrågavarande utredningarna slutförts, komma att till kommunikationsdepartementet lämna särskild redogörelse för denna fråga. I den mån denna rationaliseringsfråga gäller smalspåriga bandelar, torde den emellertid komma att upptagas till behandling av 1943 års järnvägskommitté.

Förenklingar i driftform och förvaltningsorganisation.

Den ovannämnda, av järnvägssakkunniga begärda saneringsutredningen beträffande järnvägsnätet torde visa, vilka trafiksvaga bandelar, som efter kriget böra bibehållas med oförändrade eller begränsade trafikuppgifter, och vilka, som böra helt nedläggas. Beträffande sådana trafiksvaga bandelar, som komma att bibehållas, gäller det att på allt sätt rationalisera och förenkla driften och förvaltningsorganisationen. Järnvägssakkunnigas utredningar i detta syfte ha framförallt gällt de smalspåriga bandelar, som genom förstatligandet införlivats med statens järnvägar och av vilka bandelar flertalet före kriget hade och efter kriget kunna förväntas få en mycket liten trafik.

Förstatligandet av dessa smalspåriga bandelar har medfört en betydande ökning av lönekostnaderna för driftpersonalen. Till belysande av skillnaden i lönekostnaderna vid vissa småbanor före och efter förstatligandet må här meddelas följande löneuppgifter, som hänföra sig till under sista halvåret 1941 gällande löneläge.

	Årslön i kronor på A-ort inklusive dyrtidstillägg vid EJ resp. rörligt tillägg och kristillägg vid SJ				
	Vid enskilda järnvägar (EJ)		Vid statens järnvägar (SJ)	Lönen vid SJ överstiger lönen vid EJ med följande %	
	Bangrupp III	Bangrupp IV		Bangrupp III	Bangrupp IV
<i>Stationskarl:</i>					
<i>Banvakt:</i>					
Begynnelselön	2 146	2 029	3 032	41	49
Slutlön	2 861	2 672	3 708	30	39
<i>Lokförare:</i>					
(EJ personalgrupp IV)					
SJ lönegrad A 10:					
Begynnelselön	2 861	2 672	3 876	35	45
Slutlön	4 023	3 577	4 700	17	31

Som av förestående tabell framgår ligger löneläget vid statens järnvägar för den lägsta personalgruppen (stationskarlar och banvakter) i begynnelselönen 41 % högre än vid bangrupp III och 49 % högre än vid bangrupp IV. Slutlönen ligger 30 % resp. 39 % högre vid statens järnvägar. Som genomsnittssiffra torde man kunna utgå från att löneläget vid statens järnvägar för den stora personalgruppen ligger 35—40 % högre än vid de till de lägsta bangrupperna hänförliga småbanorna.

Härmed är emellertid icke sagt, att de sammanlagda lönekostnaderna vid statens järnvägar skulle ligga så högt över lönekostnaderna vid enskilda järnvägar. Vid statsförvärv av enskild järnväg gäller nämligen den principen i fråga om lönesättningen för personalen, att denna inplaceras i lönegrad och löneklass, som närmast svarar mot den vid den enskilda järnvägen innehavda lönen.

Detta medför sålunda i fråga om övertagna, större enskilda järnvägar — bangrupperna I och II — att lönekostnaderna bli i stort sett desamma i statens järnvägars regi som i enskild regi under de tre första åren intill dess vederbörande tjänstemän intjänat sitt första ålderstillägg i statens järnvägars tjänst och även då endast i det fall, att vederbörande icke varit berättigade till ytterligare ålderstillägg vid fortsatt enskild tjänst. Först efter 12—15 år torde man hava helt uppnått den personalkostnadsökning, som förstatligandet får till följd.

Men för de övertagna enskilda järnvägar, varom det här närmast är fråga — bangrupperna III och IV — gäller däremot för lägsta personalgruppen, att redan begynnelselönen i statens järnvägars regi ligger högre än slutlönen vid de enskilda järnvägarna. Av den ovanstående tabellen framgår, att löneskillnaden kan uppskattas till 6—14 %. För dessa banor inträder sålunda genom förstatligandet en omedelbar lönekostnadsökning.

För att få en uppfattning om huru de totala personalkostnaderna vid de förstatligade smalspårsbanorna påverkas genom förstatligandet, ha järnvägssakkunniga den 28 mars 1942 hemställt hos järnvägsstyrelsen om utredning angående personaluppsättningen och personalkostnaderna vid driftavdelningarna dels före och dels efter förstatligandet för följande förstatligade enskilda järnvägar, nämligen Kalmar—Berga järnväg, Mönsterås järnväg, Östra Smålands järnväg, Kalmar—Torsås järnväg, Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, Östra Värends järnväg och Växjö—Tingsryds järnväg. Den av järnvägsstyrelsen verkställda utredningen, som överlämnades till sakkunniga den 7 december 1942 (*bilaga 5*), visade, att förstatligandet av de ifrågavarande järnvägarna kunde beräknas ha medfört en ökning av personalantalet vid driftavdelningarna med ungefär 4 % samt en ökning av de sammanlagda personalkostnaderna med ca 23 %. Styrelsen framhöll dock, att de redovisade personal- och kostnadssiffrorna byggde på ett delvis osäkert underlag, men ansåg dock, att siffrorna gävo tillräcklig ledning för att belysa den i samband med förstatligandet inträdda förändringen. Den kraftiga personalkostnadsökningen var självfallet att tillskriva det högre löneläget vid statens järnvägar, som, då det här gällde banor tillhörande de lägsta grupperna enligt de en-

skilda järnvägarnas löneavtal, var betydande. En del av kostnadsökningen ansågs emellertid kunna återhämtas i framtida driftkostnadsbesparingar i samband med en rationell omläggning av driften. En del av kostnadsökningen ansågs redan ha inbesparats genom lättnader i arbetet på andra håll, exempelvis de minskade kontrollkontorskostnaderna.

Järnvägssakkunniga ha vidare ansett det angeläget att få belyst vilka olikheter i driftform och förvaltningsorganisation, som kunna föreligga mellan statens järnvägars normalspåriga huvudlinjer, statens järnvägars normalspåriga trafiksvaga bandelar och statens järnvägars smalspåriga bandelar, och ha därför den 5 september 1942 hos järnvägsstyrelsen hemställt om utredning i denna fråga. Den av järnvägsstyrelsen den 6 oktober 1942 överlämnade utredningen, som ingår som *bilaga 6* till detta betänkande, visade, att i förhållande till statens järnvägars normalspåriga huvudlinjer voro anläggningarna för driften samt den rullande materielen betydligt enklare vid smalspårsbanorna.

Sedan järnvägssakkunniga ingående diskuterat, vilka olika åtgärder som kunde ifrågakomma i syfte att förbilliga driften vid trafiksvaga bandelar, ha järnvägssakkunniga i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 9 mars 1943 förordat vissa allmänna riktlinjer för förenklad förvaltning och drift vid statens järnvägars smalspårsbanor.

Järnvägssakkunniga framhöllo inledningsvis i den nyssnämnda skrivelsen till järnvägsstyrelsen, att då de förstatligade smalspårsbanorna såväl beträffande anläggningarna för driften som beträffande den rullande materielen voro genomsnittligt enklare samt trafiken mera lokalt betonad och i regel även mycket svagare än på statens järnvägars normalspåriga linjer, hade järnvägssakkunniga liksom järnvägsstyrelsen ansett, att en enklare driftform och förvaltningsorganisation för dessa bandelar icke blott vore motiverad utan även nödvändig för att uppnå ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av driften.

Sakkunniga framhöllo vidare, att medan statens järnvägars smalspåriga bandelar under tiden före det nuvarande kriget i regel voro mycket trafiksvaga, hade de under kriget nästan utan undantag erhållit en relativt stor trafik. Efter kriget, då nuvarande kristransporter bortfallit och konkurrensen från landsvägstrafiken åter framträtt med full styrka, syntes emellertid smalspårsbanornas trafik kunna väntas återgå till samma låga nivå som före kriget. Men även av annan anledning skulle trafiken på de smalspåriga bandelarna komma att bli mindre efter kriget än före kriget. De smalspåriga bandelarna hade nämligen, sedan de under 1940 och senare år införlivades med statens järnvägar, förlorat en hel del trafik genom att i samband med förstatligandet transportvägarna för godset omlagts från de smalspåriga bandelarna till andra, ur transport- och driftkostnadssynpunkt fördelaktigare bandelar. Med hänsyn till dessa minskningar i trafiken kunde det därför efter kriget bli aktuellt att till prövning upptaga frågan att nedlägga eller nedrusta sådana smalspåriga bandelar, som helt eller delvis förlorat sin betydelse. Vad järnvägssakkunniga i detta sammanhang när-

mast velat framhålla var, att en trafiksvag linjes övergång i statens ägo icke borde *förhindra* eller *försena* en sådan nedläggning eller nedrustning, som eljest antagligen skulle ha kommit till stånd, eftersom uppehållandet av driften på en obehövlig järnväg icke blir mer försvarlig, om förlusten därav drabbar staten.

Den ovan nämnda saneringsutredningen skulle tjäna som ledning för bedömandet av vilka trafiksvaga — normal- eller smalspåriga — bandelar, som med hänsyn till trafikens nedgång borde helt nedläggas, och vilka bandelar, som borde bibehållas. För de bandelar, som enligt en dylik utredning ansågs böra bibehållas, uppkom vidare frågan, om på dem skulle bevaras såväl person- som godstrafik eller om endera trafikslaget skulle nedläggas. Då landsvägskonkurrensen huvudsakligen torde komma att göra sig gällande i fråga om persontrafiken och styckegodstrafiken, ansågo sakkunniga, att det kunde ifrågakomma att på vissa bandelar nedlägga båda dessa trafikslag och endast bibehålla vagnslastgodstrafik. Ett bibehållande av endast godstrafiken, eventuellt endast vagnslasttrafiken, kunde förväntas medföra betydande besparingar i fråga om såväl driften som banunderhållet.

Sakkunniga önska i detta sammanhang uttala förhoppningen, att det skall visa sig möjligt att i statens järnvägars regi överföra den med järnvägen parallellt gående landsvägstrafik, som skall ersätta den på sådana bandelar nedlagda person- och godstrafiken. Härigenom skulle vederbörande orter även i fortsättningen kunna påräkna goda kommunikationer, varjämte statens järnvägar skulle få behålla inkomsten av den trafik, som finnes.

Oavsett om statens järnvägars smalspåriga bandelar skulle vara öppna för såväl person- som godstrafik eller endast för den senare, framstod det enligt sakkunnigas mening som synnerligen angeläget, att alla tänkbara för-
enklingar vidtagas för att därigenom hålla utgifterna i statens järnvägars regi nere. Det förtjänade nämligen ihågkommas, såsom även av järnvägsstyrelsen framhållits, att den kompensation för driftunderlagets svaghet, som vid banornas drift i enskild regi kunnat erhållas genom tillämpning av högre taxor samt hållande av en lägre lönenivå, icke längre torde kunna påräknas, medan samtidigt allmänhetens anspråk med all sannolikhet komme att väsentligt stegras efter förstatligandet. Ett flertal åtgärder av olika slag i syfte att anpassa kostnaderna för förvaltningen, materielen, säkerhetsanordningarna, stationsanordningarna m. m. till dessa bandelars i regel låga trafikintensitet syntes därför erforderliga.

Järnvägssakkunniga vilja emellertid i detta sammanhang framhålla, att det här icke direkt behöver vara fråga om att komma fram till *enklare* förhållanden än de, som rådde under bolagstiden, utan närmast att undvika att med statsförvärvet följer en genomgripande omgestaltning, syftande mot vad som med ett slagord plägar benämnas *statsbanestandard*. Någon dyrbar upprustning av smalspårsbanorna skulle självfallet icke ha ifrågasatts, om banorna förblivit i enskild förvaltning, och sakkunniga anse därför, att statsförvärvet icke är något bärande skäl för en sådan ändring, efter-

som trafikuppgifterna måste bli i stort sett desamma vare sig staten eller ett bolag ombesörjer driften.

Bland besparingsåtgärder av ovan nämnt slag, av vilka järnvägsstyrelsen själv i olika sammanhang berört en del, ansågo sakkunniga, att följande särskilt borde komma i fråga.

1) Den rullande materielen och de tekniska anordningarna såväl å banan som å stationerna borde göras av enklast möjliga beskaffenhet och begränsas till vad som är ett absolut minimibehov för bandelens drift.

2) Ångtågen ansågos i största möjliga utsträckning böra ersättas med motorvagns- eller rälsbusståg respektive lokomotortåg. Där så visade sig ekonomiskt fördelaktigt syntes även kunna komma i fråga att ombesörja viss trafik med av järnvägen drivna landsvägsbussar och lastbilar.

I de fall ångtåg kunde behöva framföras på dessa bandelar, syntes en begränsning i tågpersonalens antal kunna ske antingen genom att loken bemannades med endast en man och, i den mån så ansågs behövt och möjligt, konduktörspersonal dessutom färdades på loket eller att loken bemannades med två man och biträdet på loket även hade hand om konduktörspersonalens åligganden eller, där så kunde anses lämpligt, konduktören ersattes med biljettpojke eller biljettflicka.

3) Väsentligt förenklade säkerhetsbestämmelser syntes böra komma i fråga för smalspårsbanorna. Dessa bestämmelser borde sammanfattas och tryckas i en särskild, lättläst och kortfattad »säkerhetsordning för smalspårsbanor». Vidare ansågs böra övervägas att sammanfatta alla de tjänsteföreskrifter, som beröra personalen vid smalspårsbanorna, i en eller flera »handböcker för personal vid smalspårsbanor», för att på så sätt komma ifrån att personalen behöver studera den mångfald av tekniska och andra föreskrifter, som erfordras enbart för trafiken på de normalspåriga bandelarna.

4) Minskning av antalet bemannade driftplatser kunde ske genom nedläggande av dylika med minimal trafik och indragning av bemanningen på driftplatser med obetydlig trafik, varvid i senare fallet biljettförsäljning och eventuellt godsutbyte ombesörjdes genom konduktörspersonalen.

Trafikplatserna borde i största möjliga utsträckning bemannas med kvinnliga platsvakter. Vidare syntes kunna komma i fråga att anordna biljettförsäljning och eventuellt även godsinslämning genom särskilda agenturer (lanthandlare, postanstalter etc.).

5) Förenklad expediering borde övervägas i person- och godstrafik, eventuellt så att dessa bandelar icke alls eller endast i begränsad omfattning deltog i samtrafik eller lokaltrafik av större räckvidd.

6) Med hänsyn till de enklare arbetsförhållandena vid trafiksvaga smalspåriga bandelar ansågo sakkunniga, att en ökad differentiering i lönegradsplaceringen för såväl högre som lägre befattningar vid sådana bandelar vore motiverad. En dylik differentiering hade för övrigt redan genomförts i fråga om lokförare, då dessa vid smalspårsbanorna hänförs till lönegrad A 10 mot lönegrad A 12 vid statens järnvägars normalspårslinjer. Den-

na differentiering syntes även böra omfatta befattningar i 5:e lönegraden. Om driften ordnades på det mycket enkla sätt som ovan föreslagits och kunskapsfordringarna för personalen förenklades och sammanfattades på sätt ovan angivits, syntes det nämligen icke heller vara motiverat, att lönegradsplaceringen för de lägsta befattningarna vid trafiksvaga smalspåriga bandelar var densamma som vid de normalspåriga linjerna, där kraven på personalen i olika avseenden voro vida större. Stationskarls- och motsvarande befattningar, som för närvarande funnos endast inom lönegrad A 5, borde därför vid trafiksvaga smalspåriga bandelar inrättas med placering även i lönegrad A 4.

7) Vid huvudlinjerna på statens järnvägar är driftpersonalen uppdelad på ban-, maskin- och trafikavdelningarna. Med hänsyn till den i regel ringa trafikintensiteten och de genomgående enklare förhållandena på statens järnvägars smalspåriga bandelar syntes denna uppdelning av personalen icke böra bibehållas vid dessa banor, utan hela den för bandelens drift erforderliga personalen borde kunna disponeras fritt och obehindrat för de olika i driften förekommande arbetsuppgifterna. Sakkunniga ansågo därför, att såväl den för trafik- som ban- och maskintjänsten erforderliga personalen för smalspårsbanorna borde sammanfattas i en driftavdelning med gemensam driftpersonal.

8) Förutom driftavdelningen syntes även förvaltningsavdelningen och förvaltningsorganisationen vid de smalspåriga bandelarna böra göras så enkel och ändamålsenlig som möjligt. Liksom för de olika delarna av drifttjänsten, där personalen sammanfattades i en driftavdelning och i driftpersonal, borde även en enhetlig driftförvaltning och driftförvaltningspersonal anordnas.

Sakkunniga föreslogo därför i sin skrivelse till järnvägsstyrelsen, att där smalspårsbanorna voro av sådan omfattning, att de lämpligen kunde sammanfattas till sektioner, såsom var fallet i fråga om smalspårsbanorna i Småland och Blekinge, skulle upprättas en driftförvaltning med en driftinspektör, vilken senare skulle erhålla erforderliga tekniska medhjälpare. Dessa driftsektioner skulle ersätta de tidigare ban-, maskin- och trafiksektionerna. Medan driftinspektören i lönehänseende syntes böra placeras högst i lönegrad A 26, ansågs hans tekniska medhjälpare inom de ban- och maskintekniska områdena med hänsyn till smalspårsbanornas i regel låga trafikintensitet och deras ur tekniskt hänseende relativt enkla rullande materiel och fasta anläggningar icke böra placeras i högre lönegrad än högst A 16 (överbanmästare, lokmästare etc.). Sakkunniga förutsatte härvid, att vid de tillfällen, då mera kvalificerad teknisk expertis erfordrades, kunde dylik erhållas från distriktskansliet eller eventuellt genom inlåning från annan sektion inom distriktet. För större arbeten anlätades för övrigt redan nu expertis utom sektionerna, t. ex. entreprenörer för husbyggnader samt statens järnvägars verkstäder för lok- och vagnrevisioner.

I fråga om smalspårsbanor, som icke lämpligen kunde sammanföras med andra till särskilda enheter på sätt ovan angivits, förordade sakkunniga, att

dess, åtminstone i vissa fall, skulle förläggas under lämplig stationsföreståndare såsom särskilt förordnad driftföreståndare.

Järnvägssakkunniga framhöllo i detta sammanhang till järnvägsstyrelsen, att sakkunniga ansågo det viktigt, att smalspårsbanorna i förvaltningshänseende utbrötos ur den normala organisationen för att även därigenom markera dessa banors särkaraktär och på så sätt underlätta godkännandet för dessa banors vidkommande av en driftform och en lönestandard, som motsvarade dessa banors i regel låga trafiknivå och enkla trafikförhållanden.

Järnvägssakkunniga ifrågasatte vidare, att smalspårsbanorna, åtminstone sedan förstatligandet av dessa banor helt genomförts, skulle sammanföras till ett särskilt smalspårsdistrikt under en egen distriktschef.

Avslutningsvis framhöllo järnvägssakkunniga i sin skrivelse till järnvägsstyrelsen, att sakkunniga ansågo de föreslagna åtgärderna vara ägnade att åstadkomma ett tillfredsställande ekonomiskt resultat för de förstatligade smalspåriga bandelarna. Sakkunniga föreslogo därför, att de framlagda förslagen till förenklad förvaltning och drift vid statens järnvägars smalspåriga bandelar skulle efter vidare bearbetning inom järnvägsstyrelsen genomföras.

D. Organ för ekonomisk planering och forskning inom järnvägsstyrelsen.

Järnvägssakkunniga upptogo vid sitt sammanträde den 29 oktober 1942 till behandling frågan om inrättande av ett organ för järnvägsekonomisk planering och forskning inom järnvägsstyrelsen. I skrivelse till järnvägsstyrelsen den 9 mars 1943 ha järnvägssakkunniga framlagt följande synpunkter på denna fråga.

Vetenskaplig forskning i fråga om järnvägsväsendet förekommer endast i ringa omfattning i Sverige, och då dylik forskning företages, rör det sig nästan uteslutande om *teknisk* forskning. Statens järnvägar sakna också helt bestämmelser om forskning i sin instruktion. I samband med styrelsens verksamhet uppkomma dock ofta problem, som kräva undersökningar och utredningar, hänförliga till vetenskaplig forskning av ekonomisk och teknisk natur. För väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finnes däremot i § 2 av styrelsens instruktion åläggande att noggrant följa utvecklingen av väg- och vattenbyggnadsväsendet och kommunikationsväsendet samt verka för tillgodogörandet av tekniska framsteg och tillämpandet av enhetliga normer. Ehuru icke direkt utsagt i järnvägsstyrelsens instruktion torde det vara självklart, att ett dylikt åläggande ankommer även på järnvägsstyrelsen. För statens järnvägar som affärsdrivande verk måste det dessutom framstå som ännu angelägnare att noggrant analysera de ekonomiska sammanhangen inom järnvägsväsendet samt följa med utvecklingen inom olika områden av kommunikationsväsendet för att därigenom kunna utforma och driva en så rationell statsbanepolitik som möjligt.

Behovet av ökade kunskaper och informationer beträffande de järnvägs-

ekonomiska sammanhangen har under nuvarande kristider framstått än mera trängande än tidigare. Genom det relativt rikhaltiga statistiska material, som insamlas inom järnvägsväsendet, erhåller man åtminstone inom vissa områden en ganska god bild av det dagsaktuella läget. Vad som framförallt saknas är däremot klarläggande undersökningar och utredningar av *sammanhanget* mellan de olika företeelserna inom järnvägsekonomin och ett medvetet inriktande av forskningen på längre sikt. Denna s. k. *orsaksforskning*, som är den järnvägsekonomiska forskningens egentliga huvuduppgift, synes emellertid hittills icke ha bedrivits i någon mera betydande omfattning inom järnvägsstyrelsen (eller annorstädes i Sverige) väl närmast beroende på att något organ för dylika forskningar och utredningar hittills icke funnits inom styrelsen.

Vad som emellertid framförallt kräves för framtiden är just dylik orsaksforskning, genom vilken man skulle kunna skapa bättre underlag för ett bedömande av vilka åtgärder, som äro ägnade att på längre sikt utveckla ett så rationellt och effektivt järnvägsväsen som möjligt. Här må t. ex. erinras om de svårigheter, som komma att möta järnvägarna vid ett kommande fredsslut, då det gäller att anpassa transportapparaten från krigs- till fredshushållning. Givetvis kan man icke nu äga någon mera exakt föreställning om fredskrisen och dess förhållanden samt huru anpassningen till fredsekonomi kommer att gestalta sig. Men man kan åtminstone redan nu på grundval av erfarenheterna bl. a. från förra fredskrisen göra klart för sig, vilka tänkbara alternativ som kunna väntas uppkomma. Denna alternativa planering måste givetvis vara av stort värde för järnvägarna, när det gäller att övervinna anpassningssvårigheterna efter kriget.

För järnvägarnas del framstår sålunda förhållandet till biltrafiken som ett av huvudproblemen efter fredsslutet. Hur detta förhållande än kommer att gestalta sig, kommer det alltid att gälla för järnvägarna att förenkla, rationalisera och effektivisera sin drift och att inrikta sig på sådana transportuppgifter, för vilka de äro mest lämpade. För att järnvägarna skola kunna bemästra de svårigheter, som uppkomma efter fredsslutet, är det därför alldeles särskilt viktigt, att järnvägarnas ekonomiska handlande grundas på en ingående kunskap om järnvägarnas och näringslivets förhållanden samt om de ekonomiska sammanhangen. Detta mål kan emellertid uppnås endast genom järnvägsekonomisk planering och forskning.

Inom järnvägsstyrelsen finnes icke något permanent organ för järnvägsekonomisk planering och forskning. Forskningsuppgifter av särskilt brådskande och angelägen natur ha i regel anförtratts särskilda kommittéer, tillsatta antingen av Kungl. Maj:t eller inom verket. Även om genom dylika kommittéer de mest aktuella järnvägsekonomiska problemen i viss utsträckning kunnat belysas, har dock dessa kommittéers arbete avsevärt försvårats genom att material, som kunnat belysa de ifrågavarande problemen, icke funnits insamlat eller icke varit bearbetat med tanke på den förekommande frågeställningen.

Järnvägssakkunniga ansågo det därför vara av vikt att inom järnvägssty-

relsen inrättades ett organ, som fortlöpande kunde ägna sig åt den järnvägs-ekonomiska planeringen och forskningen. Tillgången till ett dylikt rådgivande organ skulle nämligen utan tvivel vara av stort värde för verksledningen ävensom för de olika fackbyråernas arbete.

Bland de olika problem, som kunde bli föremål för behandling inom en dylik utredningsavdelning, nämnde järnvägssakkunniga som exempel följande för järnvägarnas ekonomi betydelsefulla frågor.

1. En ingående analys av järnvägarnas drift- och kostnadsförhållanden.
2. En löpande övervakning av trafik- och kostnadsutvecklingen inom såväl hela nätet som på olika bandelar i syfte att erhålla underlag för en rationell taxenedsättningspolitik och för rationaliseringsarbetet inom driften.
3. En ingående analys av efterfrågeförhållandena på transportmarknaden såväl för olika resandeslag och varuslag som för olika delar av landet och olika säsong- och konjunkturlägen. Vidare undersökas konkurrensförhållandena mellan olika transportmedel och eventuella strukturella förskjutningar i efterfrågeförhållandena på transportmarknaden samt i denna efterfrågas fördelning på olika trafikmedel.
4. Olika godstariffers och persontaxors företagsekonomiska och samhällsekonomiska verkningar samt möjligheterna att föra en taxepolitik vid järnvägarna, som är anpassad till den statliga ekonomiska politiken i övrigt.
5. Utredningar i syfte att belysa möjligheterna att erhålla en rationell arbetsfördelning mellan de olika kommunikationsmedlen.
6. Nedläggande av trafiksvaga bandelar.
7. Biltrafik som ersättning för nedlagd trafik å järnvägen och som komplement till järnvägstrafiken.
8. Järnvägarnas bokförings- och avskrivningsfrågor.
9. Rationella kostnadsberäkningar inom järnvägsväsendet.

Behovet av ett organ för järnvägsekonomisk forskning och planering inom järnvägsstyrelsen ansågs lämpligen kunna tillgodoses genom att inom styrelsens ekonomibyrå inrättas en utredningsavdelning, vars organisatoriska ställning lämpligen skulle motsvara den nyligen inom drifttjänstbyrån tillskapade organisationsavdelningen. En dylik forsknings- och utredningsavdelning skulle för övrigt icke vara någon unik företeelse inom statsförvaltningen. Särskilda utredningsorgan funnos nämligen sedan lång tid tillbaka inom socialstyrelsen, byggnadsstyrelsen och lantmäteristyrelsen. Inom större industrier var det likaledes mycket vanligt med särskilda planerings- och forskningsavdelningar.

Ekonomibyråns utredningsavdelning skulle tjäna som ett rådgivande organ, till vilket de olika fackbyråerna kunde vända sig i olika frågor. Ett intimt samarbete förutsattes dessutom böra äga rum mellan ekonomibyråns utredningsavdelning och drifttjänstbyråns organisationsavdelning. Vidare finge man tänka sig, att utredningsavdelningen vid behov skulle kunna söka kontakt med vetenskapsmän inom olika områden och anlita dessa som vetenskapliga rådgivare. Slutligen skulle säkerligen ett samarbete med olika högskolor och universitet visa sig vara till ömsesidig fördel.

Sedan järnvägssakkunniga framfört ovan angivna synpunkter på den föreliggande frågan, ansågo sig sakkunniga med stöd härav i skrivelse av den 9 mars 1943 till järnvägsstyrelsen böra föreslå, att inom järnvägsstyrelsen inrättades ett organ för järnvägsekonomisk planering och forskning.

Sedan järnvägssakkunniga gjort framställning till järnvägsstyrelsen i denna fråga, har sakkunnigas ordförande samrått med 1942 års järnvägskostnadsutredning, vilken genom sitt arbete kunde förväntas ha fått en uppfattning om behovet och nyttan av ett planerings- och utredningsorgan inom järnvägsstyrelsen.

1942 års järnvägskostnadsutredning har i skrivelse till järnvägssakkunniga av den 15 september 1943 (*bilaga 7*) yttrat sig över järnvägssakkunnigas förslag till inrättande inom järnvägsstyrelsen av ett särskilt organ för järnvägsekonomiskt planerings- och forskningsarbete.

Beträffande behovet av det ifrågasatta utredningsorganet framhåller järnvägskostnadsutredningen, att det är »alldeles klart, att ett stort antal ekonomiska frågor numera fått en så stor betydelse för statens järnvägars skilda verksamhetsgrenar samt för sin bearbetning fordra såväl en så hög grad av ekonomisk fackkunskap som en sådan arbetsspecialisering på järnvägsekonomiska problem, att dessas behandling icke kan väntas på ett tillfredsställande sätt vara möjlig annat än inom en för ändamålet speciellt uppbyggd organisation. De på administrativa, finansiella eller tekniska problem specialiserade fackbyråerna kunna nämligen icke med fördel tänkas vara inriktade på att utöver sina ordinarie arbetsuppgifter också syssla med här ifrågavarande järnvägsekonomiska planering och forskning. Dessa frågors behandling fordrar nämligen i allt högre grad såväl specialutbildning som arbetsspecialisering, varjämte de ekonomiska problemställningarna vanligen i så hög grad beröra ett stort antal av järnvägens olika funktioner och tjänsteställen, att de icke kunna isolerat behandlas inom de olika fackbyråerna med deras av organisatoriska skäl nödvändiggjorda uppspaltning av arbetsuppgifterna efter helt andra linjer, än vad som motsvarar de uppkommande ekonomiska problemens influensområden. Att en särskild avdelning, med kvalificerad ledning och tillräckliga personliga och materiella resurser, för ekonomiskt utredningsarbete kommer till stånd inom järnvägsstyrelsen synes därför järnvägskostnadsutredningen vara i hög grad önskvärt.»

Järnvägskostnadsutredningen lämnar i sin skrivelse flera exempel på mycket väsentliga och omfattande utredningsuppgifter, som redan nu föreligga för det ifrågasatta utredningsorganet och tillstyrker för sin del »upprättandet snarast möjligt inom järnvägsstyrelsen av ett organ för järnvägsekonomisk forskning och planering, utrustat med erforderliga, kvalificerade krafter, på det att detsamma må kunna effektivt och i rätt tid angripa de redan föreliggande och de klart förutsebara framtida utredningsuppgifter av stor praktisk betydelse», som kostnadsutredningen antytt i sin skrivelse.

Järnvägsstyrelsen har därefter i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 9 december 1943 hemställt om inrättande av en förste aktuariefattning på styrelsens ekonomibyrå för handhavande av järnvägsekonomiska utredningar. Be-

träffande järnvägssakkunnigas förslag i övrigt framhåller järnvägsstyrelsen följande:

»Styrelsen, som tagit det sålunda framförda uppslaget under noggrann omprövning, är med järnvägssakkunniga och järnvägskostnadsutredningen ense om nödvändigheten av en mera djupgående och omfattande järnvägsekonomisk planering och forskning än den som med nuvarande personaluppsättning och organ kan bedrivas inom styrelsen. Styrelsen vill också framhålla, att ett organ för järnvägsekonomiska utredningar tidigare funnits. Sålunda inrättades år 1908 en matematikerbefattning, i tjänsteställning jämställd med byrådirektör, för handhavande av dylika arbetsuppgifter. Denna matematikerbefattning förefanns sedan under 20 år, från 1918 med tjänstetiteln byrådirektör, och kring densamma organiserades en till den dåvarande administrativa byrån hörande avdelning för ekonomiska utredningar.

Vid behandling år 1928 av frågan om inrättande av en ekonomibyrå inom styrelsen beslöt riksdagen emellertid på departementschefens förslag att indraga ifrågavarande byrådirektörstjänst. Detta ansågs motiverat med hänsyn till då inträdd utveckling mot lugnare förhållanden, varigenom behovet av större ekonomiska utredningar för avsevärd tid framåt ansågs bli förminskat. Efter nämnda år hava tjänstemän i skilda befattningar använts för större ekonomiska utredningar, men sedan några år tillbaka har ingen ordinarie befattning funnits inrättad för ändamålet.

För de omfattande och djupgående utredningar, varom nu är fråga, måste därför en ytterligare förstärkning av byråns personaluppsättning ske. Styrelsen har också redan vidtagit vissa åtgärder för att åstadkomma ett dylikt utredningsorgan, i det att från och med den 1 januari 1942 en särskild tjänsteman å ekonomibyrån avdelats för att närmast handhava de utredningar, vilka ingå i förberedelserna för det kommande taxearbetet. Denne tjänsteman innehar befattning som extra ordinarie sekreterare i 24:e lönegraden.

Medan man vid tidigare utredningar av liknande art har begränsat sig till att söka få fram aktuella siffrvärden och därvid beträffande metoderna byggt på den grund, som på sin tid lades av 1907 års järnvägstaxekommitté, gäller det nämligen nu en omgestaltning av sagda grund enligt de allmänna riktlinjer, som komma att uppdragas av 1942 års järnvägs kostnadsutredning, vilket självfallet är en väsentligt svårare arbetsuppgift. En fortlöpande och detaljerad analys av kostnadsutvecklingen inom järnvägsdriften utgör för övrigt en nödvändig förutsättning icke blott för utformningen av den allmänna taxan utan även för en rationell taxenedsättningspolitik. Såsom framhållits och exemplifierats av järnvägssakkunniga och järnvägs kostnadsutredningen äro jämväl många andra för verkets ekonomi synnerligen viktiga utredningar erforderliga inom en nära framtid.

En snart 40-årig erfarenhet ger alltså vid handen, att ett stadigvarande behov föreligger av tillgång till för dylika utredningar lämpad och kvalificerad tjänsteman. Vid sådant förhållande anser styrelsen väl motiverat, att förenämnda, för utredningar inom det järnvägsekonomiska området inom ekonomibyrån inrättade extra ordinarie befattning ersättes med en ordinarie befattning i lämplig lönegrad. Med hänsyn till de blivande arbetsuppgifternas svårighetsgrad och omfattning skulle, som redan antytts, goda skäl finnas att för denna befattning ifrågasätta samma löneställning som för den år 1908 inrättade matematikerbefattningen (nuvarande 28:e lönegraden). Av sparsamhetsskäl och då de av järnvägssakkunniga och järnvägs kostnadsutredningen omnämnda utredningsuppgifterna ännu befinna sig i begynnelsestadiet, anser sig styrelsen emellertid i avvaktan på närmare erfarenhet angående deras svårighetsgrad och omfattning nu böra begränsa sig till att föreslå befattningens inplacering i 24:e lönegraden. Med hänsyn till arbetsuppgifternas art synes densamma lämpligen böra benämnas förste aktuarie.»

E. Arbetsstudier.

Användningen av arbetsstudier har i Sverige tidigare i huvudsak varit begränsad till industriellt betonade verksamhetsområden. Under senare år ha emellertid arbetsstudier kommit till användning även inom andra områden, där arbetsprocesserna varit av mera blandad natur. Erfarenheterna från dessa nya områden, t. ex. jordbruket och skogsbruket, ha visat, att betydande ekonomiska fördelar kunnat vinnas genom arbetsstudierna. Inom statens järnvägars förvaltning ha arbetsstudier sedan mitten av 1930-talet förekommit inom verkstadstjänsten, och de därvid erhållna rationaliseringsvinsterna måste betecknas som mycket tillfredsställande.

Dylika systematiska undersökningar av arbetsprocesserna i syfte att förenkla, förbilla och förbättra arbetsmetoderna torde emellertid enligt järnvägssakkunnigas mening ha en viktig uppgift att fylla även inom järnvägar- nas drifttjänst och förrådstjänst. Inom dessa områden bedrivna arbetsstudier böra omfatta undersökningar dels av själva arbetsplatserna med hänsyn till deras lämplighet för arbetsprocessen, såsom bangårdarnas spårplaner, godsmagasinens, omlastningsmagasinens och omlastningskajernas utformning etc., dels de använda arbetsmetodernas lämplighet, dels de använda redskapens och maskinernas ändamålsenlighet och dels forskningar och studier för att möjliggöra ökad användning av maskinellt arbete. Genom dessa olika undersökningar blir det möjligt att förenkla arbetsprocessen och avlägsna onödiga tidsödande eller tröttande arbetsoperationer. Sakkunniga anse det särskilt viktigt, att arbetsstudier i första hand genomföras beträffande de mest arbetskrävande områdena inom drifttjänsten, nämligen banunderhållet samt växlings-, godsmagasins- och omlastningsarbetet.

Järnvägssakkunniga beslöto därför vid sammanträde den 10 juni 1942 att föreslå järnvägsstyrelsen att igångsätta arbetsstudier inom drifttjänsten och förrådstjänsten.

Järnvägsstyrelsen beslöt den 9 oktober 1942, att arbetsstudier, omfattande drifttjänstens alla grenar och förrådsväsendet, skulle igångsättas och att för verkställande av nämnda arbetsstudier skulle inrättas en särskild organisationsavdelning inom drifttjänstbyrån.

Denna avdelning hade våren 1944 en personal på 22 personer, motsvarande en årskostnad av omkring 150 000 kronor. Arbetsstudier pågå inom vissa grenar av bantjänsten och trafiktjänsten. Det torde vara svårt att nu komma till någon uppfattning om storleken av de årliga driftkostnadsbesparingar, som kunna beräknas uppkomma genom upptagandet av arbetsstudier inom drifttjänsten. Med kännedom om de gynnsamma erfarenheterna från såväl det enskilda näringslivet som från statsbanornas verkstadstjänst synes det emellertid vara berättigat att vänta, att de årliga kostnaderna för arbetsstudiepersonalen skola visa sig bliva små i förhållande till de genom arbetsstudierna vunna driftkostnadsbesparingarna och effektivitetshöjningarna.

Beträffande organisationen av arbetsstudierna inom drifttjänsten önska

järnvägssakkunniga framhålla följande. Sakkunniga anse det lämpligt, att ett centralt organ för desamma inrättats inom järnvägsstyrelsen. Detta organ torde böra svara för de mera principiella frågorna beträffande arbetsstudierna inom drifttjänsten samt dessutom verkställa arbetsstudier av större omfattning eller svårighetsgrad. Arbetsstudier gällande endast mindre arbetsområden inom de olika ban-, maskin- och trafiksektionerna torde däremot enligt sakkunnigas mening med fördel kunna åläggas vederbörande sektionsföreståndare eller deras medhjälpare. Detta förutsätter emellertid, att sektionsbefälet i viss utsträckning erhåller utbildning i fråga om arbetsstudietekniken, vilket lämpligen torde kunna ske genom särskilt anordnade kurser i detta ämne.

En förutsättning för ett gott resultat av arbetsstudierna är enligt järnvägssakkunnigas mening, att arbetsstudiepersonalen sammansättes av såväl arbetsstudieingenjörer som järnvägsmän med fackkännedom inom de områden, som skola undersökas. Då arbetsprocesserna inom järnvägarnas drifttjänst äro av ytterst komplicerad natur samt dessutom reglerade genom en mångfald organisatoriska bestämmelser, synes det järnvägssakkunniga motiverat, att för arbetsstudierna i största möjliga utsträckning söka utbilda och använda *härfor lämplig* befälspersonal på vederbörande sektionsexpeditioner inom ban-, maskin- och trafikavdelningarna. För att erhålla en i järnvägarnas drifttjänst användbar arbetsstudieman torde det nämligen taga avsevärt längre tid att lära upp en i allmän arbetsstudieteknik insatt person till en kunnig järnvägsman än att förse en kunnig och *härfor lämplig* järnvägsman, ingenjör eller trafikman, med erforderliga kunskaper i arbetsstudieteknik.

Erfarenheten har visat, att fackkunniga personer inom skilda grader kunna bli goda arbetsstudiemän, blott de ha förmågan att »taga folk» och att samarbetet mellan dem och arbetsutövarna brukar bli gott.

Järnvägssakkunniga önska vidare framhålla den stora betydelsen av att, för erhållande av goda arbetsstudieresultat, redan från början skapas förståelse och tillit för arbetsstudierna hos driftpersonalen, vilket lämpligen torde kunna ske genom att representanter för driftpersonalen på resp. arbetsplatser, exempelvis genom av denna utsedda »kontaktmän», beredas tillfälle att taga del av ändamålet med och planläggningen av arbetsstudierna samt att följa utförandet av dessa.

Kap. III. Personalfrågor.

A. Väntetiden för befordran av rekryteringspersonal.

Den sedan krigsutbrottet i september 1939 starkt ökade trafiken vid statens järnvägar har nödvändiggjort en betydande utökning av den i drifttjänsten sysselsatta personalen. Denna stegring i personalstocken föranledde järnvägssakkunniga att vid sammanträde den 1 augusti 1941 till behand-

ling upptaga frågan, huruvida icke väntetiderna för befordran av rekryteringspersonalen vid statens järnvägar borde förlängas för att förhindra en utökning av den mera fast anställda personalen. Vid återinträde av fred skulle man eljest kunna riskera, att, i likhet med vad som var fallet efter världskriget 1914—1918, den fasta personalstocken blev alltför stor för den efter kriget minskade järnvägstrafiken. Detta skulle givetvis betyda en stark belastning av statens järnvägars ekonomi under efterkrigstiden.

En förlängning av väntetiderna för befordran av rekryteringspersonalen var sålunda närmast motiverad med hänsyn till en förväntad trafiknedgång under efterkrigstiden. Men därest rekryteringspersonalen icke kompenserades på annat sätt, skulle emellertid också genom en förlängning av väntetiderna uppkomma vissa besparingar i avlöningskostnader.

Någon större ökning i den mera fasta personalstocken hade vid dåvarande tidpunkt icke inträtt, men den ökning i rekryteringspersonalen, som uppkommit till följd av den ökade trafiken efter krigsutbrottet, skulle emellertid vid bibehållande av gällande väntetider för befordran i sinom tid kunna väntas medföra en icke obetydlig utökning av den fasta personalstocken. Järnvägssakkunniga ansågo därför angeläget, att en närmare utredning verkställdes i denna fråga och hemställde den 6 september 1941 hos järnvägsstyrelsen om en dylik utredning.

Innan här närmare ingås på den av järnvägsstyrelsen verkställda utredningen torde först böra lämnas några uppgifter angående rekryteringspersonalens normala befordringsgång upp till ordinarie anställning. Föreskrifter härom finnas intagna i för personalen vid statens järnvägar gällande rekryteringsstadga.

Rekryteringen av den s. k. tjänstemannapersonalen sker nästan uteslutande till stationskarlsgraden (lönegrad A 5). Den rekrytering, som äger rum direkt till andra lönegrader, är nämligen av så ringa omfattning, att hänsyn icke torde behöva tagas till densamma i denna utredning. Under normala tider sker rekryteringen relativt jämnt från år till år. En dylik rekryteringsordning torde också vara önskvärd såväl med hänsyn till företagets som personalens intressen.

Nyanställning av rekryteringspersonal sker på så sätt, att utvalda anställningsökande efter verkställd läkarundersökning och psykologiska prov erhålla anställning som tillfälliga arbetstagare vid statens järnvägar. Dylik tillfällig arbetstagare, som sålunda anses tillhöra rekryteringspersonalen, äger rätt att efter en sammanlagd tid vid verket av sex månader i drifttjänst och efter uppnådda 18 års ålder vinna anställning såsom aspirant, om han visat sig lämplig för tjänsten samt under förutsättning, att trafiken icke visar tendens till nedgång. Dylik anställning medför dock icke ovillkorlig rätt till stadigvarande daglig tjänstgöring, och lön utgår endast för tid, under vilken arbete vid verket kan beredas.

Aspirant antages till extra ordinarie tjänsteman under följande förutsättningar. Han måste dels ha fyllt 20 år och inhämtat erforderliga fackkunskaper, dels ha varit anställd sammanlagt minst 18 månader i tillfällig tjänst och som aspirant. Vidare måste stadigvarande behov av hans anställning föreligga. Dylik extra ordinarie tjänsteman kan entledigas efter en uppsägningstid av i regel tre månader.

Extra ordinarie tjänsteman, som fyllt 21 år och genomgått föreskriven utbildning, kan beföras till ordinarie tjänst, då sådan befattning finnes ledig och i särskilt utfärdade direktiv angivna förutsättningar för att vinna ordinarie anställning äro uppfyllda. Detta innebar vid tiden för järnvägsstyrelsens utredning, att ordinarie-

skap skulle kunna ifrågakomma för de extra ordinarie tjänstemän med minst 12 månaders anställning i extra ordinarie befattning, som innehåft fyra års anställning i drifttjänst eller ock uppnått en sammanlagd anställningstid vid statens järnvägar av sju år i såväl drifttjänst som »icke drifttjänst». Med drifttjänst förstås här sådan tjänstgöring, där arbetet till art och omfattning varit minst jämförbart med tjänst i 5:e lönegraden, d. v. s. stationskarlsgraden.

Den av järnvägsstyrelsen den 31 oktober 1941 överlämnade utredningen (*bilaga 8*) visade, att med de restriktiva åtgärder i fråga om befordran till extra ordinarie tjänst, som järnvägsstyrelsen redan vidtagit, hade en lämplig relation mellan den fasta personalen och den mera löst anställda kunnat vidmakthållas intill dåvarande tidpunkt. På grund av den forcerade rekryteringen ansåg emellertid järnvägsstyrelsen, att dittills tillämpade väntetider för befordran till extra ordinarie efter hand skulle behöva förlängas, enär framdeles antalet extra ordinarie tjänstemän och därmed den mera fasta personalen eljest kunde befaras bli för stort för normal trafik. Verkställd undersökning angående bottenbehovet av personal vid maskin- och trafikavdelningarna gav vid handen, att under normal trafik erfordrades för fasta turer minst 16 873 man. Härtill kom erforderlig reservpersonal vid sjukdom och semester m. m., vilken kunde beräknas till lägst 15 % eller 2 531 man. Bottenbehovet beräknades därför till 19 404 man, vilket var 4 720 man mindre än den i juli 1941 anställda personalstyrkan. Enär antalet ordinarie och extra ordinarie befattningshavare under juli månad 1941 utgjorde sammanlagt 18 562 man eller 842 mindre än det beräknade bottenbehovet vid normal trafik, kunde sålunda vid dåvarande tidpunkt den mera fast anställda personalen icke anses vara för stor. Personalställningen skulle emellertid efter hand försämrast, därest icke väntetiderna för befordran blevo föremål för lämplig förlängning. Sålunda kunde antalet ordinarie och extra ordinarie den 1 juli 1943 beräknas bli 21 265 eller 1 861 man större än bottenbehovet. Ehuru i förstnämnda antal ingingo icke mindre än 4 360 extra ordinarie tjänstemän, vilka kunde uppsägas, syntes det dock styrelsen lämpligare att efter hand något fördröja befordringarna till extra ordinarie. Styrelsen meddelade därför i sin skrivelse av den 31 oktober 1941, att den övervägde att under 1942 successivt förlänga väntetiderna för befordran till extra ordinarie till 30 månader. Genom en dylik åtgärd kunde personalställningen den 1 januari 1943 beräknas bli 16 630 ordinarie och 2 710 extra ordinarie eller 19 340 man, vilket var 64 man mindre än bottenbehovet.

Av järnvägsstyrelsens utredning framgick vidare, att vidtagna restriktiva åtgärder beträffande befordran till ordinarie dittills kunnat anses vara tillfyllest för att antalet ordinarie befattningshavare skulle förbli ungefär i nivå med antalet fasta turer vid normal trafik. Styrelsen ansåg också en dylik utveckling av personalbeståndet vara fullt tillfredsställande. Då emellertid antalet ordinarie vid oförändrade befordringsgrunder skulle komma att överstiga behovet av personal i fasta turer vid normal trafik, meddelade styrelsen, att den hade för avsikt att taga under övervägande frågan om en

successiv övergång från 4 till 5 års väntetid för befordran till ordinarie. Dessa ändrade befodringsgrunder skulle i så fall tillämpas å den personal, som efter ingången av år 1942 kom att stå i tur till befordran.

Beträffande de driftsekonomiska konsekvenserna av en förlängning av väntetiderna för befordran framhöll styrelsen, att den icke ansett sig böra bedöma rekryteringspersonalens befodringsfråga i absolut sammanhang med lönefrågan. Det var emellertid tydligt, att en förlängning av väntetiden mellan de olika anställningsformerna skulle medföra direkt besparing.

Vid dåvarande lönenivå (15 % rörligt tillägg + 8 % kristillägg) beräknades sålunda en förlängning av väntetiden för aspiranternas befordran till extra ordinarie från 24 till 30 månader medföra en minskning i lönekostnaderna med omkring 300 000 kronor per år.

En förlängning av väntetiden för befordran från extra ordinarie till ordinarie från 4 till 5 år beräknades vid dåvarande lönenivå medföra en minskad lönekostnad på omkring 170 000 kronor per år.

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av järnvägsstyrelsens utredning, förordade sakkunniga i skrivelse av den 1 november 1941, att väntetiderna för befordran av rekryteringspersonalen skulle förlängas i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, d. v. s. från 4 till 5 år beträffande befordran till ordinarie och från 24 till 30 månader för befordran till extra ordinarie befattning.

De föreslagna förlängningarna av väntetiderna ha därefter successivt genomförts av järnvägsstyrelsen. Väntetiden för befordran till ordinarie tjänst utsträcktes sålunda till 4½ år från den 1 januari 1943 och till 5 år från den 1 januari 1944, vilken senare väntetid fortfarande tillämpas.

I fråga om väntetiden för befordran till extra ordinarie tjänst fastställdes densamma till 24 månader från den 1 januari 1942, 27 månader från den 1 juli 1942 och 30 månader från den 1 januari 1943. Från den 1 oktober 1943 har emellertid järnvägsstyrelsen efter förhandlingar med vederbörande personalorganisation gått med på en återgång till rekryteringsstadgans bestämmelser om tidpunkten för extra-ordinarieblivandet, d. v. s. efter i allmänhet 18 månaders anställning. Denna återgång till den kortare väntetiden har beträffande maskin- och trafikavdelningarna, de i detta sammanhang viktigaste tjänstegrenarna, medfört, att ca 3 000 aspiranter från den 1 oktober 1943 antagits till extra ordinarie tjänst.

Den ifrågavarande personalens antal och anställningsform framgår av följande sammanställning, där siffrorna hänföra sig till oktober månad 1943.

Bottenbehovet av personal vid maskin- och trafikavdelningarna för normal trafik under fredsförhållanden beräknades enligt järnvägsstyrelsens ovan refererade utredning av år 1941 till i runt tal 19 400 man. Sedan dess har ett flertal enskilda järnvägar införlivats med statens järnvägar, och bottenbehovet vid fredstrafik torde därför enligt uppgift från järnvägsstyrelsen för det i oktober 1943 befintliga statsbanenätet kunna uppskattas till i runt tal 23 000 man eller till ungefär samma antal, som ovan angivits för ordinarie och extra ordinarie befattningshavare.

Anställningsform	Personalantal vid maskin- och trafikavdelningarna i oktober 1943	Procentuell andel för olika anställningsformer %
Ordinarie tjänstemän.....	16 716	53·6
Extra ordinarie tjänstemän	6 544	21·0
Anställda genom kollektivavtal	853	2·7
Aspiranter och kontorsvakter	2 708	8·7
Tillfälliga arbetstagare.....	4 368	14·0
Summa	31 189	100·0

Det ovan angivna bottenbehovet av personal för fredstrafiken har av järnvägsstyrelsen beräknats under förutsättning av att normaltrafiken under fred kommer att ungefär motsvara 1935 års trafiknivå vid statens järnvägar. Vid antagna storlek av fredstrafiken skulle det nuvarande personalantalet betyda ett personalöverskott av omkring 8 000 man. Några större svårigheter att avveckla ett personalöverskott av denna storleksordning synes enligt sakkunnigas mening icke behöva föreligga, eftersom den icke ordinarie personalen, d. v. s. extra ordinarie, anställda genom kollektivavtal, aspiranter och tillfälliga arbetstagare, vilka samtliga kunna uppsägas, för närvarande uppgår till över 14 000 man. Järnvägssakkunniga anse det emellertid rimligt att räkna med en icke obetydligt större trafik än 1935 års såsom normaltrafik för statens järnvägar, åtminstone under det närmaste decenniet efter krigets slut. Det i så fall uppkommande personalöverskottet vid krigets slut skulle därför sannolikt bli betydligt lägre än ovan angivits, varvid anpassningen av personalen till en mindre trafikvolym givetvis skulle underlättas. Eftersom järnvägskonjunkturen nu synes ha kulminerat och någon större nyanställning av personal därför icke torde vara att vänta, synes en successiv anpassning av personalantalet till en vikande trafik komma att avsevärt underlättas genom att den årliga avgången ur tjänst på grund av uppnådd pensionsålder under de närmaste åren kan beräknas uppgå till omkring 1 200 man per år.

Det primära syftet med förlängningen av väntetiderna för befordran av rekryteringspersonalen var, som tidigare angivits, att förhindra en sådan ökning av den fast anställda personalen vid statens järnvägar, att denna personal skulle bli för stor för den trafik, som kunde förväntas efter krigets slut. Men förlängningarna av väntetiderna ha emellertid även medfört vissa driftkostnadsbesparingar. Sålunda kunna de sedan år 1942 genomförda förlängningarna t. o. m. år 1943 beräknas ha medfört en sammanlagd besparing för statens järnvägar på omkring 500 000 kronor. Fr. o. m. år 1944 torde besparingen genom den från 4 till 5 år förlängda väntetiden för befordran till ordinarie komma att uppgå till omkring 200 000 kronor per år.

B. Kvinnlig arbetskraft.

Bland besparingsuppslagen i den tidigare omnämnda promemorian till statssekreteraren i kommunikationsdepartementet av den 20 september 1940 (bilaga 3, avd. II G 1) var också upptaget ökad användning av kvinnlig arbetskraft. Det framhölls därvid, att kvinnlig arbetskraft ställde sig billigare än manlig, varför det kunde ifrågasättas att använda kvinnlig arbetskraft i större utsträckning än hittills.

Järnvägssakkunniga upptogo denna fråga till diskussion vid sammanträde den 4 mars 1941. Då denna fråga emellertid med hänsyn till sina konsekvenser ansågs böra upptagas till prövning i ett sammanhang för de olika statsverken, beslöto sakkunniga att först inhämta närmare direktiv från besparingsberedningen, innan utredning igångsattes. Enligt uppgift ansåg sig emellertid besparingsberedningen icke kunna lämna några allmänna direktiv för denna frågas handläggning. Järnvägssakkunniga ha därför icke ansett sig böra upptaga frågan om ökad användning av kvinnlig arbetskraft till behandling i hela sin vidd. Sakkunniga ha dock i samband med sina undersökningar inom förrådsväsendet haft anledning komma in på denna fråga. Det har således synts järnvägssakkunniga lämpligt och ekonomiskt fördelaktigt att i större utsträckning än som är fallet använda kvinnlig arbetskraft för förrådsavdelningens kontorsarbeten. Sakkunniga beslöto därför vid sammanträde den 10 juni 1942 att fästa järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på denna fråga samt rekommendera ökad användning av kvinnlig arbetskraft inom detta arbetsområde.

C. Pensionsåldern för statens järnvägars tjänstemän.

Vid järnvägssakkunnigas sammanträde den 28 mars 1942 upptogs till behandling frågan om en höjning av pensionsåldern för statens järnvägars tjänstemän.

Å ena sidan framhölls härvid inom sakkunniga, att enligt den befolkningsutveckling, som kunde skönjas för vårt land, skulle tillväxten i den produktiva befolkningen, som hittills varit mycket kraftig, komma att successivt avtaga under 1940- och 1950-talen. Samtidigt härmed skulle de icke produktiva äldre åldrarna undergå en kraftig stegring. Under efterkrigstiden skulle därför stora risker kunna föreligga, att brist på arbetskraft kunde uppkomma. Med hänsyn härtill ansågs det angeläget att i största möjliga utsträckning bibehålla arbetsföra åldringar i produktivt arbete, och det syntes därför kunna ifrågasättas att höja pensionsåldern för bl. a. järnvägstjänstemännen. Framför allt skulle en höjning av pensionsåldern vid statens järnvägar få till följd, dels att avgången av personal genom pensionering fördröjdes under den nuvarande högtrafiken och framflyttades till en tidpunkt, då möjligen lågtrafik inträtt, och dels att motsvarande nyrekrytering av personal kunde uppskjutas från nuvarande tid, då de unga årsklasserna i mycket stor utsträckning voro bundna i beredskapstjänst, till en

tid, då försvarsberedskapen icke toge nämnda årsklasser i anspråk i samma grad som nu.

Å andra sidan anfördes emellertid inom sakkunniga, att riksdagen haft frågan om höjning av pensionsåldrarna under behandling senast vid höst-sessionen av 1941 års riksdag i samband med behandlingen av 1938 års pensionssakkunnigas förslag till nytt tjänstepensionsreglemente, varvid riksdagen icke funnit skäl vidtaga någon förändring i nuvarande bestämmelser, vilka i huvudsak datera sig från år 1934, då en generell sänkning av pensionsåldrarna inom civilförvaltningen genomfördes. Denna sänkning motiverades med kravet på ökad effektivitet i statsförvaltningen samt önskvärdheten av att ernå en tidigare avkoppling av de äldsta åldersgrupperna för att därigenom bereda ökade försörjningsmöjligheter för den yngre arbetskraften. Den då rådande starka ungdomsarbetslösheten ansågs sammanhånga med den ökning av de arbetsföra åldrarna inom befolkningen, vilken ägt rum under de senaste årtiondena och som i samband med en förskjutning av åldersfördelningen kunde motses även under de närmaste decennierna.

Under tiden efter år 1934 hade frågan om en höjning av pensionsåldrarna vid flera tillfällen — senast år 1941 — genom motioner underställts riksdagen men icke föranlett någon åtgärd. De skäl, som varit avgörande för riksdagens ståndpunkt, hade i huvudsak varit, att befolkningsutvecklingen efter år 1934 näppeligen avvikit från de tidigare antagandena. Under de exceptionella förhållanden, som särskilt under de senaste åren varit rådande, tedde sig dessutom utvecklingen på arbetsmarknaden mycket oviss. Riksdagen ansåg dessutom, att en längre tids erfarenhet rörande verkningarna i olika hänseenden av 1934 års reform borde vinnas, så mycket mera som de sänkta pensionsåldrarna på grund av vissa övergångsbestämmelser först år 1942 tillämpades i full utsträckning. Riksdagen hade alltså hittills ansett sig böra ställa sig avvaktande till frågan om en allmän höjning av pensionsåldrarna. Däremot uttalade sig riksdagen år 1940 för en vidgad tillämpning av gällande bestämmelser om anstånd med avsked ur tjänst efter uppnådd pensionsålder samt hemställde i skrivelse till Kungl. Maj:t om utredning och förslag om en förlängning av anståndstiden. I anledning härav upptogs i förslaget till det nya tjänstepensionsreglementet fr. o. m. den 1 juli 1942 en höjning av anståndstiden från 2 till 3 år, vilket förslag även biträdades av riksdagen. Riksdagen framhöll i detta sammanhang, att frågan om höjning av pensionsåldrarna före ställningstagandet krävde ett mera ingående övervägande ur olika synpunkter. Något hinder att, om statsmakterna så skulle finna lämpligt, efter det nya reglementets ikraftträdande genomföra en höjning förelåg icke, enär statstjänstemännen voro reglementsenligt pliktiga att underkasta sig ändringar med avseende på pensionsåldern. Riksdagen ansåg därför, att tills vidare torde den föreslagna förlängningen av anståndstiden vara till fyllest. Anledning saknades nämligen att antaga, att den vidgade anståndsmöjligheten icke skulle komma att av myndigheterna och Kungl. Maj:t utnyttjas, i den mån förhållandena så påkallade. Med hänsyn härtill och då det förutsattes, att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet skulle följa utvecklingen på dessa områden, avtog riksdagen de motioner, som framställdes vid 1941 års riksdag om en generell höjning av pensionsåldrarna för civila befattningshavare med 2 år.

Beträffande frågan om eventuell höjning av pensionsåldern för statens järnvägars tjänstemän framhölls inom järnvägssakkunniga, att själva syf-

tet med en dylik höjning av pensionsåldern för statens järnvägars del i allt fall kunde uppnås, då möjlighet förefanns dels att erhålla anstånd med pension under 3 år för fullt arbetsdugliga tjänstemän, dels att återanställa pensionärer i tillfällig tjänst, då behov härav förelåg. Sistnämnda utväg hade för övrigt i icke obetydlig omfattning under nuvarande krigstider anlitats i fråga om lok- och konduktörspersonal.

Med hänsyn till ovan angivna omständigheter beslöto järnvägssakkunniga vid sammanträdet den 28 mars 1942, att denna fråga icke skulle föranleda några vidare åtgärder från järnvägssakkunnigas sida.

Statens järnvägars överrevisorer, som erhållit del av den inom sakkunniga förda diskussionen, ha därefter upptagit denna fråga till behandling.

D. Undervisningsväsendet.

Järnvägssakkunniga behandlade vid sammanträde den 21 februari 1941 undervisningsväsendet vid statens järnvägar. För att erhålla besparingar inom undervisningsväsendet hade järnvägsstyrelsen från och med år 1940 företagit vissa begränsningar i undervisningskursernas längd (jfr bilaga 3, avd. II D). Sedan sakkunniga tagit del av järnvägsstyrelsens besparingsåtgärder inom detta område, beslöto sakkunniga att hos järnvägsstyrelsen hemställa om utredning, huruvida icke vissa av de nuvarande utbildningskurserna för personal inom drifttjänsten helt eller delvis skulle kunna omläggas till korrespondenskurser, varigenom vissa besparingar kunde förväntas uppstå inom undervisningsväsendet.

Järnvägsstyrelsen överlämnade den av sakkunniga begärda utredningen den 9 december 1941 (*bilaga 9*). Styrelsen hade i denna fråga inhämtat yttrande från trafikavdelningens undervisningskommission, vilken framhållit, att den tidigare ombesörjt korrespondensundervisning för tjänstemän vid statens järnvägar dels i svenska, tyska, engelska och franska språken, dels i räkning, godstaxering och säkerhetsordningens bestämmelser. Kommissionens erfarenheter från denna korrespondensundervisning hade huvudsakligen varit av tillfredsställande art, och undervisningen hade omfattats med stort intresse av järnvägstjänstemän i olika grader. Som den enda mera betydande olägenheten beträffande dessa kurser framhölls, att många deltagare i korrespondenskurserna hade svårt att hålla de för brevens utarbetande fastställda tiderna, trots att dessa varierade mellan tre och fyra veckor.

Kommissionen sammanfattade de huvudsakliga fördelarna och nackdelarna med korrespondenskurser i jämförelse med undervisning enligt hittills använt system vid statens järnvägar på följande sätt. Som fördelar angavs att kurserna torde bli billigare, att antalet kursdeltagare kunde göras större samt att kursdeltagarna icke behövde tagas från sitt ordinarie arbete, varigenom frågan om ersättningspersonal förenklades. Som nackdelar med korrespondensundervisningen angavs, att kurserna utsträcktes över en alltför lång tidsperiod (2 à 3 år), att den personliga kontakten

mellan lärare och elever blev mindre samt att kontroll saknades över att eleverna själva utarbetade sina korrespondensbrev.

Järnvägsstyrelsen förklarade i sin ovannämnda skrivelse till järnvägssakkunniga, att styrelsen hade för avsikt att i enlighet med undervisningskommissionens förslag göra ett försök med korrespondensundervisning beträffande kontorist-, stationsförmans- och konduktörskurserna för att få verklig erfarenhet beträffande korrespondensundervisningens för- och nackdelar i jämförelse med hittills använd undervisningsform. Styrelsen framhöll emellertid, att så skedde med viss tveksamhet och detta alldeles särskilt med hänsyn till den långa tid, omkring två år, över vilken kurserna måste sträckas ut.

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av järnvägsstyrelsens utredning, beslöt sakkunniga vid sammanträde den 28 mars 1942 att hos järnvägsstyrelsen förorda, att de föreslagna korrespondenskurserna med det snaraste måtte igångsättas. Detta har därefter också skett.

Kap IV. Drifttjänsten.

A. Arbetsledning och arbetsplanering.

Järnvägssakkunniga upptogo vid sammanträde den 8 maj 1941 till behandling frågan om arbetsledningens och arbetsplaneringens betydelse i ekonomiskt avseende för ett företag av statens järnvägars storleksordning. Det framhölls härvid, att det icke är tillräckligt, att de olika arbetsledarna inom ett företag besitta färdighet endast i de rena arbetsuppgifterna, utan de måste därutöver på ett effektivt sätt kunna planlägga arbetet, leda sina underordnade och personligen medverka till att arbetet får ett ur ekonomisk synpunkt så ändamålsenligt förlopp som möjligt. För att vara i stånd till detta måste arbetsledarna äga kännedom om arbetsledningens praktiskt ekonomiska, sociala, yrkeshygieniska och arbetspsykologiska problem. Det är givet, att dessa frågor måste tillmätas en mycket stor betydelse vid ett företag som statens järnvägar med dess tusentals arbetsplatser, stationer, expeditioner och kontor med kanske 10- till 100-tals anställda.

Enligt järnvägssakkunnigas mening är arbetsledareproblemet i första hand en rekryteringsfråga, varvid det gäller att få lämpliga personer uttagna till befäl, och i andra hand en utbildningsfråga. I sistnämnda hänseende torde mycket vara att vinna genom kurser eller föreläsningsserier i arbetsledning och arbetsplanering, d. v. s. kurser, som inskräpa vikten av det självständiga och medvetna ekonomiska tänkandet i arbetet och som påvisa, vad arbetsledaren har att iakttaga vid handledandet av den mänskliga arbetskraften för att få fram arbetsvillighet, arbetsglädje och ett fullgott arbetsresultat.

Enligt av järnvägssakkunniga inhämtade upplysningar ha följande åtgär-

der vidtagits av statens järnvägar i syfte att åstadkomma en effektiv arbetsledning och arbetsplanering.

Beträffande arbetsledareproblemet sett ur *rekryteringssynpunkt* må först nämnas, att rekryteringen till statens järnvägar sker med sikte på att erhålla för järnvägstjänsten lämplig personal. Rekrytering av personal till de lägre lönegraderna äger rum efter urval bland personer, som härom ingivit ansökningar. Urvalet sker i första hand med hänsyn bl. a. till vederbörandes skolbetyg. Utvalda sökande inkallas därefter för att vid okulärbesiktning utträna vederbörandes rent personliga förutsättningar för anställningen samt för att undergå psykologiska prov. Samtlig rekryteringspersonal har därefter att genomgå viss provotid, innan de vinna fast anställning.

För all personal vid statens järnvägar gäller »Allmän tjänsteordning». I denna föreskrives bl. a. att befälet skall planmässigt fördela arbetet mellan de underordnade. Däri föreskrives vidare att envar tjänstehavare, särskilt den, som innehar befälsställning, bör anse som en plikt att tillägna sig, underhålla och förkovra de kunskaper och färdigheter, som tillhöra hans verksamhet. »Allmän tjänsteordning» ingår i lärokurserna för all personal vid statens järnvägar.

Rekryteringen till de högre lönegraderna sker likaledes med sikte på att erhålla för järnvägstjänsten lämpliga personer. I fråga om rekryteringen till de högre lönegraderna inom trafiktjänsten söker man sålunda erhålla så stort antal sökande som möjligt för att säkerställa ett lämpligt urval. Prospekt angående antagande av dylika s. k. trafikelever utsändas därför till alla läroanstalter med studentexamensrätt. Bland inkomna ansökningar till dessa trafikelevkurser sker ett första urval på grundval av de högsta skolbetygen, varefter de härvid utvalda få undergå okulärbesiktning och psykologiska prov. Beträffande de sökande, som därefter antagas till trafikelever, uppställas under utbildningstiden synnerligen stränga krav på uppförande, lämplighet, intresse o. d.

I fråga om arbetsledareproblemet ur *utbildningssynpunkt* må framhållas, att den ovan nämnda »Allmän tjänsteordning» ingår i samtliga lärokurser för statens järnvägars personal såväl i lägre som i högre grader. Vid den teoretiska utbildningen — som för stationskarlsaspiranter sker jämsides med stationstjänsten — meddelas undervisning även i stationsarbetets organisation och planläggning. Framförallt i trafikelevkurserna lämnas särskild handledning rörande arbetsledningen och arbetsplaneringen, vilken äger rum vid behandling av ämnet »Stationsarbetets allmänna organisation». Även i samband med inhämtandet av kunskaper i vissa andra av de föreskrivna ämnena beröras ifrågavarande förhållanden.

I banmästarkurserna ingår »Arbetsledning och arbetsorganisation» likaledes som särskilt undervisningsämne. I anslutning till detta ämne pläga i dessa kurser anordnas föreläsningar av utomstående experter på detta område.

I de »högre trafikkurserna» ingå bl. a. ämnena »Personalekonomi», »Aktuella frågor rörande personalorganisation» samt »Principer för modern kontors- och arbetsorganisation». Vid behandlingen av dessa ämnen ävensom av andra i de högre trafikkurserna ingående ämnena lämnas undervisning beträffande arbetsledning och arbetsplanering.

I detta sammanhang må vidare framhållas, att järnvägsstyrelsen i instruktionen för stationsföreståndare särskilt framhållit vikten av ett gott arbetsledarskap. Att denna fråga är av särskild betydelse för stationsföreståndarna framgår därav att det är dessa, som i sin dagliga tjänst ha att i första hand svara för utbildning och prövning av det ojämförligt största antalet av statens järnvägars driftpersonal.

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av vad som vidtagits vid statens järnvägar för att erhålla en effektiv arbetsledning och arbetsplanering, beslöto sakkunniga vid sammanträde den 1 augusti 1941 att särskilt fästa järnvägs-

styrelsens uppmärksamhet på vikten av att all i statens järnvägars tjänst anställd personal, som tjänstgör som arbetsledare, undervisas i hithörande frågor.

B. Drifttjänstkontrollen.

Den sedan krigsutbrottet kraftigt stegrade trafiken samt det fortsatta förstatligandet av enskilda järnvägar har medfört en mycket stark ökning av statens järnvägars arbetsuppgifter inom alla tjänsteområden men framförallt inom drifttjänsten. Denna utveckling har givetvis medfört en allt större arbetsbörda för de olika kontrollerande organen inom drifttjänsten, och svårigheter ha uppkommit att kunna bedriva denna inspekterande och kontrollerande verksamhet i tillräcklig omfattning. Järnvägssakkunniga ansågo sig därför vid sammanträde den 1 augusti 1941 böra till behandling upptaga frågan om en utökning och intensifiering av drifttjänstkontrollen vid statens järnvägar.

Inom ramen för den redan befintliga organisationen för drifttjänstkontrollen skulle en, särskilt under nuvarande högtrafik nödvändig intensifiering av densamma kunna ske genom en utökning av antalet arbetskrafter hos de olika kontrollerande organen inom järnvägsstyrelsen och linjeförvaltningen. Järnvägssakkunniga ha emellertid icke ansett sig böra omedelbart föreslå en utökning av antalet arbetskrafter för drifttjänstkontrollen inom nuvarande organisation utan önskade först få klarlagt, om den nuvarande organisationen för drifttjänstkontrollen kunde anses vara lämplig.

Vid behandlingen av denna fråga inom järnvägssakkunniga framhölls, att hos utländska järnvägar förekommo många olika former för drifttjänstkontroll. Den vid tyska riksbanorna anordnade kontrollen, som omfattar alla grenar av drifttjänsten, utövas av ett antal driftkontrollörer, placerade å de olika riksbanedirektionernas driftbyråer. Antalet driftkontrollörer växlar för de olika direktionerna allt efter deras storlek, trafikintensitet m. m. och uppgår i regel till 3—5 man för varje direktion. För hela tyska riksbanan torde deras antal uppgå till något 100-tal. Genom detta relativt stora antal specialutbildade driftkontrollörer, i genomsnitt 2 man per 1 000 km banlängd, möjliggöres en intensiv analys och kontroll av drifttjänstens alla grenar.

Med hänsyn dels till denna frågas stora ekonomiska betydelse och dels till det förhållandet, att statsbanenätet genom principbeslutet om de svenska enskilda järnvägarnas förstatligande kommer att successivt utvidgas, framstod det för sakkunniga såsom önskvärt att få närmare utrett, huruvida något vore att vinna genom en omorganisation av den löpande driftkontrollen vid statens järnvägar enligt de riktlinjer, som tillämpas vid de tyska riksbanorna. Järnvägssakkunniga hemställde därför hos järnvägsstyrelsen om utredning i denna fråga.

Sedan järnvägsstyrelsen verkställt vissa undersökningar och frågan dessutom varit föremål för överläggning vid sammanträde med statens järnvägars distriktschefer, överlämnade järnvägsstyrelsen sin utredning den 5 december 1941 (*bilaga 10*).

Järnvägsstyrelsen framhåller till en början, att drifttjänstkontrollen vid tyska riksbanan utövas av driftkontrollörer, som äro placerade på de olika direktionernas driftbyråer. Byråerna torde inom statens järnvägars organisation närmast motsvaras av styrelsens drifttjänstbyrå. För statens järnvägars vidkommande har också drifttjänstbyrån sedan denna byrås tillkomst vid omorganisationen 1932 att i vissa betydelsefulla avseenden utöva den kontroll och inspektion, varom här är fråga.

Jämlikt gällande arbetsordning har drifttjänstbyrån nämligen sig ålagt bl. a.:

»Ekonomisk kontroll över hushållningen inom drifttjänsten samt inspektion av drift- och säkerhetstjänsten.»

I övrigt tillkommer det andra byråer inom styrelsen enligt fastställd arbetsordning att utöva inspektion enligt följande:

Ekonomibyrån:	»Inspektion av kassatjänsten vid styrelsen och distriktet».
Bantekniska byrån:	»Teknisk inspektion av banavdelningens anläggningar».
Maskintekniska byrån:	»Teknisk inspektion av rullande materiel m. m.».
Verkstadsbyrån:	»Inspektion av verkstadstjänsten».
Förrådsbyrån:	»Inspektion av förrådstjänsten».
Godstrafikbyrån:	} »Inspektion av till byråns arbetsområde hörande grenar av trafiktjänsten».
Persontrafikbyrån:	
Godstaxebyrån:	
Persontaxebyrån:	} »Inspektion av krigsförberedelserna vid statens järnvägar».
Militärbyrån:	

En närmare granskning av de tyska driftkontrollörernas arbetsåligganden ger vid handen, att dessa för statens järnvägars vidkommande och i tillämpliga delar fördela sig på olika byråer, huvudsakligen dock drifttjänstbyrån, godstrafikbyrån och persontrafikbyrån.

Järnvägsstyrelsen framhåller därför, att den vid tyska riksbanan förekommande driftkontrollen kan sägas vara genomförd vid statens järnvägar, ehuru den ej är utformad på samma sätt. Genom att vid statens järnvägar fördela inspektionsverksamhetens utövande på olika byråer har man kunnat tillvarata den ingående sakkunskap, som finnes på de olika specialbyråerna. Härigenom vinner man också, att de tjänstemän, som inom styrelsen närmast ha att handlägga respektive ärendesgrupper, genom inspektionsverksamhetens utövande ha tillfälle att iakttaga verkningarna av givna direktiv, utarbetade transportplaner o. d., vilket får anses vara av största värde för tjänsten.

Styrelsen erinrar också om att med den organisation, under vilken statens järnvägar arbeta, den fortlöpande inspektionen av drifttjänsten i väsentliga delar tillkommer distrikts- och sektionsbefälet, som har att utöva den dagliga tillsynen över stations- och tågtjänsten i alla dess olika grenar, ett åliggande, som för övrigt utgör en av sektionsbefälets vid statens järnvägar allra viktigaste arbetsuppgifter. För statens järnvägars del torde man sålunda få anse, att sektionsföreståndarna och deras medhjälpare i första

hand utöva den dagliga inspektion och kontroll, som vid tyska riksbannerna tillkommer driftkontrollörerna vid direktionerna, varjämte det tillkommer signalingenjör, telegrafingenjör och elektroingenjör att var och en på sitt område utöva inspektion och kontroll. Vidare nämner styrelsen, att de olika sektionsvagnfördelarna sedan mycket länge ha sig direkt ålagd ständig inspektion och kontroll över vagnärendenas handläggning inom sektionerna. Dessutom finnas de av distriktscheferna för tre år i taget förordnade tågkontrollörerna, vilkas verksamhet främst avser persontrafiken men i regel plägar omfatta även vad som i övrigt kan iakttagas under resorna.

Järnvägsstyrelsen konstaterar, att den organisation av drifttjänstkontrollen och inspektionsverksamheten, som finnes vid statens järnvägar, har fungerat tillfredsställande och är av allt att döma mera lämpad för de svenska förhållandena än en organisation enligt tyska riksbannens mönster.

I detta sammanhang framhåller emellertid styrelsen, att under nuvarande krisförhållanden inspektionsverksamheten tyvärr icke kunnat bedrivas i önskvärd omfattning, främst beroende på den alldeles särskilt omfattande arbetsbelastning, som krisen medfört på så gott som alla tjänsteställen och befälsposter, varigenom de ledande och inspekterande tjänstemännen blivit sysselsatta med expeditiönsarbete i större utsträckning än som kräves normalt. Å andra sidan har emellertid särskild inspektion under nuvarande kristid anbefallts i olika avseenden och arbetskraft i mån av tillgång ställts till vederbörandes förfogande för kontrollens effektiva utövande.

Någon omorganisation av statens järnvägars nuvarande driftkontroll i enlighet med av järnvägssakkunniga antydda riktlinjer anser styrelsen åtminstone för närvarande icke påkallad. Styrelsen förklarar sig emellertid liksom hittills komma att med uppmärksamhet följa här ifrågavarande förhållanden och vara beredd att, i den mån så kan erfordras, exempelvis då statsbannet utvidgas eller de inspekterande tjänstemännens arbetsbörda ytterligare ökas, tilldela vederbörande inspektionsorgan ytterligare kvalificerad arbetskraft för inspektionsverksamhetens handhavande.

Sedan järnvägssakkunniga erhållit järnvägsstyrelsens utredning, har frågan om drifttjänstkontrollen varit föremål för ytterligare behandling inom sakkunniga. Järnvägssakkunniga äro i huvudsak ense med järnvägsstyrelsen, att den nuvarande organisationen av drifttjänstkontrollen och inspektionsverksamheten torde vara tillfredsställande under normala tider och att därför någon omorganisation av densamma icke för närvarande kan anses behöfelig. Under nuvarande kristider har emellertid inspektionsverksamheten, som framhållits av järnvägsstyrelsen närmast till följd av bristen på härför kvalificerad personal, icke kunnat bedrivas i önskvärd omfattning. Järnvägssakkunniga anse det vara av utomordentlig betydelse för statens järnvägars ekonomi, i synnerhet under nuvarande högtrafiktider, att de ledande och inspekterande tjänstemännen inom drifttjänsten i största möjliga utsträckning frigöras från expeditiönsarbete, så att de kunna ägna sig åt den mera direkta ledningen och övervakningen av drifttjänsten.

Kap. V. Statens järnvägars bilrörelse.

A. Ekonomi och organisation.

Järnvägssakkunniga beslöto vid sammanträde den 21 februari 1941 att införskaffa vissa uppgifter om statens järnvägars biltrafik. Sedan dessa uppgifter erhållits den 28 februari, beslöto sakkunniga den 22 april 1941 att i anledning av det mindre goda driftresultatet av statens järnvägars bilrörelse under år 1940 upptaga denna rörelsegren till närmare behandling. Ungefär samtidigt härmed hade järnvägsstyrelsen genom protokoll den 30 april 1941 uppdragit åt särskilda utredningsmän att verkställa översyn av bilrörelsens vid statens järnvägar organisation, arbetsformer, taxor, turlistor m. m. Dessa styrelsens utredningsmän, vilka antogo benämningen 1941 års bilutredning, avgåvo utlåtande den 12 september 1941, vilket överlämnades till järnvägssakkunniga för yttrande.

De av bilutredningen framlagda förslagen avsågo dels åtgärder med direkt syfte att förbättra det sedan krigsutbrottet starkt försämrade driftresultatet av bildriften, dels åtgärder i syfte att åstadkomma full samordning mellan järnväg—bil, vilket därigenom indirekt ansågs kunna medföra vissa besparingar för statens järnvägar, som helhet betraktat. Slutligen föreslogos även vissa åtgärder för att erhålla en riktigare och mera fullständig utgiftsredovisning för bilrörelsen.

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av bilutredningens utlåtande samt under september månad 1941 dessutom företagit studiebesök vid statens järnvägars bilrörelse i Bohuslän och Halland och vid den av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle bedrivna bilrörelsen, framförde järnvägssakkunniga den 20 november 1941 i skrivelse till järnvägsstyrelsen följande synpunkter och förslag beträffande statens järnvägars bilrörelses ekonomi och organisation.

Åtgärder i syfte att förbättra driftresultatet.

Enligt järnvägssakkunnigas mening var den huvudsakliga anledningen till det mindre goda driftresultatet av statens järnvägars biltrafik de dåvarande alltför låga taxorna. För att trygga bilrörelsens räntabilitet krävdes därför enligt sakkunnigas mening först och främst en icke obetydlig höjning av hela taxenivån. Dessutom ansågos emellertid alla tänkbara åtgärder för att nedbringa driftutgifterna böra vidtagas, och de av bilutredningen i detta syfte föreslagna åtgärderna syntes järnvägssakkunniga vara välbetänkta.

Inkomsterna.

För att erhålla ökad inkomstgivning hade bilutredningen ifråga om *persontrafiken i linjetrafik*, vilken är det viktigaste trafikslaget och svarar för

cirka 75 % av biltrafikens totala inkomster, föreslagit, dels att de lägre av de dåvarande fem normaltaxorna skulle slopas, dels att för de taxor, som bibehölls, taxenivån skulle höjas för det enkla biljettpriset, medan tur- och returpriset skulle bibehållas eller undergå proportionsvis mindre höjning samt slutligen att gällande nedsättningar skulle indragas i största möjliga utsträckning. I anledning av dessa förslag från bilutredningen framhöllo järnvägssakkunniga följande.

Då statens järnvägars bilnät är sammansatt av en mängd olika linjer, spridda över hela landet och med sinsemellan synnerligen olikartade kostnads- och inkomstförhållanden, var det enligt sakkunnigas mening givet, att ett alltför långt drivet enhetliggörande av taxorna under nuvarande förhållanden skulle kunna medföra såväl vissa risker med hänsyn till inkomstgivningen som olägligt stora avvikelser från de taxor, som privata företagare inom vederbörande områden tillämpade.

Järnvägssakkunniga förordade därför, att det dåvarande antalet normaltaxor, fem, skulle bibehållas. I ett fall som det föreliggande, då inkomstgivningen visat sig otillräcklig, torde man nämligen icke kunna nöja sig med en alltför enhetlig taxa, utan en differentiering i taxesättningen syntes vara den enda framkomliga vägen för att erhålla tillräckliga trafikinkomster, även om man i dylikt fall måste giva visst avkall på ett mera enhetligt taxeväsen. I goda tider med goda trafikinkomster ansågo de sakkunniga det däremot åter bliva möjligt att minska differentieringen i taxesättningen och återgå till mera enhetliga taxor. En övergång till en enhetstaxa avstyrktes också av sakkunniga av det skälet, att Statens biltrafiknämnd kunde förväntas upptaga landets busstaxor till behandling i likhet med vad som skett beträffande lastbilstaxorna.

Vidare framhöllo sakkunniga, att taxedifferentieringar kunde i flera fall vara motiverade redan ur kostnadssynpunkt. Vid flera av statens järnvägars billinjer förekommer t. ex. under sommarmånaderna eller någon vintermånad en starkt säsongpräglad topptrafik, medan trafiken under övrig tid av året uppgår till kanske endast en bråkdel av denna topptrafik. Dessutom kunde starkt markerade trafiktoppar förekomma vid veckoskiftena under sommaren. Dylika toppbelastningar gjorde det nödvändigt att ha en större fordonspark än som eljest skulle ha varit erforderligt. Järnvägssakkunniga ansågo därför, att kostnaden för denna fordonspark icke borde fördelas på bilnätet i dess helhet utan borde belasta vederbörande billinje samt att trafiken på linjen borde avkrävas en däremot svarande taxehöjning.

Vid normaltaxornas uppgörande borde enligt sakkunnigas mening någon mera avgörande hänsyn icke tagas till de konkurrenspriser, som för någon eller några linjer måst medgivas på vissa avstånd, utan i stället syntes normaltaxorna böra läggas på en relativt hög och av konkurrensen tämligen oberoende nivå, varefter för varje särskild linje nedsättningar i vederbörande normaltaxa kunde göras för sådana förbindelser, där konkurrens gjorde sig gällande. Likaså borde normaltaxorna på längre avstånd, där de lågo avsevärt under postdiligenstaxan och statens järnvägars taxa, i möjligaste mån anpassas till

sistnämnda taxa för att förhindra, att priskonkurrens kom till stånd mellan sådana statens järnvägars järnvägs- och busslinjer, som gingo parallellt med varandra.

Bilutredningen hade föreslagit utredning rörande lämpligheten av att enbart eller i huvudsak endast taxan för enkla biljetter höjdes, medan tur- och returtaxan skulle bibehållas eller undergå en proportionsvis mindre ökning. En dylik lösning av taxefrågan ansågo järnvägssakkunniga dock mindre lämplig med hänsyn till syftet med den föreslagna taxehöjningen. Sakkunniga framhöllo nämligen, att då antalet tur- och returesor torde vara flera gånger större än antalet enkla resor, skulle en taxehöjning, som enbart avsåge enkla resor, få göras mycket kraftig för att medföra någon ekonomisk effekt. Järnvägssakkunniga förordade i stället, att taxeförhöjningen borde gälla såväl enkla som tur- och returesor. Det kunde vidare ifrågasättas, huruvida det icke ur inkomstsynpunkt skulle vara lämpligare att vidtaga en större höjning för tur- och returesorna än för enkla resor, vilket då kunde ske på så sätt, att returrabatten minskades från 50 % till förslagsvis 25 %. Ifråga om månadsbiljetterna ansågo järnvägssakkunniga, att detta biljettslag med hänsyn till dess mycket låga taxenivå i jämförelse med privata bussföretag borde kunna undergå en procentuellt sett betydligt större taxehöjning än enkla och tur- och returbiljetter. Vidare ifrågasatte järnvägssakkunniga, huruvida det icke ur inkomstsynpunkt skulle vara fördelaktigt att liksom vid den i bilutredningen omnämnda Trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle bilrörelse inrätta två slags månadsbiljetter med olika avgiftsberäkning, nämligen ett dyrare biljettslag för obegränsat antal resor och ett billigare för endast en resa i vardera riktningen per dag.

Med hänsyn till den utomordentliga betydelse, som måste tillmätas taxefrågan, ansågo järnvägssakkunniga, att denna borde bli föremål för särskild expertutredning inom järnvägsstyrelsen. I avvaktan på resultatet av denna expertutredning förordade sakkunniga emellertid i likhet med vad som redan hade skett i flera fall, att omedelbara provisoriska taxeåtgärder skulle vidtagas.

I fråga om *godstrafik i linjetrafik och i beställningskörning* hade bilutredningen föreslagit närmare utredning om vilken funktion statens järnvägars lastbilstrafik borde ha samt framhållit betydelsen av att denna fråga upptogs till övervägande i så god tid, att eventuella åtgärder hunno vidtagas, innan landsvägskonkurrensen åter satte in på allvar. Järnvägssakkunniga instämde på det livligaste i detta bilutredningens uttalande samt underströko vikten av att denna för järnvägarna så betydelsefulla fråga, vilken i sig inneslöt en mängd olika problem, på ett tidigt stadium blev föremål för en grundlig utredning. I detta sammanhang erinrade sakkunniga om den utredning rörande styckegodstransporternas organisation, som sakkunniga i skrivelse den 31 mars 1941 hemställt om hos järnvägsstyrelsen. I nämnda skrivelse ifrågasatte järnvägssakkunniga, huruvida icke besparingar ävensom andra fördelar skulle kunna ernås genom att å vissa bansträckor i större eller mindre omfattning överflytta lokalgodstågens styckegodstransporter till genom statens

järnvägar bedriven lastbilstrafik. Detta skulle erfordra inrättande å lämpliga stationer av särskilda omlastnings- och överlämningsställen mellan järnväg och bil, från vilka det med järnväg ankommande styckegodset med bilar distribuerades till det för omlastningsstället i fråga bestämda trafikområdet och till vilka det inom området av bilarna uppsamlade godset överlämnades. Genom en dylik organisation av styckegodstransporterna skulle lokalgodstågen, i den mån de icke kunde helt eller delvis indragas, erhålla betydligt förkortade tidtabellstider, vilket i sin tur skulle medföra kostnadsbesparingar i fråga om personal och materiel. Bland övriga fördelar, som kunde påräknas, nämndes dels snabbare transporter för såväl styckegods som vagnslastgods och i synnerhet för kortväga styckegods, dels möjligheter till direkt utkörning och avhämtning av godset hos vederbörande trafikant, alltså dörr-till-dörrtrafik, vilket skulle innebära en förstärkning av järnvägens konkurrenskraft gentemot biltrafiken. Sakkunniga framhöllo vidare, att även om ifrågavarande rationaliseringsuppslag under nuvarande förhållanden icke framstode såsom omedelbart aktuellt, syntes emellertid ett planmässigt inordnande av biltrafiken såsom fördelnings- och uppsamlingsorgan i järnvägarnas styckegodstransportväsen vid återinträde av fredsförhållandena vara ett så viktigt problem ur såväl järnvägarnas egen som ur allmän transporthushållningssynpunkt, att det härför erforderliga utrednings- och planeringsarbetet syntes böra påbörjas redan nu, så att erforderliga åtgärder omedelbart kunde vidtagas, då det nuvarande kriget upphörde.

U t g i f t e r n a .

Järnvägssakkunniga framhöllo i likhet med bilutredningen vikten av att stor återhållsamhet iakttages i fråga om nybyggnader av mera permanenta *garage*. Detta med hänsyn dels till den nuvarande materialbristen och de höga byggnadskostnaderna, dels till det även av bilutredningen anmärkta förhållandet, att statens järnvägars buss- och bilnät ännu icke nått en sådan omfattning, att trafikförhållandena någorlunda stabiliserats. I stället syntes under nuvarande förhållanden behovet av nya garageutrymmen i första hand och då så var möjligt böra tillgodoses antingen genom användning av redan befintliga, järnvägsdriften tillhöriga lokaler eller genom förhyrning.

Att döma av i bilutredningens utlåtande angivna kostnadssiffror syntes anläggningskostnaderna för de under de senaste åren färdigställda garagebyggnaderna vid statens järnvägars billinjer ha varit ovanligt höga i jämförelse med de enskilda järnvägarnas garage. De högre kostnaderna torde i icke ringa utsträckning bero av den högre standarden i fråga om byggnadstekniskt utförande, biutrymmen och teknisk utrustning, vilken syntes ha tillämpats vid statens järnvägars bilrörelse. Järnvägssakkunniga framhöllo därför, att i dessa avseenden torde vissa besparingar kunna påräknas genom ett enklare byggnadssätt och en enklare inredning av garagen. Med hänsyn till garagefrågans stora ekonomiska betydelse ansågo sig järnvägssakkunniga böra tillstyrka bilutredningens förslag om att garagefrågan skulle göras till föremål för särskild expertutredning.

Liksom garagetjänsten syntes också *verkstadstjänsten och vagnunderhållet* på sätt bilutredningen föreslagit böra bli föremål för särskild expertutredning. Vid en dylik utredning borde särskild uppmärksamhet ägnas frågan om viss samordning av verkstadstjänsten för biltrafiken och järnvägstrafiken, där så kunde anses lämpligt. Förutsättningar för en dylik samordning ansågos i synnerhet föreligga i sådana fall, då vederbörande drift- eller huvudverkstad redan handhade tillsynen av rälsbussar och övriga rälsdrivna motorfordon. Vidare ifrågasatte järnvägssakkunniga, huruvida det icke liksom för järnvägstrafiken även för biltrafikens fordon skulle kunna visa sig ur flera synpunkter lämpligt att införa ett särskilt revisionsreglemente med tids- eller kilometerbestämda stora och mindre revisioner. Även om vissa praktiska svårigheter skulle kunna tänkas föreligga i detta avseende, på grund av förekomsten av ett stort antal tillfälliga skador och den nuvarande vagnparkens heterogena sammansättning, borde dessa svårigheter dock kunna övervinnas. Beträffande de stora revisionsarbetena på bilfordonen ansågo järnvägssakkunniga, att liksom för järnvägstrafiken skulle en specialisering och centralisering av dessa arbeten till vissa verkstäder kunna medföra icke obetydliga kostnadsbesparingar.

Liksom bilutredningen ansågo järnvägssakkunniga det vara angeläget, att *bränslefrågan* och därmed sammanhängande problem gjordes till föremål för särskild utredning. Genom tillverkning av gengasved vid egna anläggningar och genom lokal upphandling av gengasbränsle på de olika förbrukningsorterna syntes icke obetydliga besparingar kunna påräknas. Vidare framhöllo sakkunniga, att ett omedelbart utbyte av redan monterade kolgasaggregat mot vedgasaggregat å de vagnar, som vid nuvarande trafikbegränsning användas i ordinarie trafik, syntes vid rådande priser på kol och ved vara ekonomiskt motiverat. Slutligen ansågs en övergång från släpvagnsaggregat till inbyggda aggregat med hänsyn till uppkommande besparingar i såväl bränsle och gummiringar som i fråga om garagetjänsten böra vidtagas i de fall så var tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Beträffande uppläggningsen av *tidtabellerna* för den lokalbetonade trafiken, som var så betydelsefull för inkomstsidan, framhöllo sakkunniga, att den krävde ingående lokal- och sakkännedom. Den ojämförligt största delen av busstrafikanterna utgöres nämligen av lokalresande, som icke skola färdas vidare på tåg. Bilutredningens förslag, att vederbörande distriktschefer inom ramen för av styrelsen för varje tidtabellsperiod lämnade direktiv skulle medgivas rätt att fastställa busstidtabellerna och ändringar i dessa, syntes därför välmotiverat.

Sakkunniga framhöllo vidare, att även om under nuvarande förhållanden i vissa fall andra synpunkter än rent ekonomiska kunde behöva anläggas vid avgöranden angående turernas antal och tidtabellernas uppgörande, så borde emellertid som regel och i synnerhet under mera normala förhållanden avgöranden i dessa frågor alltid ske med strängt iakttagande av företagsekonomiska synpunkter. Extra turer över det absoluta minimibehovet borde sålunda endast inläggas, om den genom turen förväntade inkomstökningen upp-

gick till minst den genom turens anordnande föranledda kostnadsökningen. Vid prövningen av olika tidtabellslägen borde vidare sådana utväljas, som medförde största möjliga nettointkomst.

Åtgärder i syfte att åstadkomma full samordning mellan bilrörelsen och järnvägsrörelsen.

De förslag till ändringar i bilrörelsens organisation, som av majoriteten inom 1941 års bilutredning framlagts, avsågo att skapa en effektivare och rationellare samordning mellan statens järnvägars järnvägsrörelse och bilrörelse än som varit fallet. Bilutredningen ansåg sålunda, att en organisatorisk sammansmältning av järnvägs- och biltrafiktjänsten utan tidsutdräkt borde genomföras och att biltrafiken principiellt borde flyttas in under trafikavdelningen. Bilutredningen föreslog därför följande organisatoriska förändringar.

I all lämplig utsträckning skulle billinjerna direkt knytas till järnvägsstationerna, vilkas utrymmen, lokaler och personal skulle utnyttjas för denna trafik på samma sätt som för järnvägstrafiken. All bilpersonal borde överflyttas till trafikavdelningen med undantag för den, vilken eventuellt regelbundet tjänstgör å och därför bör tillhöra annan avdelning, t. ex. personalen vid statens järnvägars verkstäder. Trafikkontor och garage borde inordnas under närmaste järnvägsstation och dess föreståndare. I den mån detta icke lämpligen kunde ske, borde de direkt ställas under vederbörande trafiksektions föreståndare. Under distriktschefen skulle trafiksektionsföreståndarna handhåva driftledningen för de linjer och linjegrupper, som föllo inom sektionens trafikområde. På trafiksektioner, där biltrafiken var av något större omfattning, skulle som regel å trafikinspektörsexpeditionen finnas särskild billedare, vilken närmast under trafikinspektören hade att handlägga bilärendena. I de fall däremot, där biltrafiken var av relativt liten omfattning, borde bilärendena på trafikinspektörsexpeditionen handläggas i samma ordning som övriga ärenden. Garagens underhåll och fordonens tekniska tillsyn och underhåll skulle åligga vederbörande banbefäl respektive, i den mån så ansågs lämpligt, maskin- och verkstadsbefäl vid statens järnvägar. På distriktskanslierna skulle biltrafikärendena under distriktschefen handläggas av trafikinspektören på kansliet eller, då distriktets biltrafik var av större omfattning, av särskild bilinspektör.

I anslutning till bilutredningens förslag i organisationsfrågan framförde järnvägssakkunniga följande principiella synpunkter.

För biltjänsten bör i regel användas särskild personal. Bilrörelsen bör dock liksom övriga driftavdelningar, där så är möjligt, repliera på förut befintliga organ vid statens järnvägar, så att dubbelorganisation icke uppkommer.

Som en konsekvens av dessa riktlinjer framlade järnvägssakkunniga följande schematiska organisationsplan för statens järnvägars bilrörelse.

Inom järnvägsstyrelsen överflyttas handläggningen av bilavdelningens personalärenden och därmed även den ekonomiska personalkontrollen för biltrafiken från biltrafikbyrån till drifttjänstbyrån, vilken handlägger dessa ärenden för övriga driftavdelningar, varjämte handläggningen av de tekniska ärendena beträffande bilrörelsen i lämplig omfattning överflyttas till vederbörande tekniska fackbyråer inom styrelsen. Järnvägssakkunniga meddelade i detta sammanhang, att de redan av annan anledning — nämligen i samband med sakkunnigas behandling av det tekniska konstruktionsarbetet inom järnvägsstyrelsen — haft för avsikt att föreslå en dylik överflyttning av de biltekniska ärendena till vederbörande fackbyråer. Biltrafikbyråns arbetsområde synes därefter ungefär komma att motsvara övriga trafikbyråers, d. v. s. person- och godstrafikbyråernas.

Linjeorganisationen för billinjer av större omfattning.

I fråga om linjeorganisationen ansågo järnvägssakkunniga, att den då befintliga organisationen i stort sett borde bibehållas, i de fall billinjerna hade eller kunde förväntas få den trafikomfattning, som förefanns på Göteborgs- och Malmödistrikten. Enligt då gällande organisation handlades bilärendena på dessa distrikt av särskild, direkt under distriktschefen sorterande bilinspektör och för driftledningen vid varje linjeenhet eller grupp av dylika svarade närmast under bilinspektören särskilda bilassistenter. Beträffande dessa större billinjer framhöllo sakkunniga dessutom följande.

I bilrörelsen har trafikredovisningen med tillhörande statistik, avlöningsdetaljen och dess statistik samt förrådsarbetet i viss mån andraplanskaraktär i förhållande till rörelsens huvuduppgift: trafiken. Det ligger i sakens natur att för bilrörelsens linjetjänstemän måste huvudvikten läggas på den egentliga trafikvärn- och drifttjänsten. Det synes därför vara ett led i en god organisation att låta dessa huvuduppgifter komma till sin rätt utan tidskrävande och störande belastning av andraplansuppgifter. Dessa senare uppgifter torde i stället i viss utsträckning kunna övertagas av lämpliga järnvägsstationer, varigenom bilinspektörerna m. fl. bättre skulle kunna ägna sig åt sina huvuduppgifter, såsom linjearbetets planering, tidtabellsväsendet, personalfrågor, materielens ändamålsenliga användning och omvårdnad och det komplex av andra frågor, som tillsammans utgöra det egentliga trafikarbetet.

Linjeorganisationen för billinjer av mindre omfattning.

Var det däremot fråga om enstaka linjer och jämväl smärre grupper av sådana, som under nuvarande eller kanske mera skärpta restriktioner icke hade eller kunde förväntas få någon mera betydande trafikomfattning, borde bilrörelsen på sätt bilutredningens majoritet föreslagit underställas vederbörande trafikinspektör. Vid dessa mindre billinjer syntes trafikkontor och garage likaledes böra läggas under lämplig järnvägsstation och dess föreståndare.

Åtgärder av huvudsakligen bokföringsmässig natur.

Bilutredningen hade föreslagit, att bilrörelsens *utgiftsredovisning* — liksom dess *inkomstredovisning* — borde överarbetas och givas en sådan uppställning, att rörelsens verkliga driftresultat bättre kunde överblickas. Även järnvägssakkunniga instämde i detta förslag och framhöllo dessutom, att det med hänsyn till taxe- och turlistpolitiken var av utomordentligt stor vikt, att bilrörelsen påfördes *alla* på densamma löpande kostnader. I detta sammanhang ifrågasatte sakkunniga vidare, om icke den ekonomiska statistiken borde utvidgas, så att den redovisade även de olika billinjernas särkostnader. Sakkunniga framhöllo även vikten av att vederbörande linjemyndigheter för biltrafiken snarast möjligt varje månad erhöllo specificerade drifttrapporter över inkomster och utgifter inom sina verksamhetsområden, så att de snarast möjligt kunde vidtaga åtgärder i syfte att förbättra driftresultatet.

Järnvägsstyrelsen har fr. o. m. den 1 januari 1942 vidtagit vissa rationaliseringsåtgärder beträffande statens järnvägars bilrörelse. Dessa åtgärder äro baserade på bilutredningens eller järnvägssakkunnigas förslag.

Billinjernas organisation har därvid utformats på följande sätt:

Distriktskanslierna. På samtliga distrikt utom Luleådistriktet finnas liksom tidigare särskilda föredragande i biltrafikärenden. Den tidigare benämningen bilinspektör har dock förändrats till bilbyråassistent (lönegrad A 21 eller A 20) utom vid Östersundsdistriktet, där befattningen benämnes bilförstestationsskrivare (lönegrad A 17).

Sektionsledning. De olika billinjegrupperna ha underställts vederbörande trafikinspektörer, utom i de fall billinjerna varit av större omfattning, Göteborgs-, Malmö- och Hälsingborgslinjerna, då de underställts bilbyråassistenten på vederbörande distriktskansli.

Vid samtliga trafiksektioner med biltrafik utom Norrköpingssektionen finnas särskilda billedare, vilka närmast under trafikinspektören handlägga biltrafikärendena.

Linjegrupsledning. Såsom föreståndare för de olika billinjegrupperna fungera i regel järnvägsstationsföreståndarna på billinjegruppernas huvudorter. I vissa fall finnes dock särskild billinjeföreståndare (Stuvsta, Uddevalla, Malmö, Hälsingborg, Kramfors, Borås och Kalmar). I andra fall åter fungerar trafikinspektören såsom billinjeföreståndare (Ystad, Östersund, Ånge och Bollnäs).

Järnvägssakkunniga framhöllo i sin skrivelse av den 20 november 1941 till järnvägsstyrelsen, att enligt sakkunnigas mening var den huvudsakliga anledningen till det mindre goda driftresultatet av statens järnvägars biltrafik de dåvarande alltför låga taxorna, och för att trygga bilrörelsens räntabilitet förordade sakkunniga en icke obetydlig höjning av hela taxenivån. Järnvägsstyrelsen har därefter vidtagit en justering uppåt av biltrafikens taxor och i

enlighet med järnvägssakkunnigas förslag även tillsatt en särskild kommitté för att närmare utreda bilrörelsens taxefråga. Införandet av det allmänna prisstoppet från den 1 november 1942 omöjliggjorde emellertid ytterligare justeringar av bilrörelsens taxor. De redan tidigare genomförda provisoriska taxegärderna torde emellertid, som framgår av nedanstående tabell, ha starkt bidragit till den önskade saneringen av bilrörelsens ekonomi.

Statens järnvägars biltrafik.

(Exkl. billinjen Övertorneå—Pajala)

	1940	1941	1942	1943
Trafikerad väglängd i medeltal under året, km	6 024	7 030	7 321	7 495
Bilkilometer, 1 000 km	12 772	16 624	15 038	15 034
Inkomster, 1 000 kr.....	6 862	9 784	11 008	12 561
Bokförda utgifter, 1 000 kr.....	7 082	10 168	9 946	10 313
Driftöverskott, 1 000 kr.	— 220	— 384	1 062	2 248
Beräknade pensions- och räntekostnader, 1 000 kr.....	—	—	768	784
Nettoöverskott, 1 000 kr.	—	—	294	1 464
Inkomst i öre per bilkm	53·7	58·9	73·2	83·5
Bokförd utgift i öre per bilkm.....	55·4	61·2	66·1	68·6

De organisationsändringar, som järnvägsstyrelsen vidtagit i anledning av bilutredningens förslag, anse järnvägssakkunniga vara i stort sett lämpliga under nuvarande krisförhållanden. Sakkunniga finna det dock vara av yttersta vikt med hänsyn till biltrafikens speciella karaktär och dess olikhet i flera hänseenden med järnvägsdriften att den personal, som handlägger biltrafikärenden, gives sådan utbildning, att densamma blir fullt förtrogen med praktisk bildrift, i synnerhet på sådana områden, som inverka på det ekonomiska resultatet för bildriften. I anslutning härtill önska sakkunniga framhålla vikten av att detta beaktas vid tillsättande av stationsföreståndare, i vars arbetsuppgifter även ingår att fungera såsom billinjeföreståndare.

Beträffande organisationsformen för statens järnvägars bilrörelse, sedan nuvarande krisförhållanden upphört och då statens järnvägars bilrörelse ytterligare utvidgats, torde enligt sakkunnigas mening böra övervägas att ändra organisationsformen för billinjerna i sådan riktning, att billinjerna åter avskiljas från trafikavdelningen och läggas vid sidan om denna avdelning, dock under distriktschefernas förvaltning. Eventuellt synes kunna ifrågasättas en organisation för bilrörelsen liknande den nu gällande för elektrosektionerna.

Då ledamoten av järnvägssakkunniga, byråchefen Lundqvist, inom järnvägsstyrelsen dels fungerat som ordförande i 1941 års bilutredning, dels haft i uppdrag att uppgöra förslag till den från den 1 januari 1942 genomförda omorganisationen av statens järnvägars bilrörelse, har han icke deltagit i järnvägssakkunnigas behandling av denna fråga.

B. Underhållet av bilfordonen och verkstadstjänsten.

Järnvägsstyrelsen uppdrog den 3 november 1941 åt särskilda utredningsmän att verkställa utredning rörande behovet av garage samt principerna för vagnunderhållets och verkstadstjänstens ordnande vid statens järnvägars biltrafik. Dessa utredningsmän, som antogo benämningen 1941 års bilverkstadsutredning, avgåvo utlåtande i oktober 1942, vilket överlämnades till järnvägssakkunniga för yttrande.

De av bilverkstadsutredningen framlagda förslagen avsågo dels åtgärder i syfte att erhålla ett rationellt underhåll av bilfordonsparken, dels vissa allmänna riktlinjer ävensom förslag för ordnande av garage- och verkstadstjänsten, dels slutligen vissa förslag rörande ordnandet av den inre verkstadstjänsten (tidkontroll etc.).

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av denna utredning, framhöllo sakkunniga följande i skrivelse den 27 november 1942 till järnvägsstyrelsen.

Underhållet av bilfordonen m. m.

Underhållet av bilfordonen kunde, såsom verkstadsutredningen framhållit, organiseras på ettdera av följande sätt: Antingen ett begränsat underhåll och utmönstring av fordonen på kort sikt eller ett mera omfattande underhåll och bibehållande av fordonen en längre tid. Verkstadsutredningen ansåg, att det icke var förenat med några större olägenheter att behålla fordonen en längre tid i användning; åtminstone 9 år i ordinarie tjänst och 2 år i reservtjänst ansågs sålunda vara lämpligt för bussarna. Gentemot detta förslag hade järnvägssakkunniga intet att erinra.

Förutom en utökning av bilfordonens användningstid till 11 år, vilken användningstid för övrigt även förordats av 1941 års bilutredning, borde det enligt verkstadsutredningens mening även eftersträvas att ytterligare öka vagnarnas årsprestationer, vilka då beräknades uppgå till i medeltal omkring 40 000 km per år. Även 1941 års bilutredning hade framhållit — under åberopande dels av att bussarna år 1937 i medeltal körde 44 100 km, dels av den bättre standarden hos en efter hand nyanskaffad vagnmateriel ävensom det förbättrade vagnunderhållet — att en dylik ökning av årsprestationerna för bilfordonen skulle vara möjlig och ansåg, att man skulle kunna räkna med en årsprestation av 45 000 km. På denna punkt invände järnvägssakkunniga dock, att man måhända icke samtidigt med en till 11 år utökad användningstid för bilfordonen torde böra räkna med någon större ökning av fordonens årsprestationer.

Beträffande sättet för utförandet av underhållsarbetet på bilfordonen föreslog verkstadsutredningen, att revisionerna skulle utföras efter en i förväg uppgjord och åtminstone i allt väsentligt genomförd plan. Detta planmässiga underhåll ansågs tills vidare böra baseras på en 9-årig användningstid av bussarna, varunder de — med ett tidsmellanrum av 18 månader — skulle undergå sammanlagt 3 mindre revisioner och 2 större revisioner. Dessutom an-

sågs ett antal jämnt fördelade översyner vara erforderliga mellan revisionerna. Järnvägssakkunniga funno för sin del det av verkstadsutredningen föreslagna planmässiga underhållet av bilfordonen synnerligen lämpligt och erinrade i detta sammanhang om sitt uttalande, i yttrande av den 20 november 1941 över 1941 års bilutrednings utlåtande, vari järnvägssakkunniga bl. a. ifrågasatte, »huruvida det icke liksom för järnvägstrafiken även för biltrafikens fordon skulle kunna visa sig ur flera synpunkter lämpligt att införa ett särskilt revisionsreglemente med tids- eller kilometerbestämda stora och mindre revisioner». I detta sammanhang framhöllo järnvägssakkunniga vidare, att »även om vissa praktiska svårigheter skulle kunna tänkas föreligga i detta avseende på grund av förekomsten av ett stort antal tillfälliga skador och den nuvarande vagnparkens heterogena sammansättning, torde dessa svårigheter dock kunna övervinnas». Beträffande de stora revisionsarbetena av bilfordonen framhöllo sakkunniga i nyssnämnda yttrande, att »liksom för järnvägstrafiken torde en specialisering och centralisering av dessa arbeten till vissa verkstäder kunna väntas medföra icke obetydliga kostnadsbesparingar».

För ett rationellt underhåll av bilfordonen kräves nämligen, såsom även framhållits av verkstadsutredningen, förutom ett revisionsreglemente, varigenom en relativt jämn arbetstillgång erhålles för vederbörande verkstäder, även en standardisering icke blott av fordonen utan även av detaljerna samt en så jämn åldersfördelning som möjligt inom fordonsparken. För erhållande av en kontinuerlig revisionsplan erfordras därför, att slopning och nyanskaffning av fordonen på lämpligt sätt avväges och att en enhetlig princip följes i detta avseende.

Garage- och verkstadsanläggningar.

Underhållsarbetet av biltrafikens fordon föreslogs av verkstadsutredningen uppdelat på linjeunderhåll och huvudverkstadsunderhåll. Till linjeunderhållet skulle hänföras samtliga erforderliga översyner och mindre revisioner och till huvudverkstadsunderhållet de större revisionerna. Linjeunderhållet föreslogs koncentrerat till ett fåtal i förhållande till de stora linjegrupperna välbelägna platser, där linjeunderhållet kunde ombesörjas utan längre tomkörning av vagnarna i samband med verkstadsbehandlingen. Beträffande storrevisionerna för bilfordonen förordade verkstadsutredningen, att dessa vid återinträde av normala tider och då statens järnvägars bilrörelse uppnått större omfattning, skulle centraliseras till en enda verkstad, förlagd till mellersta delarna av landet. Under nuvarande förhållanden ansågs dock storrevisionsfrågan böra lösas genom en tillbyggnad av huvudverkstaden i Örebro samt genom anlitande av privata verkstäder.

Järnvägssakkunniga hade i stort sett intet att erinra mot bilverkstadsutredningens förslag till uppdelning och ordnande av underhålls- och revisionsarbetena för bilfordonen, men sakkunniga önskade dock särskilt understryka vikten av att stor återhållsamhet iakttages i fråga om nybyggnader av såväl garage- som verkstadsanläggningar, särskilt större sådana. Detta med hän-

syn dels till att statens järnvägars buss- och bilnät ännu icke nått en sådan omfattning, att trafikförhållandena någorlunda stabiliserats, dels till den nuvarande materialbristen och de höga byggnadskostnaderna. Särskilt tveksamma ställde sig sakkunniga gentemot en framtida centralisering av alla storrevisioner för bilfordonen till en enda verkstad med hänsyn bl. a. till därigenom uppkommande långa transportsträckor för fordonens transport till och från verkstad samt förlängning av den tid fordonen behöva vara ur tjänst för att undergå revision. Även ur luftskyddssynpunkt syntes en dylik centralisering vara mindre lämplig. Enligt sakkunnigas mening torde det i stället vara fördelaktigt att i enlighet med verkstadsutredningens förslag för nuvarande kristider verkställa viss, relativt stor del av samtliga storrevisioner vid statens järnvägars huvudverkstäder samt överlämna övriga storrevisioner till privata verkstäder. Som framhållits av verkstadsutredningen finnas nämligen inom landet flera verkstäder, som ha intresse av och äga resurser att utföra storrevisioner av statens järnvägars bilfordon enligt anbud. De enskilda verkstädernas arbeten skulle ju för övrigt genom en dylik anordning effektivt kunna kontrolleras, eftersom liknande arbeten skulle utföras vid statens järnvägars egna verkstäder.

Beträffande det byggnadstekniska utförandet av garage och verkstadslokaler för bilrörelsen ha järnvägssakkunniga liksom bilverkstadsutredningen understrukt vikten av att dessa lokaler givas möjligast enkla men samtidigt ändamålsenliga utförande. Verkstadsutredningen har även framhållit betydelsen av att i fråga om dessa lokaler effektiva åtgärder vidtagas för att höja brandsäkerheten. Under instämmande i detta uttalande erinrade järnvägssakkunniga om vad sakkunniga framhållit vid sammanträde den 24 september 1941 angående brandskyddsväsendet vid statens järnvägar (jfr kap. VIII, avd. A).

Inre tjänsten å bilverkstäderna.

Bilverkstadsutredningen hade i fråga om den inre tjänsten på revisions- och översynsgaragen föreslagit, att tidkort skulle införas i och för kontroll av arbetstiden. Järnvägssakkunniga tillstyrkte detta förslag men ansågo sig dessutom böra föreslå, att garagetjänsten liksom övriga arbetsområden inom bilrörelsen skulle bli föremål för arbetsstudier.

Organisationen.

Bilverkstadsutredningen hade icke särskilt behandlat frågan om bilverkstädernas organisation. Järnvägssakkunniga förutsatte emellertid, att bilverkstäderna inordnades i den befintliga organisationen för bilrörelsen, varvid vederbörande maskin- och verkstadsbefäl förutsattes komma att fungera som tekniska experter i den mån så erfordrades. Dock ansågo sakkunniga, att om en bilverkstad var förenad med maskinavdelningens driftverk-

stad, så borde den närmaste översynen över bilverkstaden åligga maskin-ingenjören.

De av bilverkstadsutredningen och järnvägssakkunniga framförda förslagen ha därefter antingen genomförts av järnvägsstyrelsen eller blivit föremål för ytterligare utredning.

Kap. VI. Verkstadstjänsten.

A. Underhåll av rullande materiel.

I anslutning till de i statsrådsprotokollet av den 21 juni 1940 angivna allmänna riktlinjerna för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen hade järnvägsstyrelsen under hösten 1940 vidtagit olika åtgärder för att åstadkomma besparingar i fråga om den rullande materielens utrustning och underhåll. De vidtagna åtgärderna kunna sammanfattas sålunda:

Underhåll av personvagnar.

a) För personvagnar — med undantag av sovvagnar, som användas i mera regelbunden trafik, samt restaurang- och buffévagnar — utsträcker tiden för s. k. storrevision från 3 till 4 år.

b) Sådana revisionsarbeten på personvagnarna, som ej ha någon inverkan på vagnarna ur trafiksäkerhetssynpunkt, utan närmast kunna betecknas som »skönhetsunderhåll», skola i stor utsträckning icke längre komma till utförande. Bland dylika arbeten må här nämnas sådana arbeten som omlädsel av soffor etc., målning polering, utbyte av linoleummattor och utvändigt tvättning vid mindre revision.

Tidigare föreskrivna ändrings- och moderniseringsarbeten i personvagnarna skola som regel icke komma till utförande.

Godsvagnar.

a) För godsvagnar utsträcker tiden för verkställande av s. k. storrevision från 6 till 9 år.

b) Tidigare anbefallda ändringsarbeten i fråga om godsvagnarna skola avsevärt inskränkas.

Lok.

I fråga om såväl ång- som elektrolok skall s. k. B-reparation (förenklad A-reparation) komma till användning i större utsträckning än tidigare.

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av de besparingsåtgärder, som järnvägsstyrelsen vidtagit i fråga om den rullande materielens underhåll, beslöt sakkunniga vid sammanträde den 21 februari 1941 att hemställa hos styrelsen om närmare utredning av de besparingsuppslag beträffande den rullande materielens underhåll och utrustning m. m., som voro omnämnda i den »V.P.M.

angående besparingsåtgärder inom statens järnvägar», som den 20 september 1940 av generaldirektören ingavs till statssekreteraren i kommunikationsdepartementet (se bilaga 3, avd. II, punkt I., Maskin- och trafiktjänsten, samt punkt L., Verkstadstjänst).

Järnvägsstyrelsen uppdrog den 5 mars 1941 åt särskilda utredningsmän att undersöka, om några ytterligare besparingar skulle kunna ernås i fråga om personvagnarnas utrustning och underhåll.

Då enligt järnvägssakkunnigas mening vissa besparingar ansågs kunna påräknas genom en ökad differentiering av de olika personvagnarnas revisionsfrister, anlidade järnvägssakkunniga för denna frågas belysande dåvarande överingenjören vid Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle Hans Larsen. Denne avlämnade till sakkunniga en »Promemoria beträffande inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma», daterad den 28 februari 1941 (*bilaga 11*). Denna promemoria överlämnades av järnvägssakkunniga till järnvägsstyrelsens utredningsmän för kännedom.

Den av järnvägsstyrelsens utredningsmän — i det följande benämnda »kommitterade» — verkställda undersökningen avgavs den 31 juli 1941 och återfinnes som *bilaga 12* till detta betänkande. Där i framhölls till en början att de kommitterade ansett sin uppgift i huvudsak bestå däri att framkomma med sådana synpunkter och förslag, vilkas realiserande enligt de kommitterades mening kunde bidra till en ytterligare minskning av kostnaderna för personvagnparkens utrustning, underhåll och vård och detta oavsett huruvida de föreslagna åtgärderna kunde anses motiverade enbart under de nu rådande särskilda förhållandena eller kunde anses äga giltighet även under mera normala förhållanden.

I fråga om *personvagnarnas utrustning* föreslogo de kommitterade långt gående förenklingar, för vilka redogöras närmare i det följande.

Beträffande *personvagnarnas underhåll* framhöll de kommitterade inledningsvis betydelsen av att redan vid vagnarnas konstruktion tillbörlig hänsyn tas till de blivande underhållskostnaderna för vagnarna. Den sammanlagda underhållskostnaden under vagnarnas livslängd uppgår nämligen ofta till belopp, som äro avsevärt större än vagnarnas anskaffningskostnad. Under normala förhållanden kan det därför ur ekonomisk synpunkt t. o. m. vara lönande att utföra sådana konstruktioner, som öka anskaffningskostnaden men vilka underlätta och förbilliga de ständigt återkommande revisionerna. Men även inom en viss kostnadsram och utan att göra avkall på vagnarnas allmänna standard kunna ur underhållssynpunkt välgenomtänkta och utprovade konstruktioner samt ett lämpligt materialval i hög grad bidra till en minskning av revisionskostnaderna.

Vidare påpekade kommitterade betydelsen av en långt driven detaljstandardisering. Först en sådan standardisering och den därmed förenade utbytbarheten mellan detaljer till olika fordon möjliggör ett rationellt utnyttjande av de speciella arbetsbesparande metoder, som känneteckna stordrift,

varjämte kostnaderna för lagerhållningen minskas. I främsta rummet bör sådan standardisering genomföras vid nytillverkning av vagnar, enär den då i regel erhålles gratis, d. v. s. utan att öka tillverkningskostnaden. I fråga om befintliga fordon däremot, där en standardisering vanligtvis medför en viss engångsutgift, som först efter en tid amorteras och förbytes i vinst, anse kommitterade däremot, att man med hänsyn till rådande förhållanden bör framgå med viss försiktighet.

Efter dessa allmänna synpunkter på personvagnarnas underhållskostnader övergå kommitterade till att undersöka, om genom *ökad differentiering av revisionsfristerna* för personvagnarna några besparingar i vagnarnas underhållskostnader skulle kunna erhållas. Kommitterades undersökning gav till resultat, att så i viss utsträckning var möjligt, och kommitterade föreslogo därför, att revisionsfristen för mindre revision i fråga om 4-axliga plattformsvagnar skulle utsträckas från 4 till 6 månader och att revisionsfristen för större revision i fråga om vissa sovvagnar, som i stor utsträckning stå i reserv, skulle utsträckas från 3 till 4 år. Dessa förlängningar av revisionsfristerna beräknades medföra besparingar av omkring 475 000 kronor per år.

De av järnvägsstyrelsens utredningsmän framlagda förslagen i fråga om personvagnarnas utrustning och underhåll blevo föremål för ingående behandling inom järnvägssakkunniga. För att erhålla en överblick över och vidgade kunskaper beträffande ifrågavarande förhållanden företogo järnvägssakkunniga i september 1941 studiebesök vid statens järnvägars huvudverkstad i Göteborg och Bergslagens järnvägars verkstad i Åmål, varvid på dessa platser överläggningar ägde rum med representanter för verkstads- och drifttjänsten.

De av utredningsmännen framlagda förslagen till besparingar i personvagnarnas utrustning och underhåll genomfördes av järnvägsstyrelsen den 3 oktober 1941. Styrelsen framhöll härvid, att de vidtagna åtgärderna skulle utgöra ett provisorium med hänsyn till tidsläget. I fråga om åtgärdernas fortvarighet vid inträde av normala förhållanden skulle frågorna i samtliga fall underkastas ny prövning.

I fråga om personvagnarnas utrustning vidtogs bl. a. följande åtgärder: de mjuka golvmattorna i personvagnarna indrogos nästan fullständigt, lika så indrogos den ena av de två filter, som tidigare tillhandahållits för sovplatser i 2 och 3 klass. Vidare borttogs tvålbehållare, tvållösning och handdukar i samtliga sittvagnar och i sovvagnarnas toaletter.

I fråga om personvagnarnas underhåll beslöt järnvägsstyrelsen att förlänga revisionsfristen för mindre revision av 4-axliga plattformsvagnar från 4 till 6 månader samt att förlänga revisionsfristen för storrevision av sovvagnar, som huvudsakligen stå i reserv, från 3 till 4 år.

Sedan järnvägssakkunniga tagit del av de sålunda vidtagna åtgärderna och funnit, att de i vissa fall inneburo synnerligen långt gående besparingsåtgärder, beslöto sakkunniga vid sammanträde den 18 november 1941 att till järn-

vägsstyrelsen uttala, att enligt sakkunnigas mening torde för närvarande några mera väsentliga besparingar utöver de redan genomförda icke vara att påräkna beträffande personvagnarnas underhåll och utrustning. Beträffande frågan om en enklare standard i fråga om inredning m. m. på personvagnar, som nybyggas, framhöllo järnvägssakkunniga, att då denna fråga upptagits till behandling av statens järnvägars överrevisorer, ansågo sig sakkunniga sakna anledning att närmare ingå härpå. Vidare framhöllo järnvägssakkunniga i detta sammanhang vikten av att liksom godsvagnarna även personvagnarna underkastades en långt driven typ- och detaljstandardisering, varigenom ytterligare besparingar i fråga om underhålls- och förrådskostnader skulle vara att påräkna.

De olika besparingsåtgärder, som under kriget vidtagits av järnvägsstyrelsen beträffande den rullande materielen och vilka innebära vissa ändrade normer för materielens underhåll samt viss sänkning av standarden i personvagnarnas utrustning m. m., torde enligt uppgift av järnvägsstyrelsen kunna beräknas ha medfört driftkostnadsbesparingar av storleksordningen 2 750 000 kronor per år.

B. Verkstadsbokföringen.

Driftbokföringen för de olika tjänsteställena inom statens järnvägar bearbetas inom ekonomibyråns kalkylationsavdelning, som för varje månad utsänder olika kostnadsrapporter till de olika tjänsteställena. I fråga om huvudverkstädernas kostnader utarbetas dock icke någon fullständig månatlig kostnadsrapport inom ekonomibyråns kalkylationsavdelning, utan denna mera fullständiga kostnadsrapport upprättas på verkstadsbyråns bokföringsavdelning, vilken med tillhjälp av additionsmaskiner sammanställer de uppgifter, som erhållas från kalkylationsavdelningen. Genom detta förfarande torde emellertid visst dubbelarbete uppkomma, då kalkylationsavdelningen under alla omständigheter på hålkort måste stansa samtliga uppgifter till huvudverkstäderna. En sortering av samtliga hålkort för huvudverkstäderna och tabellering av desamma till en fullständig månatlig kostnadsrapport för huvudverkstäderna torde icke nämnvärt behöva öka arbetet på kalkylationsavdelningen, men däremot synes genom en sådan anordning en icke obetydlig minskning i arbetet för verkstadsbyråns bokföringsavdelning uppkomma.

Järnvägssakkunniga ha diskuterat detta besparingsuppslag med den inom järnvägsstyrelsen verksamma kontorsutredningen. Då kontorsutredningen har i uppdrag att undersöka arbetets organisation inom styrelsens olika byråer, ansågs det lämpligt, att det fortsatta utredningsarbetet beträffande det ovannämnda förslaget till förenkling i verkstadsbokföringen övertogs av kontorsutredningen. Det överenskomts därför, att det vidare utredningsarbetet i denna fråga skulle verkställas av kontorsutredningen.

Kap. VII. Förrådsväsendet.

A. Förrådsorganisationen.

Statens järnvägars förrådsorganisation upptogs till behandling inom järnvägssakkunniga vid sammanträde den 22 april 1941. För att närmare studera densamma företogs sakkunniga i september 1941 och i augusti 1942 studieresor till centralförrådet i Örebro och huvudförrådet i Malmö. Därjämte ha olika uppgifter angående förrådsväsendet vid statens järnvägar införskaffats från järnvägsstyrelsen samt överläggningar ägt rum med olika tjänstemän vid statens järnvägar.

Sakkunniga funno vid sina besök på linjeförråden i Örebro och Malmö, att desamma i fråga om ordning och reda uppvisade en mycket hög standard. Det synes sakkunniga, som om personalkostnaderna vid statens järnvägars förrådsavdelningar äro betydligt högre i förhållande till värdeomsättningen än vid företag inom den privata industrin. Sålunda uppgingo personalkostnaderna och värdeomsättningen vid de olika förrådsavdelningarna år 1941 till följande belopp:

	Avlönings- kostnad	Värde- omsättning	Avlönings- kostnad i % av värde- omsättning
	Tusental kronor		
Centralförrådet, Örebro	486	24 255	2·0
Huvudförrådet, Göteborg	282	15 050	1·9
» , Malmö	251	17 628	1·4
» , Östersund	261	13 553	1·9
» , Luleå	213	17 807	1·2
Summa	1 493	88 293	1·7

Som förklaring till dessa, enligt sakkunnigas mening höga personalkostnader vid förrådsavdelningarna har från järnvägsstyrelsens sida framhållits, att man vid bedömande av desamma måste betänka, att statens järnvägars förråd ha att distribuera förrådseffekter till alla tjänsteställen vid statens järnvägar, uppgående till flera tusen, häribland cirka 400 s. k. A- och B-förråd. Förhållandena vid statens järnvägars förråd med deras stora geografiska spridningsområde, ett stort antal konsumenter och ett stort antal olika förrådseffekter kunde därför icke utan vidare jämföras med förråden inom den privata industrin, vilka som regel hade dels enbart lokal betydelse och dels ett mindre antal konsumenter och ett mindre antal förrådseffekter. Vidare har meddelats, att i de ovan angivna personalkostnaderna vid förråden ingå även kostnaderna för besiktning av räler, oljor, sliprar m. fl. förrådseffekter. Slutligen har meddelats, att vid förrådsverksamhetens omorganisation år 1932 hade till förrådsavdelningen överflyttats ett stort an-

tal äldre personal, som icke var fullt arbetsför och därför icke lämpligen kunde användas i drifttjänsten. Detta ansågs i viss mån kunna förklara det enligt sakkunnigas mening stora personalantalet och höga personalkostnaderna. Denna äldre personal kunde ersättas med yngre och effektivare först i och med den äldre personalens pensionering. Trots den starka ökningen i statens järnvägars banlängd och trots att ett helt nytt distrikt tillkommit, hade emellertid personalantalet vid förrådsavdelningarna icke ökat sedan år 1933 utan var i stället år 1942 något lägre än år 1933.

För åstadkommande av rationaliseringar inom förrådsväsendet ha järnvägssakkunniga den 10 juni 1942 förordat igångsättande av arbetsstudier inom detsamma. Enligt uppgift komma dylika studier att upptagas av den inom styrelsens drifttjänstbyrå inrättade organisationsavdelningen. Men därutöver ha järnvägssakkunniga ansett det angeläget att få till stånd en allmän översyn av förrådsverksamheten vid statens järnvägar genom en utomstående förrådsexpert. Efter samråd med järnvägsstyrelsens förrådsdirektör beslöto sakkunniga därför den 9 mars 1943 att söka finna någon lämplig person, villig att åtaga sig ett dylikt uppdrag. Sakkunniga ha därefter hos ett flertal storindustrier efterhört, huruvida dessa skulle kunna ställa någon dylik expertis till förfogande, men samtliga ha förklarat sig under nuvarande tider icke kunna avvara sina förrådsexpenter. Sedan numera en statens organisationsnämnd inrättats med uppdrag att planlägga och utföra organisationsundersökningar inom statsförvaltningen, ha järnvägssakkunniga ansett sig böra samråda med densamma i denna fråga och har därvid överenskommit, att organisationsnämnden i samråd med järnvägsstyrelsen skulle verkställa en dylik översyn av förrådsverksamheten vid statens järnvägar.

B. Förrådsbokföringen.

Statens järnvägars olika tjänsteställen rekvirera behövliga förbruknings-effekter från förrådsavdelningen. Vid rekvireringen av förrådseffekter upptages varje effektslag (materialnr) på särskild rekvisition. Dessa rekvisitioner utskrivas genom kopiesystem i tre exemplar, nämligen original, dubblett och stamkopia. De förstnämnda båda exemplaren tillställas förrådet, som samtidigt med varan återsänder dubbletten. Sedan den expedierade kvantiteten av vederbörande förrådseffekt av lagerpersonalen åsatts originalet av rekvisitionen, översändes densamma till förrådsintendentkontoret för prissättning m. m. samt för kvantitetens införande på förrådets lagerkort. Originalrekvisitionerna insändas successivt till ekonomibyråns kalkylationsavdelning för vidare bearbetning. De olika förbrukarna av förrådseffekter debiteras för varje månad på materialutlämningslistor för erhållna effekter och samtidigt krediteras förråden för utlämningen av effekterna.

Enligt nuvarande ordning debiteras sålunda vederbörande tjänsteställen och krediteras förrådsavdelningen för förbrukningsartiklar av alla slag och även för sådana med relativt obetydligt värde per rekvisition. Som framgår

av nedanstående sammanställningar utgöres en mycket stor del av det totala antalet rekvisitioner av sådana med relativt ringa värde per rekvisition.

För att belysa dessa mera lågvärdiga rekvisitioners andel av samtliga förrådsrekvisitioners antal och värde återges nedan vissa uppgifter härom, avseende juli månad 1940 och förråden i Örebro, Malmö och Luleå.

F ö r r å d	Totala antalet för- rådsrekvisitioner		Härav rekvisitioner med ett värde under 10 kronor			
	Antal rekvisi- tioner	Samman- lagt värde, kronor	Antal rekvisi- tioner	D:o i % av totala antalet	Samman- lagt värde, kronor	D:o i % av totala värdet
Centralförrådet, Örebro	15 700	1 545 556	8 304	53	28 861	1·9
Huvudförrådet, Malmö	4 760	611 855	2 766	58	8 841	1·4
Huvudförrådet, Luleå	7 420	1 480 513	4 513	61	12 873	0·9

Fördelning,

utvisande antalet rekvisitioner med värde upp till 10 kronor.

Värde på rekvisitionen kronor	Centralförrådet Örebro Antal rekvisitioner	Huvudförrådet Malmö Antal rekvisitioner	Huvudförrådet Luleå Antal rekvisitioner
Under 1·00	1 594	626	1 254
1·00—1·99	1 604	540	902
2·00—2·99	1 143	407	649
3·00—3·99	863	280	474
4·00—4·99	786	259	342
5·00—5·99	603	180	268
6·00—6·99	499	149	220
7·00—7·99	465	125	135
8·00—8·99	399	98	123
9·00—9·99	348	102	146
Summa	8 304	2 766	4 513

För de tre undersökta förrådsavdelningarna uppgingo sålunda de »lågvärdiga» rekvisitionerna, d. v. s. de som hade ett värde under 10 kronor per rekvisition, till mellan 53—61 % av hela antalet rekvisitioner. Dessa »lågvärdiga» rekvisitioners andel av den totala värdesumman utgjorde däremot endast 1—2 %.

Med hänsyn till att en så stor del av hela antalet förrådsrekvisitioner utgör sådana med relativt litet värde per rekvisition och vilkas andel av den totala värdesumman dessutom är mycket liten — en icke obetydlig del av dessa lågvärdiga rekvisitioner torde avse sådana effekter som skrivmaterial, trassel, tändstickor etc. — ansågo järnvägssakkunniga, att det kunde ifrågasättas, om icke några förenklingar av rekvisitionsförfarandet skulle kunna vidtagas beträffande dylika »lågvärdiga» rekvisitioner. Sålunda skulle t. ex.

vissa besparingar kunna påräknas, om debiteringen av de olika tjänstestäl-
lena för effekter av mindre värde, såsom skrivmaterial, trassel, tändstickor
etc., slopades, och förrådsavdelningen i stället erhöll gottgörelse för dylika
effekter genom anslag på kostnadsstaten.

Beträffande detta besparingsförslag ha järnvägssakkunniga samrått med
den inom järnvägsstyrelsen verksamma kontorsutredningen och därvid över-
enskoms, att kontorsutredningen, som avsåg att undersöka förrådsväsendet
vid statens järnvägar, därvid skulle ägna särskild uppmärksamhet åt denna
fråga samt verkställa utredning angående möjligheten att genomföra den här
ifrågasatta förenklingen i förrådsbokföringen.

Kap. VIII. Diverse frågor.

A. Brandskyddsväsendet.

Järnvägssakkunniga ha vid sina studieresor intresserat sig för brandskydds-
väsendet vid statens järnvägars verkstäder, garage m. m. Då statens järn-
vägar i avseende på brandskador icke äro riskförsäkrade utan själva bära
denna risk, framstod det för sakkunniga såsom särskilt viktigt, att brand-
skyddsväsendet i största möjliga utsträckning inriktades på förebyggande
åtgärder samt att en rationell och effektiv inspektion i detta avseende anord-
nades. Enligt vad som inom sakkunniga framhållits har för den privata in-
dustrins del denna brandinspektionsverksamhet funnit en, efter vad det vill
synas, mycket ändamålsenlig lösning genom de olika brandbolagens brand-
inspektörer. Dessa bolag äro sammanslutna i Svenska Brandtarifföreningen,
och inom denna torde under årens lopp ha samlats en mycket rik fond av
erfarenheter i fråga om dylika förebyggande åtgärder mot brandfara.

Järnvägssakkunniga ansågo sig därför vid sammanträde den 24 september
1941 böra ifrågasätta, huruvida icke statsverket genom avtal med Svenska
Brandtarifföreningen borde söka anlita föreningens expertis för brandinspek-
tion inom statsverkets egendom. Sakkunniga beslöto även att hos besparings-
beredningen föreslå närmare utredning i denna fråga.

Sedermera ha sakkunniga också i skrivelse av den 27 november 1942 till
järnvägsstyrelsen föreslagit, att styrelsen tager under övervägande att anord-
na dylik brandinspektion inom statens järnvägars olika anläggningar.

B. Trafikuppdelning mellan järnväg och post ifråga om paket.

I skrivelse till järnvägssakkunniga av den 14 mars 1941 har expeditions-
föreståndaren E. Lidholm, Stockholm, ifrågasatt viss trafikuppdelning mellan
järnväg och post i fråga om paket. Enligt herr Lidholms mening borde post-

verkets och statens järnvägars paketgodstaxor avvägas på sådant sätt, att de lättare paketen upp till 5 kg lämnades till postbefordran och de tyngre paketen till järnvägsbefordran.

Frågan om avvägningen av järnvägens och postens paketgodstaxor har vid flera tillfällen sedan 1930-talets början varit föremål för utredning inom de båda berörda verken. Här torde därför först böra lämnas en översikt över den tidigare behandlingen av denna fråga.

Sedan Stockholms handelskammare år 1930 gjort framställning om sänkning av taxan för postpaket, föreslog generalpoststyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 januari 1931 bl. a. en nedsättning av postavgiften för inrikes paket. I denna skrivelse gjorde styrelsen vissa allmänna uttalanden angående det lämpliga avvägandet av postverkets avgifter. Styrelsen erinrade därvid om att tid efter annan inom riksdagen gjorts uttalanden av innebörd, att postverkets verksamhet icke borde vara inriktad på att tillföra statskassan en för varje år ökad vinst, utan att den del av överskottet, som överstege en normal förräntning av det i postverket nedlagda kapitalet samt skälig vinstmarginal borde användas för nedsättningar av postavgifterna samt för andra förbättringar, som komme allmänheten till godo.

Förslaget upptogs ej av vederbörande departementschef på grund av det statsfinansiella läget, men förslaget blev likväl, sedan motion (nr 345) väckts i andra kammaren, föremål för behandling av 1931 års riksdag. Riksdagen avlog emellertid förslaget.

I skrivelse den 6 november 1934 återkom Stockholms handelskammare med hemställan till generalpoststyrelsen om sänkning av taxan för postpaket. I anledning härav ingav generalpoststyrelsen den 15 januari 1935 skrivelse till Kungl. Maj:t med bl. a. förslag till sänkning av portot för inrikes paket. Styrelsen framhöll härvid som sin mening, att förhållandet mellan post och järnvägsavgifterna icke borde tillskrivas allt för stor betydelse för paketens fördelning mellan de två kommunikationsverken. Generalpoststyrelsen framhöll vidare:

»Säkerligen är det även flera andra faktorer, som spela in därvid. Det behöver endast erinras om att för omkring 25 procent av postpaketen kan järnvägsbefordran icke alls eller endast delvis användas. Postanstalternas antal är också nära dubbelt så stort som järnvägsstationernas och i flertalet fall torde de förra ha ett för allmänheten lämpligare läge än de senare.

Ett obestriddigt faktum är, att postverket befordrar en mycket stor mängd paket, som skulle gå till järnvägarna, därest befordringsavgifterna vore det utslagsgivande för avsändaren. Åtminstone enskilda personer och firmor med förhållandevis ringa pakettrafik torde anse det såsom en naturlig sak att gå till postverket med de lättare paketen men till järnvägen med de tyngre. Av postpaketen är det endast omkring 0,5 procent, som väger över 10 kilogram.

Såsom av det ovan anförda framgår är enligt generalpoststyrelsens mening avgiftsfrågan icke alltid avgörande för allmänheten vid val av befordringssätt för paket. Det är icke heller önskan om ökad pakettrafik för postverket, som i första hand föranlett generalpoststyrelsen att nu föreslå en viss nedsättning av paketportot. Styrelsen har därmed velat i någon mån tillmötesgå ett från allmänheten och särskilt affärsvärlden ofta framfört och — såsom det synes styrelsen — berättigat önskemål.»

Järnvägsstyrelsen avgav utlåtande i frågan den 27 februari 1935 och framhöll därvid bl. a., att det var anledning befara, att en sänkning av paketavgifterna i enlighet med generalpoststyrelsens förslag, innebärande en kalkylatorisk inkomstminskning för postverket på cirka 600 000 kr endast skulle bli en etapp på vägen mot förverkligandet av 1931 års plan, som innebar en inkomstminskning på 1 700 000 kr. Järnvägsstyrelsen ansåg, att ett genomförande av sänkningen skulle innebära en

motsvarande nettoinkomstminskning för järnvägarna på grund av trafikavledning. Även om taxeändringen vore skenbart obetydlig, skulle den sättas in i huvudsak på avstånd, där trafiken var stor och jämviktsläget instabilt, varför verkningarna kunde förväntas bliva betydande. Styrelsen påvisade också, att en avsevärd kalkylatorisk inkomstminskning skulle uppstå, om järnvägarnas pakettaxa skulle sänkas, så att den dåvarande uppdelningen av pakettrafiken mellan de båda verken skulle förbli oförändrad. Järnvägsstyrelsen hänvisade till ett uttalande av generalpoststyrelsen, att en lämplig fördelning av pakettrafiken vore, att de lättare paketen ginge till postverket och de tyngre till järnvägen, och fann det därför egendomligt, att den av generalpoststyrelsen föreslagna sänkningen i huvudsak gällde de tyngre paketen, medan de lättaste lämnades helt utanför.

Järnvägsstyrelsen hemställde till sist i sitt utlåtande till Kungl. Maj:t, att förslag till ändring av portosatserna icke måtte avlätas till riksdagen förrän genom en allsidig utredning klarhet vunnits rörande det lämpliga avvägandet av postverkets och järnvägarnas paketavgifter.

Kungl. Maj:t anbefallde den 15 mars 1935 generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen att gemensamt verkställa utredning rörande det lämpliga avvägandet av postverkets och järnvägarnas paketavgifter. Inom resp. verksamheter tillsattes särskilda delegerade för verkställande av den anbefallda utredningen. Vid tiden för järnvägssakkunnigas behandling av paketgodsförfrågan hade emellertid utredning ännu icke avgivits av de av verksamheterna tillsatta delegerade.

Generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen ha tidigare uttalat, att en sådan uppdelning av paketgodstrafiken mellan de båda verken bör eftersträvas, att de lättare paketen transporteras med postverket och de tyngre med järnvägen. Även järnvägssakkunniga kunna instämma i detta uttalande. Det synes därför lämpligt, att de båda trafikverkens paketgodstaxor avvägas på ett sådant sätt, att en dylik trafikuppdelning kommer till stånd.

Av den vidstående jämförande översikten av postverkets och järnvägarnas avgifter för befordran av paket framgår, att taxorna i stort sett äro anpassade, så att de gynna uppkomsten av en sådan trafikuppdelning mellan de båda verken, som ovan betecknats som önskvärd. Postverkets avgifter äro nämligen som regel billigare för paket med en mindre vikt än 5 å 6 kg, medan järnvägens avgifter däremot äro billigare för tyngre paket. Det förekommer dock, att postverkets avgifter för vissa transportavstånd understiga järnvägens även för paket med en vikt av 7, 8 och 11 kg. Å andra sidan har emellertid järnvägen i vissa fall lägre paketavgifter än posten, då det gäller de lägre vikterna upp till 5 kg.

Efter denna granskning av de båda verkens tariffer och sedan överläggningar ägt rum med representanter för järnvägsstyrelsen, ansågo sig järnvägssakkunniga kunna konstatera, att den uppdelning av pakettrafiken mellan de båda kommunikationsverken, som uppstått genom den nuvarande avvägningen av de båda verkens befodringsavgifter, i stort sett måste anses vara tillfredsställande och att under sådana förhållanden några ytterligare åtgärder av taxepolitiskt eller annat slag för närvarande icke syntes erforderliga.

Jämförelse mellan postverkets och järnvägarnas avgifter för befördran av paket.

Vikt högst kg	Avgift som vanligt paket å posten öre	Avgift för paketgods å järnväg, öre för nedan angivna avstånd, km										
		1—60	61— 100	101— 150	151— 200	201— 300	301— 400	401— 600	601— 800	801— 1 000	1 001— 1 200	Över 1 200
1	60	50	60	70	70	70	90	90	120	120	150	150
3	90	50	60	70	70	70	90	90	120	120	150	150
5	120	70	80	100	100	100	120	120	160	160	200	200
6	180	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320
7	240	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320
8	300	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320
9	360	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320
10	420	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320
11	480	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500
12	540	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500
13	600	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500
14	660	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500
15	720	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500
16	780	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620
17	840	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620
18	900	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620
19	960	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620
20	1 020	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620

De av generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen år 1935 utsedda delegerade ha den 29 januari 1942 avgivit sitt betänkande och anmäla däri, att de för närvarande icke äro beredda att framlägga något förslag till nya avgifter för paketen, vilket huvudsakligen är att tillskriva samma orsaker, som hittills omöjliggjort införandet av ny godstaxa för statens järnvägar, nämligen det nuvarande labila läget. Liksom järnvägssakkunniga anse de delegerade, att med nuvarande avgiftssättning för paketen en tillfredsställande utveckling av pakettrafiken försiggår. Härpå tyder också följande, av delegerade lämnade siffror över den procentuella fördelningen av antalet vid postanstalterna inlämnade paket på olika viktgrupper.

Viktgrupper		Undersökning av år		
		1923	1932	1939
Högst	1 kg.....	34.4	40.4	44.7
Över	1— 3 ».....	41.0	41.5	40.3
»	3— 5 ».....	18.7	13.7	11.5
»	5—10 ».....	5.2	3.9	3.2
»	10—15 ».....	0.3	0.3	0.2
»	15—25 ».....	0.2	0.1	0.1
»	25—30 ».....	0.2	0.1	0.0
Summa		100.0	100.0	100.0

Delegerade framhålla, att dessa siffror visa på en omisskännlig tendens mot en ökning av de mindre paketen och en minskning av de större, och delegerade anse därför, att de nuvarande avgifterna äro så avvägda, att några större erinringar mot desamma icke kunna göras. Delegerade hålla dock icke för uteslutet, att när förhållandena en gång stabiliserats, frågan om den rätta avvägningen mellan berörda avgifter åter kan aktualiseras.

C. Hyresverksamheten vid statens järnvägar.

Järnvägssakkunniga upptogo vid sitt sammanträde den 4 mars 1941 till behandling hyresverksamheten vid statens järnvägar. Enligt statens järnvägars drifttjänststatistik hade denna verksamhet i fråga om bostadslägenheterna, därest i utgifterna inräknades även avsättning till förnyelsefond och ränta på byggnadskapitalet, medfört ett beräknat driftunderskott av 3,3 resp. 2,8 miljoner kronor för åren 1938 och 1939. Järnvägssakkunniga beslöto därför utreda, om icke de utgående hyrorna voro för låga och om icke en höjning av hyresbeloppen vore motiverad, så att bättre överensstämmelse erhöles mellan utgifter och inkomster. Då det emellertid kunde förmodas, att även inom andra grenar av statsförvaltningen de influtna hyresintäkterna för bostadsverksamheten icke lämnade tillräckliga medel till avsättning till förnyelsefond och förräntning av byggnadskapitalet, beslöto järnvägssakkunniga vid sammanträde den 4 mars 1941 att hos besparingsberedningen föreslå en allmän översyn av hyressättningen för tjänstebostäder inom statsförvaltningen.

För att få en uppfattning om huru hyrorna i statens järnvägars bostadslägenheter ligga i förhållande till den öppna marknadens hyror verkställdes i mars 1941 en utredning i denna fråga av järnvägssakkunnigas sekreterare. Härvid jämfördes medelhyrorna i statens järnvägars bostadshus på olika orter tillhörande statens järnvägars I distrikt med medelhyrorna i öppna marknaden på dessa orter enligt socialstyrelsens hyresräkning hösten 1939.

Socialstyrelsens hyresräkning hösten 1939 omfattade samtliga orter, där en mera utbildad hyresmarknad kunde anses förefintlig och där antalet i den öppna marknaden uthyrda lägenheter kunde förmodas vara tillräckligt stort för att medgiva statistiskt hållbara medeltalsberäkningar. Härigenom har undersökningen kommit att omfatta rikets samtliga städer (utom Stockholm) och köpingar, som bilda egna kommuner, samt praktiskt taget alla landskommuner, som innesluta tätorter med minst 1 000 invånare. Huvudresultaten av denna allmänna hyresräkning ha publicerats i Sociala meddelanden, häfte nr 2 för år 1941. I detta häfte redovisas i en särskild tabell antalet hyreslägenheter och medelhyror per år för samtliga ovan angivna hyresräknade orter, specificerade på lägenheter med och utan centralvärme och av olika storlekskategorier. De beräknade medelhyrorna avse egentliga bostadslägenheter, uthyrda i öppna marknaden, och innefatta sålunda icke s. k. blandade lägenheter, av ägaren begagnade lägenheter, lägenheter ägda av bostadsförening, lägenheter upplåtna av bostadsstiftelser eller annat företag av bostadssocial karaktär, av arbetsgivare till egna arbetstagare upplåtna eller uthyrda lägenheter (på grund av att i dessa fall fritt hyresavtal merendels icke föreligger), lägenheter som upplåtes

O r t	Lägenhets storlek i rum och kök	Medelhyra (kr) per år för lägenheter utan centralvärme		SJ medelhyra överstiger (+) eller under- stiger (-) öppna mark- nadens i %	Anm.
		i öppna marknaden	i SJ bostadshus		
Stockholm	1	593	625	+ 5	¹ Trähus intill järnvägen.
	2	888	1 000	+ 13	
	3	1 241	1 380	+ 11	
Stuvsta	2	514	512	± 0	
Huddinge	2	545	542	- 1	
Tumba	1	317	333	+ 5	
	2	505	497	- 2	
Rönninge	2	460	481	+ 5	
Södertälje	1	382	345	- 10	
	2	576	585	+ 2	
Nyköping	2	586	¹ 580	- 10	¹ Ej värme i köken.
Norrköping	1	382	430	+ 13	
	2	596	643	+ 8	
	3 cv*	1 363	1 504	+ 10	
	4 cv*	1 646	1 632	- 1	
	5 cv*	2 030	2 169	+ 7	
Linköping	1	364	395	+ 9	
	2	561	600	+ 7	
Mjölby	2	451	494	+ 10	
	2 cv*	686	¹ 593	- 14	
Flen	1	289	276	- 4	¹ Äldre trähus intill järnvägen.
	2	441	435	- 1	
	3	592	588	- 1	
Sköldinge	1	278	312	+ 12	
	2	408	420	+ 3	
Katrineholm	1	384	360	- 6	
	2	603	560	- 7	
Hallsberg	1	289	293	+ 1	
	2	447	450	+ 1	
	2 cv*	655	635	- 3	
Hagalund	1	444	459	+ 3	
	2	656	643	- 2	
Ulriksdal	1	439	457	+ 4	¹ Äldre trähus intill järnvägen.
	2	614	681	+ 11	
	2 cv*	933	¹ 840	- 10	
Heby	1	252	275	+ 9	
	2	363	409	+ 13	
Sala	1 cv*	443	509	+ 15	
Motala	1	277	282	+ 2	

* cv = centralvärme.

mot särskilt låg hyra på grund av släktskap eller något understödsmoment, lägenheter i av stat och kommun ägda fastigheter, av hälsovårdsmyndighet utdömda lägenheter samt lediga lägenheter.

Det är dessa medelhyror i öppna marknaden, som kommit till användning vid förestående jämförelse för olika orter inom statens järnvägars I distrikt mellan socialstyrelsens medelhyror och medelhyrorna i statens järnvägars bostadshus.

Det är givet, att den ovan verkställda jämförelsen måste bli mycket approximativ till följd av det statistiska materialets heterogenitet och i många fall ringa omfattning. Jämförelsetalen för de olika orterna få därför icke tillmätas alltför stor betydelse, då de i många fall torde kunna förklaras genom rådande speciella förhållanden.

Järnvägssakkunniga ha emellertid ansett sig vara berättigade draga den slutsatsen av den verkställda undersökningen, att någon mera enhetlig eller tydlig tendens till att statens järnvägars medelhyror ligga på en lägre nivå än den öppna marknads medelhyror, sådana dessa komma till synes i den av socialstyrelsen verkställda hyresräkningen för år 1939, icke kunnat förmärkas vid det av järnvägssakkunniga undersökta I distriktet vid statens järnvägar. Då förhållandena enligt vad järnvägssakkunniga kunnat finna torde vara likartade även inom statens järnvägars övriga distrikt, måste därför anledningen till det mindre goda resultatet av statens järnvägars hyresverksamhet till huvudsaklig del vara att finna på utgiftssidan.

Till ytterligare belysande av hyresfrågan i statens järnvägars bostadshus ansågo sig järnvägssakkunniga emellertid böra åt särskilda sakkunniga personer uppdragas att stickprovsvis verkställa hyresvärderingar i statens järnvägars bostadshus, innebärande jämförelse med å vederbörande ort i allmänhet gällande hyrespris för lägenheter av liknande slag. Vid sammanträde den 1 augusti 1941 beslöts därför att hos besparingsberedningen hemställa om bemyndigande att anlita särskilda sakkunniga vid denna hyresvärdering. Sedan besparingsberedningen den 9 oktober 1941 tillkallat särskild expert att biträda beredningen vid undersökning rörande hyressättningen i staten tillhöriga fastigheter, har denne också undersökt hyressättningen i statens järnvägars tjänstebostäder. Denne expert har efter granskning av hyrorna för ett stort antal tjänstebostäder för samtliga distrikt kommit till samma resultat som järnvägssakkunniga, nämligen att orsaken till det mindre goda resultatet för statens järnvägars hyresverksamhet icke kan hänföras till för låga hyror.

Eftersom sålunda anledningen till det mindre goda resultatet av statens järnvägars hyresverksamhet synes ligga på utgiftssidan, ha järnvägssakkunniga sökt finna, vari denna anledning kan bestå. Orsakerna äro givetvis flera, men den allra viktigaste torde vara, att bostäder i stationshus, banvaktstugor m. fl. byggnader, som äro nödvändiga med hänsyn till själva järnvägsdriften, hänföras till hyresverksamheten. Då byggnadskostnaderna för dessa hus, särskilt banvaktstugorna, på grund av enslig belägenhet, besvärliga terrängförhållanden etc. som regel äro avsevärt högre än för vanliga bostadshus av motsvarande storlek, bli som följd härav också kostnaderna för förnyelse och

ränta höga. Vidare torde av nyss angivna orsaker även kostnaderna för underhåll av banvaktstugor etc. bli högre än för vanliga bostadshus. För tjänstebostäder i dylika för järnvägsdriften nödvändiga hus, för vilka annuitets- och underhållskostnaderna till följd av järnvägsdriftens natur och krav blivit onormalt höga, kan det icke anses rimligt eller möjligt att uttaga en mot kostnaden svarande hyra. Det skulle därför kunna vara motiverat att hänföra alla dylika för järnvägsdriften nödvändiga hus, i vilka tjänstebostäder finnas, till järnvägsdriften i stället för hyresverksamheten. Järnvägsdriften skulle i så fall gottskrivas de från dylika bostäder inflytande hyrorna.

Järnvägssakkunniga ha emellertid icke nu — utan närmare utredning — velat föreslå en dylik åtgärd utan ha i stället hos järnvägsstyrelsen förordnat, att den nuvarande redovisningen av hyresverksamheten uppdelas att omfatta, dels tjänstebostäder i särskilda hyreshus på orter med hyresmarknad, alltså den egentliga hyresverksamheten, dels tjänstebostäder i banvaktstugor, stationshus etc., d. v. s. för järnvägsdriften nödvändiga tjänstebostäder, mestadels belägna på orter utan hyresmarknad. Genom en dylik uppdelning erhålles en klarare och tillförlitligare bild av den egentliga hyresverksamhetens ekonomi. Järnvägsstyrelsen har genomfört den föreslagna uppdelningen fr. o. m. 1941 års redovisning av hyresverksamheten.

Kap. IX. Förvaltning och organisation.

A. Statens järnvägars organisation.

Statens järnvägar ha under de båda senaste decennierna som följd av införlivandet av enskilda järnvägar med statsbanenätet undergått en mycket kraftig ökning i sin omfattning. Sålunda uppgick statsbanenätets trafikerade väglängd vid ingången av år 1924 till i runt tal 5 800 km, år 1934 7 500 km och år 1944 10 900 km. Sedan år 1924 har alltså statens järnvägars trafikerade väglängd nästan fördubblats. Då förstatligandet av det enskilda järnvägsnätet helt genomförts, kommer statens järnvägars banlängd att uppgå till omkring 16 500 km, vilket betyder nära nog en tredubbling mot år 1924. Denna starka och snabba utvidgning av statens järnvägars bannät och rörelse gör det angeläget, att till utredning upptaga frågan om den nuvarande organisationens lämplighet för detta större statsbaneföretag. Vid en dylik utredning synes enligt järnvägssakkunnigas mening böra övervägas att medgiva järnvägsstyrelsen vidgad befogenhet i olika hänseenden i syfte att möjliggöra en fullt affärsmässig förvaltning av statens järnvägar. Samtidigt med denna ökade självständighet för järnvägsstyrelsen synes emellertid böra genomföras en kollegial styrelseform för statens järnvägar.

Järnvägssakkunniga vilja i detta sammanhang erinra om vad järnvägsstyrelsen på sin tid anförde över socialiseringsnämndens förslag angående statens järnvägar som allmänt affärsverk, nämligen

»att det affärsdrivande verkets bundenhet till former, som äro i den övriga statsförvaltningen gängse eller till dem närstående, medför vissa olägenheter och är ägnad att försvåra genomförandet av en fullt affärsmässig förvaltning. En större frihet i olika hänseenden, såsom beträffande dispositionen av gjorda anslag, taxeatgärder av vissa slag samt kanske främst verkets inre organisation och vissa med den sammanhängande personalfrågor, skulle enligt styrelsens uppfattning förläna ledningen något mer av den handlings- och rörelsefrihet, som tillkommer ledningen av ett enskilt affärsföretag och som sätter detta i stånd att snabbt och obehindrat av former vidtagna de åtgärder, som påkallas av inträdande, förändrade förhållanden. En sådan i vissa hänseenden ökad, lämpligt avvägd handlingsfrihet torde ock kunna överlåtas åt styrelsen, utan att man behöver gå förbi rāmärkena till de verksamhetsområden, som statsrättsligt och ur principiell synpunkt äro och böra vara statsmakterna förbehållna.

Det vill, att döma av statsbaneekonomikommisionens och socialiseringsnämndens utlåtande, synas, som om man allmänt ansåge berättigat att giva större befogenhet åt en med ett stort enskilt aktiebolags styrelse jämförlig kollegial förvaltning än åt en funktionärstyrelse. Styrelsen vill ej heller för sin del med hänsyn till de fördelar, som kunna vara förbundna med ett ökat mått av självständighet, helt avvisa tanken på en kollegial styrelseform.

De erinringar mot en sådan, vilka styrelsen framlagt i sitt utlåtande av den 22 mars 1922 över statsbaneekonomikommisionens betänkande och förslag del II, äga emellertid alltjämt giltighet. En förvandling av den nuvarande järnvägsstyrelsen till vad man i allmänhet menar med en kollegial styrelse men med bibehållande av dess nuvarande ställning till statsmakterna och i stort sett dess starkt beskurna befogenhet, vilket var vad statsbaneekonomikommisionen tänkte sig, har styrelsen sålunda enhälligt och bestämt motsatt sig. En sådan förvaltning skulle enligt styrelsens mening blott medföra ny tyngd och omgång i förvaltningsarbetet, och några motvägande fördelar, såsom minskat beroende av högre ort, skulle ej vara att vinna. Annorlunda skulle saken däremot ställa sig, om man vill tänka sig den kollegiala styrelsen, vilken styrelsen förutsätter bör utses och tillsättas av Kungl. Maj:t, i lämplig och praktiskt möjliga omfattning tillagd de befogenheter, beträffande vilka järnvägsstyrelsen nu har att vända sig till Kungl. Maj:t och riksdagen. I den kollegialt arbetande styrelsens instans skulle därvid främst handläggas ärenden av sådan art, varemot styrelsens verkställande organ, verkschefen och de föredragande, skulle i allt väsentligt fungera såsom hittills och bibehållas vid sina nuvarande arbetsuppgifter och arbetsmetoder. Med en sådan ordning skulle vissa fördelar onekligen kunna vara att vinna, och, om denna styrelsens tanke därför skulle anses värd beaktande, anser styrelsen det böra till vidare utredning upptagas dels frågan om den lämpliga utvidgningen av järnvägsstyrelsens befogenhet såsom den första förutsättningen för det hela, och dels frågan om den nya styrelsens organisation, varvid den andra förutsättningen måste vara, att den kollegiala styrelsen kan sammansättas på sätt och efter urval, som i möjligaste mån utesluter sådana friktioner och intressekonflikter, som uppenbarligen lätt kunna uppkomma, ifall de uti järnvägsförvaltningen medbestämmande styrelseledamöterna samtidigt hava en ställning eller rötter i annan verksamhet, varigenom de kunna tvingas eller frestas att framträda och arbeta som representanter för intressen, motsatta järnvägsaffärens.»

Frågan om ökad befogenhet för järnvägsstyrelsen i samband med införande av en kollegial styrelseform har behandlats även i besparingsberedningens betänkande. I särskilt yttrande till besparingsberedningens slutbetänkande (SOU 1943: 13) framhålla sålunda herrar Jonsson och Löwbeer (s. 56): »Det kan ifrågasättas, om icke dessa verk (affärsverken) böra få en friare

ställning än de nu ha och ges — under ledning av styrelser, som icke endast bestå av tjänstemän — förutsättningar att i sin företagsverksamhet handla snabbt vid förefallande behov, något som nu icke alltid är möjligt, då regeringens och riksdagens godkännande i frågor av ganska begränsad omfattning måste inhämtas. Till sist blir ju, även med en fri förvaltning, verksamheten ansvarig inför sina uppdragsgivare.»

Järnvägssakkunniga få i anslutning till vad ovan anförts uttala, att sakkunniga anse en allsidig utredning angående statens järnvägars organisation genom särskilt tillkallade sakkunniga lämplig.

B. Det tekniska konstruktionsarbetet.

Järnvägssakkunniga upptogo vid sammanträde den 4 mars 1941 till behandling frågan om det tekniska konstruktionsarbetet inom järnvägsstyrelsen. Det framhölls därvid inom sakkunniga, att vissa besparingar torde vara att påräkna inom detta område, därest konstruktionsarbetet, framförallt i fråga om de egentliga detaljkonstruktionerna, i större utsträckning än som var fallet skulle kunna överflyttas till och åläggas vederbörande entreprenörer. För att få denna fråga belyst, beslöto sakkunniga vid det ovannämnda sammanträdet att hos järnvägsstyrelsen hemställa om utredning. Styrelsen överlämnade den begärda utredningen till järnvägssakkunniga den 21 april 1941. Ett referat av utredningen lämnas nedan.

Verkstadsbyrån.

Verkstadsbyråns konstruktionsavdelning sysslar endast med teknisk statistik samt förslag till arbetsplanläggningar och nybyggnader vid huvudverkstäderna. Några konstruktionsarbeten, vilka skulle kunna överlämnas till entreprenörer för utförande, förekomma alltså icke på denna byrå.

Bantekniska byrån.

De avdelningar inom bantekniska byrån, som utföra konstruktioner till arbeten och anläggningar, för vilka entreprenader komma i fråga, äro bro-, husbyggnads-, signal- och spåravdelningarna samt värme- och sanitetstekniska avdelningen.

Broavdelningen. Denna avdelning åvilar praktiskt taget alla grenar av statens järnvägars byggnadstekniska konstruktioner, i den mån dessa innebära hållfasthetsproblem, såsom järnvägs-, gatu-, väg- och gångbroar, plattformstak, lokstallar, verkstadsbyggnader, grund-, bjälklags-, tak- och andra konstruktioner till större husbyggnader.

I fråga om vissa entreprenadarbeten, framförallt gatu- och vägbroar, plattformstak av trä samt husbyggnader, ha konstruktionerna av olika detaljer överflyttats till och ålagts vederbörande entreprenörer. I de fall så är lämpligt användes detta förfarande även beträffande vissa järnvägsbroar, såsom gångtunnlar och maskinerier för rörliga broar.

Husbyggnadsavdelningen. Såsom ovan angivits utföres i stor utsträckning erforderligt konstruktionsarbete för statens järnvägars husbyggnader genom broavdel-

ningens försorg. Vad gäller byggnadskonstruktioner av större omfattning, som förekommit i samband med av avdelningen utförda arbeten, har i dylika fall även praktiserats, att vederbörande entreprenör ålagts konstruktionsarbetet, och detta förfaringssätt avses även att tillämpas i fortsättningen.

Signalavdelningen. Detaljkonstruktioner i fråga om apparater och materiel för växel- och signalsäkerhetsanläggningar utföras praktiskt taget helt och hållet av de tillverkande firmorna. Endast då det gäller materiel, som standardiserats och sålunda är föremål för förfrågan från olika firmor, ha ritningar uppgjorts inom styrelsen, men även dessa ritningar äro ofta grundade på ritningar, som tidigare uppgjorts av leverantör i samråd med järnvägen.

Vad gäller det konstruktionsarbete, som är att hänföra till uppgörande av förslag till själva säkerhetsanläggningen, har detta beträffande s. k. knappställverk utlämnats till privata firmor.

Spåravdelningen. Det konstruktionsarbete inom avdelningen, som krävt det mesta arbetet, har avsett spårväxlar. Nyttillverkning av växeleffekter har så gott som avslutande utförts vid statens järnvägars egna verkstäder, för vilka spåravdelningen i berörda avseende tjänat som ritkontor. Endast i undantagsfall ha mindre poster dylika effekter beställts vid enskilda verkstäder, varvid redan befintliga standardritningar kunnat läggas till grund för tillverkningen. För andra konstruktioner, tillhörande spåravdelningens arbetsområde, såsom vagnvågar och vändskivor, ha ritningar endast i ringa omfattning utförts inom avdelningen.

Någon ytterligare överflyttning av konstruktionsarbete från avdelningen till vederbörande leverantör torde därför knappast kunna komma ifråga.

Värme- och sanitetstekniska avdelningen. De konstruktioner och programhandlingar för värmeledning och sanitär inredning, vilka utarbetas på denna avdelning, avse till övervägande delen i landsorten belägna stationshus, expeditions- och personallokaler samt bostadshus. Dessa anläggningar utföras sedan i regel av entreprenörer, vilka ha sitt verksamhetsområde i eller i närheten av den ort, där respektive byggnader äro belägna eller skola uppföras. Dessa entreprenörers företag äro i allmänhet icke av sådan storleksordning, att de ha kompetent personal eller i övrigt erforderlig utrustning för utförande av konstruktionsarbete.

I fråga om värme- och sanitetsanläggningar förekomma ej heller några egentliga detaljkonstruktioner, enär dylika arbeten genomgående utgöras av inmontering av handelsvaror, vilkas konstruktion utföres av vederbörande fabrikanter.

Maskintekniska byrån.

Det konstruktionstekniska arbetet vad gäller maskintekniska byrån avser huvudsakligen följande tre fordonsgrupper, nämligen:

- 1) elektrolok,
- 2) motorfordon och ånglok samt
- 3) person- och godsvagnar.

För de olika grupperna likartade specialdetaljer behandlas dock gemensamt.

Vad först *elektrolokavdelningen* beträffar, bedrives på denna avdelning icke något egentligt konstruktionsarbete för nya loktyper och dylikt, utan detta arbete utföres av vederbörande leverantörer.

Beträffande *avdelningen för motorfordon*, d. v. s. rälsbussar, lokomotorer o. s. v., utföres konstruktionsarbetet endast delvis på maskintekniska byrån. Dessa fordon ha på grund av sin egenart i regel konstruerats av resp. leverantörer, varvid givetvis hänsyn tagits till statens järnvägars intressen beträffande viss nödvändig standardisering. Vid anskaffandet av dessa slag av fordon var man från början hänvisad till i marknaden redan befintliga typer. Snart nog framträdde, åtminstone beträffande lokomotorer, nödvändigheten av att maskintekniska byrån, för att få fram

lämpliga typer och göra sig oberoende av uppkommande monopolsträvanden, tog utarbetandet av vissa konstruktioner i egen regi.

Vad *ånglok* beträffar föreligga nu betydande arbetsuppgifter i och med övertagandet av den mycket oenhetliga ånglokparken från enskilda järnvägar. En betydande del av dessa ånglok måste förses med bland annat tryckluftsbroms och oljebesparande smörjningsanordningar, vilket senare även är fallet med statens järnvägars egen ånglokpark.

I fråga om *person- och godsvagnar* ombesörjes konstruktionsarbetet till alldeles övervägande delen inom maskintekniska byrån.

Liksom statens järnvägar verkställa också flertalet utländska järnvägsförvaltningar, av mindre storleksordning, själva sitt konstruktionsarbete i fråga om person- och godsvagnar. Sålunda ha t. ex. holländska, franska och ungerska statsbanorna egna konstruktionskontor.

Tyska riksbанorna hålla sig däremot icke med egna konstruktions- och ritkontor utan överlåta utarbetandet av från riksbанorna lämnade riktlinjer åt resp. huvudfirmor. I detta fall äro dock förhållandena annorlunda än i Sverige. De tyska vagnfirmorna måste på grund av sin omfattande kontinentala och transoceana export hålla sig med mycket stora ingenjörskontor med specialutbildade konstruktörer. Vidare är det här fråga om så stora tillverkningar, att varje fabrikant kan specialisera sig på serier av en eller ett fåtal vagn typer, varvid det blir lönande att hålla konstruktionspersonal av hög kvalitet. Riksbанorna måste det oaktat utöva viss kontroll över att firmorna följa de internationella reglerna och riksbанornas standard i sina konstruktioner.

Elektrotekniska byrån.

Konstruktion av omformare samt anordningar ingående i den elektriska utrustningen i driftcentralerna utföres för närvarande av leverantören, under det att elektrotekniska byråns arbete omfattar planläggning inklusive vissa konstruktioner av lokal karaktär, utfärdande av tekniska bestämmelser samt verkställande av erforderlig teknisk kontroll och inspektion.

Detsamma är förhållandet med telegraf-, telefon- och radioanläggningar samt elektriska belysningsanläggningar. Elektrotekniska byrån projekterar anläggningarna och fastställer tekniska bestämmelser därför samt handhaver den tekniska kontrollen, varemot själva detaljkonstruktionerna av apparater m. m. påvilkar leverantören.

Beträffande kontaktledningen och småkraftledningen samt till dessa ledningsnät anslutna värmeanläggningar m. m. äro de däri ingående anordningarna och detaljerna av speciellt slag och de ha hittills så gott som uteslutande konstruerats på elektrotekniska byrån — delvis i samverkan med tillverkarna — på grund av att elektrotekniska byrån genom de omfattande elektrifieringsföretagen förfogar över de största erfarenheterna i fråga om sådana konstruktioner. Undantag utgöra till anläggningen anslutna transformatorer, vilka helt konstruerats av leverantören efter elektrotekniska byråns bestämmelser.

Det tekniska konstruktionsarbetet i fråga om maskiner, apparater och andra anläggningsdelar, som tillhöra elektrotekniska byråns arbetsområde, utföres alltså redan i så stor utsträckning, som lämpligen kan ske, av entreprenörer, och någon ytterligare överflyttning av sådant arbete torde därför icke kunna ifrågakomma.

Biltrafikbyrån.

Tekniskt konstruktionsarbete i större omfattning förekom inom denna byrå endast beträffande karosseriutförandet och ingick som ett led i arbetet för standardisering av fordonsparken.

Sedan järnvägssakkunniga erhållit järnvägsstyrelsens ovan refererade utredning, ha sakkunniga i dessa frågor haft överläggningar med representanter för olika tekniska byråer inom styrelsen. Sammanfattningsvis kan sägas, att dessa representanter för järnvägsstyrelsen framhållit, att statens järnvägars egna konstruktionsorgan i stort sett endast handha sådana tekniska konstruktionsuppgifter, för vilka de ur ekonomiska och drifttekniska synpunkter torde vara bäst lämpade, medan övriga konstruktionsuppgifter, huvudsakligen olika detaljkonstruktioner, i största möjliga utsträckning ålagts förekommande entreprenörer och leverantörer. Järnvägssakkunniga ha dock ansett sig böra ifrågasätta, om icke detta tekniska konstruktionsarbete inom järnvägsstyrelsen i ännu större utsträckning än som nu är fallet skulle med fördel kunna överflyttas till vederbörande entreprenörer och leverantörer.

Beträffande det inom biltrafikbyrån bedrivna tekniska konstruktionsarbetet ha järnvägssakkunniga den 20 november 1941 tillstyrkt inom järnvägsstyrelsen framkommet förslag, att detta konstruktionsarbete skulle överflyttas till styrelsens maskintekniska byrå, som tidigare handhaft detta arbete och som dessutom handlägger frågor rörande konstruktion och anskaffning av de landsvägsfordonen i tekniskt hänseende så närstående rälsbussarna. Denna organisationsändring, som beräknades medföra en kostnadsbesparing på cirka 20 000 kronor per år, genomfördes av järnvägsstyrelsen fr. o. m. den 1 januari 1942.

C. Geotekniska undersökningar.

Vid sammanträde med järnvägssakkunniga den 10 juni 1942 upptogs till behandling det geotekniska undersökningsarbetet inom järnvägsstyrelsen. Det framhölls därvid, att det för det dåvarande fanns sex olika organ för geotekniska undersökningar inom statsförvaltningen, nämligen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, byggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen och lantbruksstyrelsen. Ehuru de olika geotekniska organens uppgifter i vissa avseenden voro ganska olika, ansågo sig järnvägssakkunniga dock kunna ifrågasätta, om icke vissa besparingar ävensom andra fördelar för det allmänna skulle kunna vara att vinna genom en centralisering av vissa av dessa geotekniska undersökningar, exempelvis laboratoriearbetena, samt genom en begränsning av dessa organs antal.

Då detta besparingsuppslag avsåg flera statliga verk, ansågs det lämpligt, att utredning i denna fråga verkställdes inom besparingsberedningen och beslöts därför att hemställa hos besparingsberedningen om utredning rörande en begränsning av de geotekniska organens antal inom statsförvaltningen samt en centralisering av vissa geotekniska undersökningar.

En centralisering av de geotekniska undersökningarna har på förslag av utredningen rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande (SOU 1943: 22) genomförts inom statsförvaltningen, och fr. o. m. år 1944 har ett statens geotekniska institut inrättats. Järnvägsstyrelsens geotekniska avdelning skall dock enligt riksdagens beslut tills vidare bibehållas.

D. Avlöningskontor inom järnvägsstyrelsen.

Arbetet med upprättande av avlöningslistor, utbetalning av avlöning m. m. verkställes inom järnvägsstyrelsen av varje enskild byrå och kontor för där placerad personal. Inom andra statliga affärsverk, t. ex. generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen, samt inom privata företag av olika slag äro ifrågavarande arbetsuppgifter, vilka i det följande skola benämnas »avlöningsarbetet» vanligen centraliserade till ett särskilt avlöningskontor, gemensamt för hela företaget eller viss större del av detsamma. Då sålunda andra företag, såväl statliga som enskilda, ansett det ekonomiskt fördelaktigt inrätta avlöningskontor för avlöningsarbetet, har fråga uppkommit, om icke för järnvägsstyrelsens del ett dylikt kontor också skulle vara motiverat.

Järnvägssakkunniga hemställde därför den 14 maj 1941 hos järnvägsstyrelsen om utredning, huruvida icke vissa besparingar skulle vara att vinna genom en centralisering till ett särskilt avlöningskontor av avlöningsarbetet inom järnvägsstyrelsen. Den av styrelsen den 9 september 1941 överlämnade utredningen visade, att avlöningsarbete för styrelsens personal — i juni 1941 uppgående till ett antal av 1 085, vartill kom visst antal befattningshavare å övergångsstat jämte städningspersonalen — förekom på 21 olika tjänsteställen, med en personalstyrka varierande från 5 man på ombudsmannens expedition till cirka 340 man på kontrollkontoret. Även den tid, som åtgick för ifrågavarande arbete på resp. tjänsteställen, var därför mycket olika. Att döma av uppgifter från de olika tjänsteställena vill det emellertid synas, som om arbetet med avlöningslistornas upprättande för en månad i genomsnitt skulle kräva en arbetstid av ungefär en timme för varje femtal man.

Summeras de sålunda lämnade tidsuppgifterna visar det sig, att ifrågavarande arbete för hela styrelsen kräver en tid av 215 timmar per månad. Detta innebär, att, för den händelse arbetet med avlöningslistornas upprättande skulle centraliseras till ett enda tjänsteställe — om något särskilt avlöningskontor torde ej kunna bli fråga — detta skulle behöva förstärkas med åtminstone en man (sannolikt mer med hänsyn till att arbetet till huvudsaklig del måste förläggas till slutet av månaden).

Järnvägsstyrelsen framhåller vidare, att här ifrågavarande arbete på samtliga tjänsteställen utföres av personal, som därjämte och under den största delen av månaden har andra tjänsteåligganden och att berörda arbete därför är att anse som ett rent fyllnadsarbete. Någon personalindragning å dessa tjänsteställen skulle icke kunna ske genom en centralisering av avlöningsarbetet, utan en dylik åtgärd skulle i stället medföra personal- och kostnadsökning.

Av de 26 tjänstehavare, som syssla med upprättandet av avlöningslistorna (å vissa tjänsteställen deltaga mer än en man i detta arbete), tillhöra 8 man lönegraderna A 4—A 8 (kontorsbiträden, kanslibiträden och kontorister), 8 man lönegraderna A 10—A 12 (förste kontorister, kansliskrivare och förste kansliskrivare) samt 10 man lönegraderna A 15 och A 17 (kontorsskrivare och bokhållare).

Att tjänstemän, tillhörande så olika lönegrader, utföra samma slags arbete, kan möjligen förefalla mindre rationellt. Styrelsen har emellertid som förklaring härtill meddelat, att med hänsyn till att ifrågavarande arbete, såsom redan framhållits, på samtliga tjänsteställen kräver relativt obetydlig tid, har det på de olika tjänsteställena ålagts de tjänstemän, som vid sidan av övrigt arbete lämpligen kunna utföra detta fyllnadsarbete.

Vad slutligen angår själva utbetalandet av avlöningen utföres detta arbete i regel av vederbörande tjänsteställens expeditionsvakter eller kontorister. Den tid, som åtgår härför, uppgår för hela styrelsen till inalles 116 timmar per månad. Beträffande verkningarna av en centralisering av sistnämnda arbete framhåller styrelsen, att en dylik åtgärd skulle kräva viss förstärkning av personalen å det centrala tjänstestället men däremot icke möjliggöra någon personalminskning på andra håll, där berörda personal i varje fall erfordras för utförande av andra göromål, vilka för närvarande upptaga större delen av deras tid. Om en centralisering av avlöningsutbetalningen därtill skulle ha till följd, att varje befattningshavare själv måste hämta sin avlöning på ett enda ställe, skulle enligt styrelsens mening ytterligare olägenheter och ökade kostnader uppstå till följd av arbetstidsförlust på grund av de lokala förhållandena samt genom köbildning m. m.

Järnvägssakkunniga ha den 30 mars 1943 diskuterat frågan om inrättande av ett gemensamt avlöningskontor för järnvägsstyrelsen tillsammans med den inom styrelsen verksamma kontorsutredningen, varvid överenskomts, att kontorsutredningen vid sina organisationsundersökningar inom styrelsen skulle ägna särskild uppmärksamhet åt denna fråga samt företaga en förnyad utredning angående möjligheten av en centralisering av avlöningsarbetet.

E. Kontorsorganisationen m. m.

Vid statens järnvägar finnas ett flertal tjänsteställen med stort personalantal och med arbetsuppgifter av relativt rutinmässig karaktär. Så är t. ex. fallet i fråga om kontrollkontoret, statistiska kontoret och större biljett- och godsexpeditioner. Beträffande dessa tjänsteställen torde det enligt järnvägssakkunnigas mening vara möjligt att genom rationaliseringsåtgärder, gällande arbetsmetoder, hjälpmedel för arbetet, arbetsplatsernas anordning etc. vinna icke obetydliga besparingar i driftkostnader.

Järnvägssakkunniga beslöto därför vid sammanträde den 8 maj 1941 att hemställa hos besparingsberedningen, att beredningens experter skulle verkställa undersökning angående kontorsarbetets organisation på järnvägsstyrelsens kontrollkontor och statistiska kontor samt på större biljett- och godsexpeditioner.

Besparingsberedningens delegation för organisationsundersökningar påbörjade genom den s. k. kontorsutredningen på senhösten 1942 dylika organisationsundersökningar inom statens järnvägar.

Till kontorsutredningen ha järnvägssakkunniga dessutom för vidare hand-

läggning överlämnat följande besparingsuppslag angående inrättande av dels en maskinskrivningscentral för järnvägsstyrelsen, dels ett centralt personalregister för statens järnvägar.

Frågan om inrättande av en maskinskrivningscentral för järnvägsstyrelsen upptogo järnvägssakkunniga till behandling vid sammanträde den 1 augusti 1941. Det framhölls därvid, att varje byrå och kontor inom järnvägsstyrelsen hade sin egen maskinskrivningspersonal. Tidigare hade funnits en för styrelsens tjänsteställen gemensam maskinskrivningsavdelning, förlagd under dåvarande administrativa byrån, vilken avdelning ombesörjt huvudparten av allt maskinskrivningsarbete. Dylik centraliserad maskinskrivning förekom i flera fall inom banker och försäkringsbolag. Järnvägssakkunniga ansågo sig därför böra ifrågasätta, huruvida icke vissa besparingar skulle kunna ernås genom att de enskilda byråerna och kontoren voro försedda med egen maskinskrivningspersonal endast i sådan omfattning, att det motsvarade det absoluta minimibehovet, medan övrigt maskinskrivningsarbete skulle utföras av en för hela järnvägsstyrelsen gemensam maskinskrivningsavdelning.

Vid sammanträdet den 1 augusti 1941 diskuterade järnvägssakkunniga också frågan om ett centralt personalregister för statens järnvägars personal och ifrågasattes därvid, huruvida icke ett dylikt register skulle kunna vara av värde för den löpande personalredovisningen och för statistiska kontorets arbeten med personalstatistiken. Personalregistrets uppgifter kunde även ligga till grund för de pensionsutredningar, som verkställdes tid efter annan, samt vidare komma till användning för de specialutredningar angående personalförhållanden etc., som kunde erfordras för att möjliggöra en ur verkets synpunkt rationell rekryteringspolitik och utbildningsverksamhet.

I detta sammanhang torde böra omnämnas att järnvägssakkunniga vid sammanträde den 21 februari 1941 diskuterade eventuella besparingsåtgärder i fråga om statistikarbetet och de statistiska publikationerna vid statens järnvägar. Då sakkunniga ansågo, att denna fråga, åtminstone i vad gällde den officiella statistiken, lämpligen borde upptagas till prövning i ett sammanhang för de olika kommunikationsverken, beslöto sakkunniga vid nämnda sammanträde att inhämta närmare direktiv från besparingsberedningen, innan utredning igångsattes. Sedan besparingsberedningen tillsatt en särskild statistikkommitté, vilken bl. a. hade till uppgift att till omprövning upptaga den statistiska verksamhetens organisation och arbetsmetoder, ansågo sig sakkunniga icke vidare behöva ingå på denna besparingsfråga.

F. Reklamverksamhet och presstjänst.

Järnvägssakkunniga upptogo vid sammanträde den 8 maj 1941 till behandling statens järnvägars reklamverksamhet. I samband härmed diskuterades möjligheten att anordna försäljning av reklamutrymme i statens järnvägars personvagnar och på statens järnvägars stationer till privata företag.

Å ena sidan framhölls inom sakkunniga, att för att finansiera de i framtiden

med säkerhet stegrade kostnaderna för statens järnvägars egen upplysnings- och reklamverksamhet syntes det kunna ifrågasättas att vid statens järnvägar införa en starkt begränsad förhyrning till privata av annons- och reklamutrymmen i vagnar och på stationer. De enskilda järnvägarna hade enligt vad som uppgavs inom sakkunniga före krigsutbrottet 1939 haft under övervägande att i lokaltågsvagnarna mot betalning tillhandahålla annons- och reklamutrymme till privata firmor. Vissa firmor hade tillfrågats, om de voro villiga att annonsera i vagnarna. Det hade visat sig, att firmorna hade ett mycket stort intresse för dylik annonsering samt att de av dem avgivna betalningsanbudet voro mycket fördelaktiga för järnvägarna. Det hade varit avsett, att den planerade reklamverksamheten för privata vid de enskilda järnvägarna skulle handhavas av ett särskilt bolag. Efter krigsutbrottet hade emellertid planerna på en dylik reklamverksamhet icke längre ansetts aktuella och deras genomförande hade därför tills vidare uppskjutits. Uthyrning av annons- och reklamutrymme förekommer i Sverige hos de flesta kommunala trafikmedel samt i utlandet förutom hos kommunala även hos statliga trafikmedel.

Å andra sidan framhölls inom sakkunniga beträffande frågan om privat reklam i statens järnvägars personvagnar och på statens järnvägars stationer att, då man under alla omständigheter måste tänka sig, att en dylik reklam måste göras starkt begränsad, skulle med säkerhet vissa svårigheter uppkomma att verkställa en rättvis fördelning av reklamutrymmet mellan olika annonsörer. Vidare anfördes vissa betänkligheter mot att ett statens affärsverk skulle upplåta sina lokaler för privat reklam, särskilt som i detta fall annonsörerna även kunde förväntas vara statens järnvägars kunder.

Med hänsyn till den ekonomiska betydelsen av denna fråga beslöto järnvägssakkunniga vid sammanträde den 6 mars 1944 — utan att sakkunniga själva togo ställning till frågan — att fästa järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på möjligheten av att genom privat reklam i statens järnvägars personvagnar och på statens järnvägars stationer erhålla ökade intäkter.

Under nuvarande högtrafiktider har vid statens järnvägar bedrivits en omfattande upplysningsverksamhet för allmänheten angående olika järnvägsförhållanden, vilken varit av stor betydelse ur driftekonomisk synpunkt. Genom denna upplysningsverksamhet har det varit möjligt att påverka allmänheten i »konsumtionsstyrande» riktning, t. ex. genom reklamkampanjer för att förmå allmänheten att företaga sina resor och sända sitt gods under tider, då järnvägarnas transportapparat icke är starkast belastad, eller att verkställa snabb lastning och lossning av godsvagnar.

Med hänsyn till en dylik upplysningsverksamhet samt även av andra anledningar torde det vara av stort värde för statens järnvägar att ha ett förtroendefullt samarbete med tidningspressen. Järnvägssakkunniga ansågo sig därför i anslutning till inom järnvägsstyrelsen framkommet förslag vid sammanträde den 1 augusti 1941 böra ifrågasätta, om icke i ett affärsföretag av statens järnvägars storleksordning borde inrättas en särskild pressdetalj för att möjliggöra ett intimare samarbete med tidningspressen och därigenom

uppbygga en effektiv och rationell upplysningsverksamhet, vilken skulle vara av stor betydelse för verkets ekonomi icke endast under nuvarande kristider utan även på mera lång sikt.

Fr. o. m. den 1 mars 1943 har en journalist av facket anställts som pressombudsman vid statens järnvägar, varjämte en särskild pressorganisation skapats, berörande alla tjänsteställen vid statens järnvägar. Denna organisation torde möjliggöra den för verkets ekonomi och good-will så nödvändiga intima kontakten med tidningspressen och allmänheten.

Vidare framhöllo sakkunniga vid sammanträdet den 1 augusti 1941 vikten av att järnvägspersonalens möjligheter underlättades att erhålla informationer över ändamålet med vidtagna förändringar inom trafik- och drifttjänsten, avsikten med nyutfärdade föreskrifter m. m. Sakkunniga ansågo detta lämpligen kunna ske genom inrättande av en av järnvägsstyrelsen utgiven facktidsskrift för personalen och förordade därför ett inom styrelsen framkommet förslag i detta syfte.

Fr. o. m. den 1 januari 1943 har vid statens järnvägar i ovan angivet syfte inrättats en särskild personaltidning, »SJ-Nytt».

Kap. X. Sammanfattning.

Järnvägssakkunniga ha medverkat i det av järnvägsstyrelsen redan tidigare inledda och alltjämt pågående besparingsarbetet vid statens järnvägar samt undersökt, vilka ytterligare besparingar, som kunde ifrågakomma inom statens järnvägars skilda verksamhetsområden. Vid sitt arbete ha sakkunniga framför allt sökt inrikta sig på sådana rationaliseringsåtgärder, som på längre sikt kunde anses ägnade att stärka statens järnvägars ekonomi och effektivitet. Genom samverkan med järnvägsstyrelsen ha sakkunniga sålunda sökt nå fram till olika reformer. Sakkunniga ha till järnvägsstyrelsen avgivit olika förslag och rekommendationer i rationaliserings- och besparingsfrågor, vilka förslag därefter i flertalet fall genomförts eller blivit föremål för ytterligare utredningar inom järnvägsstyrelsen. På begäran av järnvägsstyrelsen ha sakkunniga dessutom lämnat yttrande beträffande vissa föreliggande besparingsuppslag.

För att förbättra statens järnvägars kundtjänst och på så sätt erhålla ökade nettointäkter av trafiken ha järnvägssakkunniga föreslagit att efter kriget skulle vidtagas vissa ändringar i fråga om styckegodstransporternas organisation vid statens järnvägar (kap. II, avd. B).

För att erhålla en ekonomisk sanering av det svenska järnvägsnätet ha järnvägssakkunniga ifrågasatt, att sådana, statens eller enskilda järnvägar tillhörande bandelar, som förlorat eller efter kriget kunde väntas helt eller delvis förlora sin betydelse, skulle antingen nedläggas eller också nedrustas till s. k. trafikspår. Efter framställning av sakkunniga ha järnvägsstyrelsen

och Svenska järnvägsföreningen påbörjat utredning angående vilka bandelar, som böra ifrågakomma vid en dylik sanering av järnvägsväsendet. Vidare ha sakkunniga, i syfte att åstadkomma ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av de förståtligade smalspåriga bandelarna vid statens järnvägar, framlagt vissa förslag till förenklad förvaltning och drift vid dessa bandelar (kap. II, avd. C).

Järnvägssakkunniga ha vidare föreslagit inrättande inom järnvägsstyrelsen dels av ett organ för järnvägsekonomisk planering och forskning (kap. II, avd. D), dels av ett organ för arbetsstudier inom drifttjänsten och förrådstjänsten (kap. II, avd. E).

Sakkunniga ha behandlat frågan om väntetiden för befordran av rekryteringspersonal och efter förslag av järnvägsstyrelsen förordat vissa förlängningar av väntetiderna i syfte att förhindra en sådan ökning av den fast anställda personalen vid statens järnvägar, att denna personal skulle bli för stor för den trafik, som kan förväntas efter krigets slut (kap. III, avd. A).

För kontorsarbetet inom statens järnvägars förrådsväsende ha järnvägssakkunniga rekommenderat ökad användning av kvinnlig arbetskraft (kap. III, avd. B).

Järnvägssakkunniga ha diskuterat frågan om en höjning av pensionsåldern för statens järnvägars tjänstemän. Då syftet med en dylik höjning av pensionsåldern för statens järnvägars del kunde uppnås även på andra vägar, nämligen genom att fullt arbetsdugliga tjänstemän kunde erhålla anstånd med pension under högst tre år och då dessutom möjlighet förefanns att återanställa pensionärer i tillfällig tjänst, ansågo sakkunniga, att frågan om höjning av pensionsåldern icke behövde föranleda några åtgärder från sakkunnigas sida (kap. III, avd. C).

I fråga om undervisningsväsendet vid statens järnvägar ha sakkunniga föreslagit, att vissa av de nuvarande utbildningskurserna för personal inom drifttjänsten helt eller delvis skola omläggas till korrespondenskurser (kap. III, avd. D).

Järnvägssakkunniga ha fäst järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på vikten av att all vid statens järnvägar anställd personal, som tjänstgör som arbetsledare, undervisas i och äger kännedom om arbetsledningens praktiskt-ekonomiska, sociala, yrkeshygieniska och arbetspsykologiska problem (kap. IV, avd. A).

Sakkunniga ha vidare behandlat drifttjänstkontrollen vid statens järnvägar och i uttalande till järnvägsstyrelsen framhållit den utomordentliga betydelsen för statens järnvägars ekonomi, särskilt under nuvarande högrafiktider, av att de ledande och inspekterande tjänstemännen inom drifttjänsten i största möjliga utsträckning frigöras från expeditionsarbete, så att de kunna ägna sig åt den mera direkta ledningen och övervakningen av drifttjänsten (kap. IV, avd. B).

I anslutning till det utredningsarbete, som under år 1941 pågick inom järnvägsstyrelsen i fråga om statens järnvägars bilrörelse, ha järnvägssakkunniga ägnat denna verksamhetsgren särskild uppmärksamhet. Sakkunniga ha så-

lunda föreslagit eller tillstyrkt olika åtgärder i syfte att förbättra bilrörelsens ekonomi (kap. V, avd. A och B).

Järnvägssakkunniga ha likaså deltagit i det utredningsarbete, som förekommit inom järnvägsstyrelsen i syfte att åstadkomma besparingar i fråga om den rullande materielens utrustning och underhåll (kap. VI, avd. A).

Beträffande verkstadsbokföringen ha sakkunniga ifrågasatt viss förenkling (kap. VI, avd. B).

För rationaliseringsarbetet inom statens järnvägars förrådsväsende ha järnvägssakkunniga förordat användning av arbetsstudier. Men därutöver ha sakkunniga ansett det önskvärt att få till stånd en allmän översyn av förrådsverksamheten genom en utomstående förrådsexpert. Sakkunniga ha i denna fråga sökt kontakt med statens organisationsnämnd, varvid överenskommits att nämnden i samråd med järnvägsstyrelsen skulle verkställa en dylik översyn (kap. VII, avd. A).

Järnvägssakkunniga ha vidare ifrågasatt viss förenkling av förrådsbokföringen vid statens järnvägar (kap. VII, avd. B).

I fråga om brandskyddsväsendet vid statens järnvägar ha järnvägssakkunniga funnit det angeläget, att brandskyddsväsendet i största möjliga utsträckning inriktas på förebyggande åtgärder. För att erhålla en rationell och effektiv brandinspektion inom statsverkets egendom ha sakkunniga ifrågasatt och hos dåvarande besparingsberedningen föreslagit utredning, huruvida icke statsverket genom avtal med Svenska Brandtarifföreningen borde söka anlita föreningens expertis för dylik brandinspektion. Vidare ha sakkunniga föreslagit järnvägsstyrelsen, att denna tager under övervägande att anordna en dylik brandinspektion inom statens järnvägars olika anläggningar (kap. VIII, avd. A).

Järnvägssakkunniga ha behandlat frågan, om den nuvarande trafikuppdelningen mellan järnväg och post i fråga om paket kan anses tillfredsställande, och funnit att så i stort sett måste anses vara fallet (kap. VIII, avd. B).

Hyresverksamheten vid statens järnvägar har varit föremål för sakkunnigas granskning och sakkunniga ha härvid funnit, att anledningen till det mindre goda resultatet av statens järnvägars hyresverksamhet icke torde vara, att hyrorna äro för låga i jämförelse med hyrorna på öppna marknaden. Orsakerna synas i stället ligga på utgiftssidan. Det torde framför allt vara de höga byggnads- och underhållskostnaderna för byggnader, som äro nödvändiga för järnvägsdriften, såsom banvaktstugor, stationshus etc., vilka föranleda det mindre goda driftresultatet av hyresverksamheten. För att erhålla en tillförlitligare bild av den egentliga hyresverksamhetens ekonomi, d. v. s. bostäder i särskilda hyreshus på orter med hyresmarknad, ha järnvägssakkunniga föreslagit, att denna skall redovisas särskilt (kap. VIII, avd. C).

Järnvägssakkunniga ha behandlat det tekniska konstruktionsarbetet inom järnvägsstyrelsen och därvid ifrågasatt, om detta icke i ännu större utsträckning än som är fallet skulle kunna överflyttas till och åläggas vederbörande entreprenörer och leverantörer (kap. IX, avd. B).

I fråga om de geotekniska undersökningarna inom statsförvaltningen ha de sakkunniga hos dåvarande besparingsberedningen föreslagit utredning rörande en begränsning av de geotekniska organens antal inom statsförvaltningen samt en centralisering av vissa geotekniska undersökningar (kap. IX, avd. C).

Beträffande kontorsorganisationen ha olika besparingsuppslag varit föremål för behandling av sakkunniga. Sålunda hemställde sakkunniga hos besparingsberedningen, att beredningens experter skulle undersöka kontorsarbetets organisation på järnvägsstyrelsens kontrollkontor och statistiska kontor samt på större biljett- och godsexpeditioner. Vidare ha sakkunniga ifrågasatt inrättande av dels ett gemensamt avlöningskontor och dels en särskild maskinskrivningscentral inom järnvägsstyrelsen. Dessutom ha sakkunniga ifrågasatt, om icke ett centralt personalregister för statens järnvägars personal borde upprättas. Slutligen ha sakkunniga företagit vissa preliminära utredningar rörande statens järnvägars revision. Beträffande samtliga här nämnda besparingsuppslag rörande kontorsorganisationen ha järnvägssakkunniga sedermera samrått med den inom järnvägsstyrelsen verksamma kontorsutredningen, varvid överenskommits att kontorsutredningen skulle verkställa vidare utredning beträffande dessa besparingsuppslag (kap. IX, avd. D och E).

Järnvägssakkunniga ha diskuterat möjligheten att försälja reklamutrymme i statens järnvägars vagnar och på dess stationer till privata företag. Med hänsyn till de betänkligheter av olika slag, som kunna anföras mot en dylik försäljning, ha sakkunniga icke ansett sig böra framlägga något förslag i denna fråga, utan ha endast fäst järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på möjligheten att genom försäljning av reklamutrymme erhålla ökade intäkter. Sakkunniga ha vidare tillstyrkt förslag om inrättande av en pressdetalj inom styrelsen samt av en särskild personaltidning för statens järnvägar (kap. IX, avd. F).

Förutom ovan angivna besparings- och rationaliseringsfrågor, som järnvägssakkunniga behandlat i samverkan med järnvägsstyrelsen, ha sakkunniga även ansett sig böra framlägga några förslag rörande transportväsendets fredsproblem samt om statens järnvägars organisation.

För att erhålla en rationell transportorganisation i vårt land föreslå järnvägssakkunniga sålunda,

dels att frågan om en rationalisering av transportväsendet upptages till behandling vid det nu pågående planeringsarbetet för freden,

dels att ett särskilt trafikinstitut för utredningar rörande transportväsendet inrättas och att frågan om en lämplig organisation för ett dylikt institut upptages till närmare utredning (kap. II, avd. A).

Beträffande statens järnvägars organisation uttala sig järnvägssakkunniga för en allsidig utredning genom särskilt tillkallade sakkunniga (kap. IX, avd. A).

Särskilt yttrande av herr Lingman.

Under behandlingen av de olika förslag till besparingsåtgärder, som järnvägssakkunniga avgivit, har undertecknad anmält en mot majoriteten avvikande mening i följande frågor.

I. Trafiksvaga bandelar.

I skrivelse till järnvägsstyrelsen ha järnvägssakkunniga rekommenderat vissa riktlinjer och förslag till förenklad förvaltning och drift vid de förstatligade smalspårsbanorna. Med hänvisning till att dessa förslag tillkommit efter företagna undersökningar, uttalades i skrivelsen, att de föreslagna åtgärderna torde vara ägnade att åstadkomma ett tillfredsställande ekonomiskt resultat för dessa bandelar.

Utgående ifrån att driften vid samtliga bandelar givetvis bör ordnas så, att bästa möjliga driftresultat ernås, har jag dock icke kunnat helt ansluta mig till de av majoriteten i detta fall rekommenderade åtgärderna. Enligt min mening ha nämligen de företagna undersökningarna varit alltför ofullständiga för att kunna läggas till grund för de preciserade förslag, som majoriteten i detta avseende förordat.

I det avgivna förslaget framhålles, att undersökning bör företagas för att utröna, huruvida det kan vara lämpligt att framdeles helt eller delvis nedlägga driften vid en del av dessa banor. Såsom motivering härför hänvisas till den konkurrens, som kan förväntas från landsvägstrafiken, sedan nuvarande restriktioner för denna trafik upphört. Den saneringsplan, som här anvisats, tager således uteslutande sikte på vad som bör göras för att avveckla ekonomiskt mindre bärkraftiga linjer. Beträffande de banor, som efter en sådan sanering anses böra bibehållas, förordas »som synnerligen angeläget, att alla tänkbara förenklingar vidtagas för att därigenom hålla utgifterna i statens järnvägars regi nere».

Anvisningarna syfta således uteslutande till olika åtgärder för att genom minskade utgifter kunna åstadkomma ett bättre ekonomiskt resultat, medan möjligheterna att genom ökade inkomster ernå detsamma icke alls berörts. Även sistnämnda utväg borde dock enligt min mening tillmätas minst lika stor betydelse och på allt sätt beaktas. Det kan nämligen icke anses vara uteslutet, att det åtminstone vid vissa banor finnes förutsättningar för en lönande trafik, därest tillmötesgående åtgärder vidtagas för att på bästa sätt tillgodose trafikantintressena. Även om en del av de i förslaget förordade förenklingarna kunna vara motiverade, bör det därför icke förbises, att även vissa förbättringar för att höja effektiviteten kunna vara ägnade att stärka banornas ekonomi. Jag har därför ansett, att vad härmed hör samman även

bort undersökas och att erforderliga åtgärder för att höja banornas trafikkapacitet därvid uppmärksammas.

Skillnaden i spårvidden, som försvårar ordnandet av samtrafik, verkar givetvis återhållande på trafikomfattningen vid dessa bandelar. Detta har emellertid redan beaktats genom Kungl. Maj:ts beslut om utredning angående vissa smalspårsbanors ombyggnad till normalspåriga. Syftet med denna utredning synes även vara särskilt väl motiverat i de fall möjligheter förefinnas att därmed skapa anknytning för genomgångstrafik mellan befintliga normalspårslinjer.

För att i största utsträckning bibehålla de järnvägslinjer, som nu finnas, samt för bevarande och möjligen förbättrande av deras kapacitet, talar även andra omständigheter. Under de nuvarande krisförhållandena, då landsvägs- trafiken på grund av kända svårigheter icke kunnat ombesörja någon mera betydande del av transporterna, ha järnvägarna fått svara för såväl gods- som persontrafiken i en omfattning, som tidigare knappast varit tänkbar. Att järnvägarna kunnat lösa de svåra uppgifter de haft sig ålagda, har även rönt uppskattning från alla håll och icke minst ur militär synpunkt. Även om ändrade förhållanden inträda efter ett fredsslut, finnas tyvärr inga garantier för att liknande trafiksvårigheter framdeles icke skulle kunna inträffa. Därför synes starka skäl kunna åberopas för att det transportmedel vi ha i våra järnvägar och som hitintills visat sig motsvara även mycket högt ställda förväntningar även i framtiden blir utnyttjat.

Vid behandlingen av de förslag i nyssberörda hänseende, som majoriteten sålunda ansett angelägna att genomföra, ha emellertid endast de för järnvägarna rent affärsmässiga synpunkterna tillmätts avgörande betydelse. Ur enbart besparingssynpunkt kan detta betraktelsesätt givetvis vara förståeligt men det synes mig likväl icke vara möjligt att bedöma här föreliggande frågor som isolerade besparingsproblem. Då det blir fråga om att genomföra de föreslagna åtgärderna kan det nämligen visa sig bli ofrånkomligt att jämväl taga hänsyn till andra faktorer, som kräva beaktande vid ett slutgiltigt ställningstagande. Jag har därför ansett sakliga skäl föreligga för att sådana inverkande faktorer även borde ha uppmärksammas i de avgivna förslagen. Ett förbiseende härav kan nämligen leda till att de åtgärder, som rekommenderats, giva antydning om besparingar, som sedermera icke kunna genomföras. Då det blir fråga om verkställandet av de åtgärder, som majoriteten i detta fall anvisat, kan det nämligen bli nödvändigt att jämväl taga hänsyn till trafikantintressena samt berörda landsdelars behov av sådana järnvägs-kommunikationer, som ha vital betydelse för näringslivet och samfärdseln. Man kan i detta sammanhang icke förbise, att tillkomsten av dessa bandelar givetvis haft sin grund i behovet av järnvägar och som även varit förutsättningen för ifrågavarande landsdelars ekonomiska utveckling. Därest nu den omständigheten, att staten blivit ägare av dessa bandelar, skulle leda till att det tidigare hänsynstagandet till trafikanternas och bygdens intressen komme att åsidosättas för enbart affärsmässiga beräkningar av varje ban-

dels bärighet, torde syftemålet med förstattligandet i väsentlig utsträckning bliva förfelat.

I de detaljerade förslag, som majoriteten förordat i fråga om personalens utnyttjande vid dessa bandelar, ingår även att erforderlig personal skall kunna disponeras obehindrat för de olika i driften förekommande arbetsuppgifterna vid såväl trafik- som ban- och maskinavdelningarna.

Detta kommer givetvis att innebära, att denna personal ålägges skiftande arbetsuppgifter, för vilkas utförande kräves en mera mångsidig yrkeskunskap än då tjänsten endast berör en avdelning. Även om tjänsten vid varje särskild avdelning i något avseende kan anses vara enklare vid dessa banor än vid de normalspåriga bandelarna, kommer dock detta allsidiga utnyttjande av personalen att ställa så stora fordringar på densamma i fråga om arbetsuppgifter och ansvar, att den i detta avseende torde bliva fullt jämställd med personal vid normalspårslinjerna. För ernående av en enhetlig och objektiv bedömning av dessa arbetsuppgifter har jag därför ansett, att hithörande frågor bort göras till föremål för närmare undersökning, innan förslag om ökad differentiering av lönegradsplaceringen för såväl högre som lägre befattningar kunnat förordas.

Beträffande den föreslagna åtgärden att vid dessa smalspårsbanor ersätta befattningshavare i 5:e lönegraden med dylika i 4:e lönegraden har jag såsom skäl för en däremot avvikande mening, utöver vad ovan framhållits, även anfört följande.

Vid den år 1939 genomförda löneregleringen för bl. a. Karolinska sjukhuset hade direktionen under åberopande av »att manliga befattningshavare i statens tjänst icke i allmänhet vore placerade i lägre lönegrad än A 5» föreslagit uppflyttning i denna lönegrad av befattningshavare, som då voro placerade i A 4. Detta förslag, som tillstyrkts i de yttranden, som avgåvos, bifölls och fastställdes även av 1939 års riksdag, varför den av mig inom järnvägssakkunniga framförda uppfattningen, nämligen att en sådan sänkning i lönegradshänseende, som ovan nämnts, icke kan vara sakligt berättigad, även torde få anses vara i överensstämmelse med statsmakternas egen inställning till denna fråga. Då nu även dessa lägre befattningshavare vid smalspårsbanorna, som följd av förslaget om personalens allsidiga utnyttjande under alla förhållanden torde komma att tagas i anspråk för tjänsteuppgifter, som bliva minst lika arbets- och ansvarsfyllda som ovannämnda sjukhuspersonals, synes även av denna anledning några sakliga skäl icke kunna åberopas för denna differentiering av den lägsta lönegraden.

I det avgivna förslaget ingår även, att trafikplatser i största möjliga utsträckning skola bemannas med kvinliga platsvakter. Då manlig personal härigenom icke kommer att finnas tillgänglig för biträde vid tågen med in- och utlastning av gods m. m., har jag icke kunnat biträda förslaget om att ersätta konduktörspersonalen med biljettpojkar eller biljettflickor.

Vad slutligen gäller den lämpligaste driftsformen för dessa banor samt eventuella fördelar med att dessa i förvaltningshänseende utbrytas ur den

normala organisationen, har jag framhållit, att vad därmed sammanhänger bort göras till föremål för en mera fullständig utredning, innan särskilda former eller åtgärder kunnat förordas.

II. Väntetider för befordran av rekryteringspersonal.

Vid behandlingen av förslaget om förlängda väntetider för befordran till extra ordinarie och ordinarie befattning anförde jag vissa skäl emot vidtagandet av en sådan åtgärd. Därvid ansåg jag mig böra framhålla, att det av järnvägsstyrelsens i ärendet företagna utredning icke framgick, efter vilka grunder undersökningen angående bottenbehovet av personal vid driftsavdelningarna verkställets och att det därför icke var möjligt att med ledning därav bedöma läget vid minskad trafik. Vidare hänvisades till att järnvägsstyrelsen redan vidtagit vissa åtgärder, som kunde anses tillräckliga för att medgiva erforderlig anpassning av personalbehovet.

Beträffande de besparingar i lönekostnader, som beräknades uppstå genom förslaget om förlängning av väntetiderna, ansåg jag skäl erinra om att lönesättningen för den tillfälliga personalen var beroende av väntetiderna för den fastare anställningen. I överenskommelsen om dessa löner, som träffats mellan järnvägsstyrelsen och personalorganisationen, ingick nämligen, att aspirantanställning skulle erhållas efter 6 månaders anställning och extra ordinarie befattning efter 18 månaders anställning. Då en förlängning av dessa väntetider givetvis skulle upphäva grunderna för nämnda överenskommelse, borde det därför beaktas, att även lönefrågan för den tillfälliga personalen därmed kunde återkomma för ny prövning.

I det fall någon ytterligare förlängning av väntetiderna emellertid skulle bli ofrånkomliga, ansåg jag mig därför böra förorda, att denna fråga, som berör personalens anställnings- och lönevillkor, lämpligast borde lösas genom förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och de förhandlingsberättigade personalorganisationerna.

Den vidare utvecklingen av denna fråga har även givit vid handen, att de anförda betänkligheterna mot de förlängda väntetiderna voro välgrundade. Genom att järnvägsstyrelsen i stället för att fullfölja förslaget om utökade väntetider nödgades återgå till de föreskrifter härutinnan, som tidigare varit gällande, och dessutom medgiva löneförbättringar för den tillfälliga personalen, har den beräknade kostnadsbesparingen enligt min mening förbytts till en merutgift, enär lönekostnaderna enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit i annat sammanhang, som ej berört järnvägssakkunnigas arbete, stegrats med omkring 1 milj. kronor per år.

III. Kvinnlig arbetskraft.

I fråga om ökad användning av kvinnlig arbetskraft har jag ansett mig böra tillråda den största försiktighet med hänsyn till de speciella krav, som i regel måste ställas på den vid järnvägsdriften anställda personalen. Därvid

har jag även ansett det böra beaktas, att då lönen är lika för manliga och kvinnliga befattningshavare, några ekonomiska besparingar icke kunna göras genom att i större utsträckning anställa kvinnlig arbetskraft. Däremot skulle detta försvåra möjligheterna att för vissa arbetsuppgifter utnyttja här för lämpliga manliga befattningshavare, vilka ådragit sig vissa defekter och av denna anledning icke kunna användas för mera krävande arbetsuppgifter inom andra tjänsteområden.

BILAGOR

BILAGOR

Översikt över rationaliseringsarbetet vid statens järnvägar under 1930-talet.

Av sekreteraren ARNE SJÖBERG.

Efter det första världskrigets slut stodo statens järnvägar inför anpassningsproblem av stora mått. Personalen och den rullande materielen var i stor utsträckning anpassad till den högtrafik, som rått under krigsåren, och det ekonomiska problemet var därför att anpassa företaget nedåt till den avsevärt lägre trafik, som förelåg efter krigets slut. Det rationaliseringsarbete, som då igångsattes, har därefter oavbrutet fortgått. De ständiga förbättringar, rationaliseringar och förenklingar, som i anledning härav genomförts vid statens järnvägar, torde emellertid till en del även kunna tillskrivas järnvägsstyrelsens strävanden att tillgodose allmänhetens alltmer ökade krav i fråga om järnvägstransporternas kvalitet och prisbillighet. Av viss betydelse som stimulerande faktor för statens järnvägars rationaliseringsarbete har också den alltmer ökade biltrafiken varit, men rationaliserings- och moderniseringsarbetet vid statens järnvägar hade dock fortgått länge, innan bilkonkurrensen framträdde med någon större styrka.

Liksom inom industrin har det vid rationaliseringsarbetet inom statens järnvägar arbetats på att komma fram till lägre produktionskostnader genom följande slag av förändringar i produktionens struktur:

1. *Standardisering* genom enhetlig utformning och begränsning av antalet typer av lok, vagnar och alla ersättningsdelar till dessa samt vidare av spåröverbyggnad, ställverk, telefonanläggningar etc.

2. *Specialisering* av produktionen, t. ex. genom inrättande av direkta styckegodsvagnar, fjärrgodståg för transporter på längre avstånd etc.

3. *Koncentrering* av produktionen till ett mindre antal driftenheter, t. ex. genom sammanslagning av stationer, huvudförråd etc. Härin ingår även det fullständiga nedläggandet av vissa driftenheter, d. v. s. slopandet av stationer eller bandelar, som förlorat sin betydelse.

4. *Mekanisering* av produktionen genom användande av maskiner och andra tekniska hjälpmedel. Som exempel för statens järnvägars del äro här att nämna införandet av tryckluftsbromsen, banelektrifieringarna, elektriska ställverk etc.

5. *Organisationen* av de tekniska resurserna torde kunna anföras som en 5:e punkt. I detta avseende har det gällt att söka samordna och leda de befintliga tekniska och personella resurserna på ett så rationellt och effektivt sätt som möjligt. Företagets organisatoriska uppbyggnad har därför ständigt följt och anpassat sig efter de tekniska framstegen inom järnvägsväsendet.

Det kan i viss mån sägas, att statens järnvägars rationaliserings- och besparingsarbete varit nära beroende av de tekniska framstegen inom järnvägsväsendet och därför i viss utsträckning sammanfallit med järnvägsteknikens mer eller mindre språngvisa utveckling. Å andra sidan bestämmes emellertid järnvägsteknikens utveckling i icke obetydlig grad av det aktuella behovet av järnvägstekniska förenklingar och förbättringar.

De rationaliseringsåtgärder, som genomförts vid statens järnvägar, ha vidtagits under delvis olika förutsättningar. I vissa fall ha sålunda, genom mekanisering eller på annat sätt, effektivare arbetsmetoder genomförts oberoende av påverkan av yttre förhållanden. I andra fall har däremot det primära syftet varit att företaga en tidsenlig anpassning av anläggningarna till förändrade förhållanden — framförallt i fråga om trafikens storlek och intensitet — varvid dock samtidigt alla erfarenheter och möjligheter att minska driftkostnaderna tillvaratagits. Det torde därför kunna diskuteras, var gränsen skall dragas mellan åtgärder, som vidtagits i rent rationaliseringssyfte, och förändringar, som varit betingade med hänsyn till tidsenlig modernisering eller nödtvunget behov av anpassning.

För att erhålla en överblick över de järnvägstekniska framstegens betydelse för statens järnvägars rationaliseringsarbete torde vara lämpligt att här erinra om följande järnvägstekniska förbättringar, vilka varit av utomordentlig betydelse för statens järnvägars driftsekonomi, nämligen införandet av tryckluftbromsen, den elektriska bandriften, förbränningsmotordrivna järnvägsfordon samt växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Därjämte ha naturligtvis de allmänna tekniska framstegen i hög grad inverkat på statens järnvägars arbetsförhållanden och möjliggjort rationaliseringar av olika slag. Det torde härvid vara tillräckligt att såsom exempel nämna införandet av elektrisk belysning, telefon, svetsningsförfarandet, verktygsmaskiner, skriv-, räkne-, bokförings-, statistik- och biljettmaskiner etc.

En fullständig sammanställning över alla de rationaliseringsåtgärder, som under de senaste decennierna företagits inom statens järnvägars olika grenar och som alla mer eller mindre direkt syfta till minskade driftkostnader, torde icke här behöva lämnas. I stället skall den följande översikten begränsas till de mera väsentliga förbättringsåtgärder, som vidtagits i rationaliseringssyfte. Beträffande den företagsekonomiska vinsten av de vidtagna rationaliseringsåtgärderna gäller, att det i flera fall är svårt att kvantitativt precisera dennas storlek, beroende dels på de komplicerade produktionssambanden inom järnvägsväsendet samt det stora antalet inverkan faktorer, dels på de indirekta vinster av olika slag, som uppkommit till följd av vederbörande rationaliseringsåtgärd. I de fall det varit möjligt att med någon säkerhet beräkna storleken av den företagsekonomiska vinsten av vidtagna rationaliseringsåtgärder, har denna angivits.

Att statens järnvägar lyckats tämligen väl i sina rationaliseringssträvanden torde kunna utläsas av nedanstående sammanställning, som visar antal personal för drift och underhåll per bankilometer samt per 100 000 vagnaxelkilometer under vart och ett av åren 1930—1940.

År	Antal personal	
	per bankm	per 100 000 vagnaxelkm
1930	4·2	2·30
1931	4·1	2·51
1932	3·9	2·85
1933	3·6	2·69
1934	3·5	2·33
1935	3·6	2·13
1936	3·7	1·96
1937	3·7	1·76
1938	3·7	1·80
1939	3·7	1·70
1940	3·7	1·59

Den följande översikten över rationaliseringsarbetet vid statens järnvägar¹ behandlar i avd. A Drifttjänsten, varvid redogörelsen i denna avdelning uppdelats på organisatoriska åtgärder i allmänhet och rationaliseringsåtgärder, avseende ban-, maskin- och trafik-tjänsten. I de båda följande avdelningarna B och C behandlas därefter rationaliseringsarbetet inom verkstadstjänsten resp. förrådstjänsten.

A. Drifttjänsten.

Organisatoriska åtgärder.

En organisatorisk åtgärd av stor betydelse för rationaliseringsarbetet inom drifttjänsten, särskilt vad gäller personalhushållningen, var inrättandet av en särskild drifttjänstbyrå från den 1 juli 1932. Före denna byrås tillkomst handlades ärenden angående personalanvändningen och personalekonomin huvudsakligen av vederbörande fackbyråer, nämligen banbyrån, maskinbyrån och första trafikbyrån för resp. ban-, maskin- och trafikavdelningens personal. Beträffande behovet och nyttan av en drifttjänstbyrå framhöll järnvägsstyrelsen i sin framställning till Kungl. Maj:t av den 25 september 1931 följande:

»Under årens lopp har med allt större skärpa framstått nödvändigheten av att allt, som är praktiskt möjligt, göres för vinnande av ett fullgott utnyttjande av den under löneförhållandenas utveckling så dyr blivna mänskliga arbetskraften. Första villkoret för en sådan än längre än för närvarande är fallet driven hushållning med personmaterialet är emellertid en ökad och småningom alltmer fullkomnad samverkan mellan de olika avdelningarnas personal. En sådan utveckling skulle påtagligen väl tjänas med att drifttjänstärendena för alla tre avdelningarna (ban-, maskin- och trafik-) sammanföras till en byrå, — — —. Viktigaste vinsten av den föreslagna omändringen är emellertid, som ovan antytts, att genom omförmälda personalärendens sammanförande till en byrå skulle vinnas större möjligheter för framsteg vid strävandena att vidmakthålla och öka den för statens järnvägars driftsekonomi så ytterst viktiga samverkan mellan de olika avdelningarnas personal och apparat än som av naturliga praktiska skäl trots allt gott och målmedvetet samarbete under nuvarande ordning kan påräknas — — —.»

I sitt tillstyrkande av förslaget i proposition till 1932 års riksdag anförde departementschefen bl. a.:

»Det vill synas som om en dylik centralisering skulle vara ägnad att skapa ökade förutsättningar för ett rationellt ordnande av drifttjänsten i allmänhet och icke minst — genom den samlade överblick över personalfrågorna, som genom centraliseringen skulle erhållas — att möjliggöra ett smidigt anpassande efter driftförelsens omfattning av personaluppsättningen, såväl i dess helhet som inom var och en av järnvägsförvaltningens olika huvudavdelningar för sig. Härigenom samt till följd av den kontinuerliga och enhetliga övervakningen av driftskostnadsstaternas tillämpning, som anordningen skulle underlätta, skulle enligt min mening kunna vinnas betydelsefulla fördelar i driftsekonomiskt hänseende.»

Det visade sig snart, att drifttjänstbyrån väl skulle motsvara de förväntningar, som ställts vid byråns inrättande. Bland de första arbetsuppgifterna för den nyinrättade byrån var att verkställa en ingående utredning angående tillgången på och behöve av personal i drifttjänst. Den under åren 1932—1933 rådande lågkonjunkturen lade medfört en mycket kraftig nedgång i trafiken, varför det gällde att anpassa personalen till denna lägre trafik. Omfattande och ingående studier på de olika tjänstställena verkställdes för att bedöma personalbehovet. Sedan genom

¹ Översikten har utarbetats på grundval bl. a. av primäruppgifter från vederbörande fackbyråer inom järnvägsstyrelsen.

dessas arbets- och tidsstudier personalbehovet fastställts för de olika tjänsteställena, anpassades personalantalet till detta minimibehov, varvid överflödigt personal permitterades eller entledigades.

Ett kontinuerligt rapportsystem över behov av och tillgång på personal samt trafikens storlek har därefter införts, så att det blivit möjligt för drifttjänstbyrån att löpande övervaka personalhushållningen. Genom inspektionsresor övervaka dessutom de olika överinspektörerna på drifttjänstbyrån, att arbetet inom drifttjänsten bedrivs på ett rationellt sätt och att driftspersonalen är anpassad till den förefintliga trafiken. Härigenom ha ett flertal olika rationaliseringsåtgärder kunnat genomföras inom drifttjänsten. För dessa kommer närmare att redogöras i det följande.

Inom drifttjänsten ha ett flertal besparingar kunnat uppnås genom *organisationsändringar*. Sålunda har i samband med banelektrifieringar, öppnandet av nya bandelar och statsinlösen av enskilda järnvägar distrikts- och sektionsindelningen efter hand reviderats. Utvecklingen har härvid gått mot allt större distrikt och sektioner. Flera sektioner ha sålunda indragits och deras bandelar tillagts angränsande sektioner, medan andra sektioner ha utökats med enskilda järnvägar.

Bantjänsten.

Detta tjänsteområde, som innefattar banans bevakning och underhåll, har under de senaste decennierna i ett flertal avseenden underkastats en genomgripande rationalisering.

Vad först beträffar *banbevakningen* torde för att erhålla ett historiskt perspektiv vara lämpligt att gå tillbaka till tiden före första världskriget. Under åren 1911—1915 hade järnvägsstyrelsen medgivit distriktsförvaltningarna att ordna banbevakningen på lämpligaste sätt var för sig. På grundval av de erfarenheter, som då insamlades, tillkom 1916 års banbevakningsordning. I denna uppdelades statens järnvägars bandelar på tre grupper med hänsyn till trafikintensiteten, nämligen grupp A med stark trafik, grupp B med mindre stark trafik och grupp C med svag trafik. De olika bandelarna indelades i banbevakningssträckor av olika längd, beroende på vilken av de tre grupperna vederbörande bandel tillhörde. På varje banbevakningssträcka tjänstgjorde en eller flera banvakter, vilka erhöles var och en sin arbetssträcka. Bevakningssträckorna i grupperna A och B besiktigades tre resp. två gånger per dygn, beroende på om nattåg framfördes eller icke, medan däremot för grupp C endast en besiktning per dygn skulle företagas. Det ordinarie banunderhållet skulle ombesörjas av banvakterna. Den effektiva tjänstgöringstiden uppgick till omkring 10 timmar per dygn.

Sedan 8-timmarsdagen införts år 1920, fastställdes en ny banbevakningsordning. Grupperingen av bandelarna och indelningen i banbevakningssträckor bibehölls emellertid, men för att kompensera verkningarna av 8-timmarslagen reducerades antalet banvakter till 3 på A- och B-sträckor och 2 på C-sträckor. Samtidigt borttogs nattbesiktningen, så att antalet besiktningar per dygn uppgick på A-linje till 2, på B-linje till 2 (undantagsvis 1) och på C-linje till 1. På grund av den höjda tekniska standarden på banan, vilken medförde en motsvarande ökning av trafiksäkerheten, blev det snart möjligt att minska besiktningarnas antal ytterligare. Från och med år 1925 trädde därför nya bestämmelser i kraft, enligt vilka besiktning i regel skulle ske endast 1 gång per dygn på alla linjer utom på malmbanan, där 2 besiktningar ansågos erforderliga. Banbevakningssträckorna uppdelades nu på enbemannade sträckor, s. k. banvaktssträckor, och varje banvakt hade nu att ansvara för sin egen sträcka. Längden på banvaktssträckorna fastställdes till för A-linjer 2,5 km för dubbelpårig och 3,5 km för enkelspårig bana samt för B-linjer till 3,5—4 km och för C-linjer 5—9 km. Genom dessa åtgärder uppkom en väsentlig minskning i banvakternas antal, som nu kom att bestämmas med hänsyn till vad som var erforderligt för besiktningarna och för sådant underhållsarbete, som kräv-

de banvakts kvalifikationer. Övrigt underhållsarbete på banan skulle utföras av banarbetare. Som en ytterligare förenklingsåtgärd slopades år 1925 den s. k. postningen för passerande tåg. I den nya banbevakningsordning, som genomfördes år 1934, har banvaktssträckornas längd ytterligare förlängts och maximilängden utgör nu för A-linjer 3 km för dubbelspår och 4 km för enkelspår, för B-linjer 5 km och för C-linjer 10 km.

Beträffande *underhållet av banan* ha likaledes ett flertal olika rationaliseringsåtgärder vidtagits under de senaste decennierna och bland dessa må särskilt framhållas följande.

Kostnaderna för spårmaterial ha väsentligt kunnat nedbringas genom de olika åtgärder, som företagits för att öka materialets livslängd. Nedslitna spårväxlar, spårkorsningar och rälsändar återställas numera i trafikdugligt skick genom att nytt material svetsas fast på de nedslitna ställena. Nedbockade räls skarvar kunna medelst särskilda apparater uppbockas, så att de åter bliva i fullgott skick. Förutom de kostnadsbesparingar, som uppkomma genom att dessa arbetsmetoder öka livslängden hos spårmaterielen, erhållas även minskade driftkostnader genom att spårmaterielen vid dessa arbeten kan kvarligga i banan och trafiken fortgå i stort sett som vanligt.

För att erhålla ökad livslängd för utbytta skarvslagna räler har en särskild räls-svetsningsanläggning uppförts i Hallsberg, där de skarvslagna ändarna av rälerna kapas och de kapade rälerna därefter sammansvetsas två och två, så att räler av längre längd erhållas. Dessa hopsvetsade, längre räler erbjuda även drifttekniska och driftekonomiska fördelar av annat slag på grund av att de, sedan de inlatgs, genom sin längre längd medföra en kraftig minskning av antalet räls skarvar. Härigenom uppkommer nämligen i jämförelse med de kortare rälerna en minskning av underhållskostnaderna för spåret och den rullande materielen. Förutom dessa räls-svetsningar företagas i Hallsberg också justeringar av begagnad räls-spik och skarvbult, så att de kunna användas på nytt.

För att minska underhållskostnaderna för spåret ha underläggsplattor inlagts på flertalet huvudlinjer. Härigenom kan spårvidden hållas konstant och klotsning av rälsen undvikas. Dessutom har rälsens mekaniska åverkan på sliparna avsevärt minskats, vilket medfört ökad livslängd hos sliparna.

För att minska personalkostnaderna för underhållsarbetena på banan ha arbetsbesparande maskiner i stor utsträckning införts. Stoppningsarbeten, som tidigare skedde för hand och voro mycket arbetskrävande, verkställas nu i stor utsträckning med särskilda ballaststoppningsmaskiner. Vidare har en särskild bankettplög anskaffats för maskinell nedskärning av banketter. Följande arbetsbesparande maskiner komma dessutom till användning, framförallt vid dubbelspårsarbetena, nämligen ballastvältar, rälsläggningstraverser och ballastmaskiner. Inläggningen av den nya räls-spiken, den s. k. fjäderspiken, som nu anbringas på de starkare trafikerade linjerna, sker med tillhjälp av särskilda maskindrivna handborrmaskiner.

Undersökningen och kontrollen av spårets läge, som tidigare var en tidsödande procedur, sker nu snabbt och säkert med användande av ett särskilt spår-mättnings-instrument, den s. k. Hallades apparat. För justering av kurvor ha väsentligt förbättrade metoder utarbetats, den s. k. evolventmetoden.

För de större grusgroparna, tillhörande banavdelningen, har mekaniserad drift införts i ökad omfattning. Grävmaskiner användas sålunda för lastning och sorteringsverk för harvning av grusmaterial. Vidare sker krossningen av den utsorterade stenen i särskilda sten-krossar. Transporterna i grusgroparna ske på decauville-banor eller med hjälp av remtransportörer, varigenom behovet av mänsklig arbetskraft ytterligare minskats. Genom denna mekanisering av arbetsprocesserna har bal-lastens kvalitet förbättrats samtidigt som kostnaderna för grusets lastning och sortering avsevärt nedbringats. Samtidigt har emellertid även en del billiga »biproduk-

ter» erhållits, såsom grovmakadam till ballastmaterial, finmakadam till betongarbeten o. d., samt stenmjöl till plattformsarbeten.

För att underlätta och förbilliga speciellt gruslossningen å linjen har ett antal trafikvagnar ombyggts till grusvagnar med botten tömning och särskilt konstruerade sidolemmar, varigenom lossningen av gruset kunnat verkställas snabbare och billigare än tidigare. Dessutom har ett antal specialvagnar, s. k. talbotvagnar, anskaffats för makadam- och grustransporter. Dessa vagnar äro självlossande och ha möjliggjort en avsevärd minskning i lossningskostnaderna för grus. Därjämte ha de emellertid även andra fördelar framför tidigare begagnade vagnstyper, vilka fördelar komma till uttryck i lägre arbetskostnader för själva banarbetena genom att lossningen från talbotvagnarna kan bättre regleras samt verkställas till längre avstånd i sidled.

För *snöröjning* på banan vintertid har en mera enhetlig och rationell organisation än tidigare genomförts. Vidare har den maskinella utrustningen avsevärt förstärkts och effektiviserats samt en standardisering genomförts beträffande handredskapen för snöröjningen.

Vad gäller statens järnvägars *husbyggnader* har en arbets- och byggnadsteknisk planering genomförts i syfte att erhålla en rationellare disposition av tjänstelokalerna i samband med om- och nybyggnader av hus. Bland mera genomgripande åtgärder för att underlätta arbetet samt spara personal må som exempel nämnas, att stationshus och godsmagasin sammanbyggs i de fall så varit möjligt. Inredningsdetaljerna till husbyggnaderna ha dessutom i stor utsträckning standardiserats. Planeringen av de elektriska arbetena i husbyggnaderna har centraliserats till styrelsens elektrotekniska byrå för att erhålla större enhetlighet och ett standardiserat utförande.

Inom det *teletekniska området* har telegraf i stor utsträckning ersatts med telefon, vilket medfört dels snabbare förmedling, dels lägre krav i fråga om kvalifikationer hos den driftpersonal, som har att betjäna vederbörande teletekniska anläggningar. Av båda dessa anledningar ha icke oväsentliga besparingar kunnat ernås. Bland övriga rationaliseringsåtgärder inom telefonväsendet kan nämnas, att modernare kablar och förstärkaranläggningar införts, varigenom fjärrtelefonering möjliggjorts. För att nedbringa kostnaderna för telefonledningar har bärfrekvens-telefoni i viss omfattning redan införts och det är avsett att så skall ske i ännu större omfattning. Automatisering av telefonväxlar och etapplinjer (selektivt anrop) ha vidare medfört väsentliga personal- och tidsbesparingar. I detta sammanhang torde böra omnämnas att järnvägsstyrelsen i maj 1940 tillsatte en särskild telefonkommitté med uppdrag att föreslå riktlinjer och uppgöra program för utbyggnad och rationalisering av telefonförbindelserna vid statens järnvägar. Kommittén, i vilken ingick såväl vetenskaplig som mera praktiskt betonad expertis från telegrafverket och järnvägsstyrelsen, avgav sitt betänkande i mars 1943. I betänkandet har angivits de riktlinjer, efter vilka ändamålsenliga och ekonomiska telefonanordningar samt en smidig och säker avveckling av trafiken vid statens järnvägar synes kunna uppnås.

I fråga om *signal- och säkerhetsanläggningarna* ha omfattande rationaliseringsåtgärder företagits. Sålunda ha signalställverk för växlar och signaler i stor utsträckning utförts på såväl större som mindre stationer, varigenom det för trafikens avveckling nödvändiga personalantalet kunnat nedbringas till ett minimum. Genom anordnande av automatisk linjeblockering mellan stationerna ha stationernas tåg-anmälningar kunnat förenklas eller helt bortfalla samt blockposterna gjorts obemannade. Bemanningen på stationer och vid vägkorsningar har vidare kunnat indragas genom att anordningar för s. k. obehövad körning installerats på trafikplatserna resp. automatiska skyddsanordningar anordnats vid vägkorsningarna. Personalbesparingar ha vidare erhållits genom användande av elektrisk kraft för manövrering av växlar, signaler och fällbommar samt genom anordnande av isolerade spår-

ledningar i förbindelse med illuminerade spårplaner, varigenom det från ett centralställe dirigerade området avsevärt kunnat utsträckas.

En viktig rationaliseringsåtgärd i fråga om bantjänsten gäller *utbetalning av avlön* till banavdelningens personal. Tidigare skedde dessa utbetalningar genom särskilda underkassörer på de olika arbetsplatserna, men då detta sätt för avlöningsutbetalning var alltför omständligt och arbetskrävande, beslöt styrelsen år 1933, att försök skulle göras på en bansektion att verkställa avlöningsutbetalningen per postgiro. Då detta försök slog väl ut, har postgirosystemet nu införts på samtliga sektioner med ett enstaka undantag, där särskilda förhållanden motiverade det gamla systemets bibehållande. Genom postgirosystemet har ernåtts en både smidigare och mera ekonomisk form än tidigare för utbetalning av avlön till banavdelningens personal.

Maskintjänsten.

Inom maskintjänsten är det under de senaste decennierna framförallt *banelektrifieringarna*, som satt sin prägel på rationaliserings- och besparingsarbetet. Elektrifieringen har medfört väsentliga driftkostnadsbesparingar inom maskintjänsten. Genom att vid den elektriska driften tåghastigheten ökats, kol- och vattentagningen bortfallit och tiden för reparation och stationär lokskötsel blivit avsevärt mindre än vid ångdrift, har trafiken kunnat ombesörjas med ett avsevärt mindre antal lokenheter än i ångdrift. En viktig förutsättning för denna minskning i lokantalet har emellertid också utgjorts av den långt drivna standardiseringen av elektroloken. Elektroloken presterar nu i genomsnitt 150—200 000 lokkm per år, medan ångloken endast nådde upp till 50—70 000 km per år.

Det är emellertid icke endast lokantalet, som kunnat nedbringas i elektrisk drift, utan även i fråga om lokpersonalen har en avsevärd minskning uppkommit som följd av de längre lokturerna, den större hastigheten och den minskade tiden för lokskötseln i elektrisk drift. Dessutom har lokbemanningen kunnat inskränkas till endast förare i fråga om växellok samt i vissa persontåg och lokalgodståg. Härigenom har en så kraftig minskning av behovet av lokbiträden uppkommit, att antalet dylika för de på fasta turer upptagna tågen i elektrisk drift utgör endast hälften av antalet lokförare. Detta betyder för närvarande en besparing av ungefär 600 lokbiträden, motsvarande en årlig lönesumma av omkring 2 milj. kr. En icke obetydlig kostnadsbesparing i jämförelse med ångdrift uppkommer dessutom genom att lokbiträdena i elektrisk drift äro placerade högst i 6:e lönegraden, medan lokeldarna för ångloken tillhörde 7:e lönegraden.

Genom elektrifieringen ha maskintjänstens kostnader för lokunderhåll och drivmedel minskat högst avsevärt. De fjärrgående tågen kunna vid elektrisk drift framföras med ett och samma lok över mycket långa körsträckor. Härigenom har lokens förläggning kunnat koncentreras till ett fåtal lokstationer, vilket möjliggjort stor-drift samt kostnadsbesparingar av olika slag. Ett flertal lokstationer vid mellanstationer har samtidigt kunnat helt nedläggas. Sålunda är det i södra Sverige numera egentligen endast Hagalunds övre, Sävenäs, Malmö och Bollnäs, som äro hemstationer för linjelok. Vidare har genom att vid elektrisk drift kol- och vattentagning samt slaggning bortfalla och putsningsbehovet minskas en väsentlig inskränkning uppstått i fråga om de stationära arbetena för loktjänsten. Mer än hälften av den personal, som i ångdrift sysselsattes med dessa arbeten, har därför kunnat inbesparas genom övergången till elektrisk drift.

Om sålunda redan i fredstid betydande driftkostnadsbesparingar uppkommo inom loktjänsten genom banelektrifieringarna, bliva besparingarna genom elektrifieringen av ännu större mått under nuvarande krigstider. Den nuvarande stora trafiken torde överhuvud taget knappast ha kunnat avvecklas under ångdrift. Om man likväl förutsätter, att detta ur trafikteknisk synpunkt varit möjligt och att behövliga

ånglok och erforderliga mängder stenkolk funnits disponibla, skulle vid nuvarande trafik- och prisnivå merkostnaderna för drivmedel och lokunderhåll vid ångdrift ha varit av storleksordningen 50 milj. kr. per år samt vid användning av vedbränsle omkring det dubbla.

Det har ovan framhållits, att banelektrifieringarna medförde en minskning av det behövliga antalet lok. Även i fråga om vagnarna har emellertid elektrifieringen haft liknande återverkningar. Härtill har dels bidragit de väsentligt förkortade gångtiderna i elektrisk drift, uppgående för persontågen till 20 à 30 % och för godstågen till 40 à 50 %, dels den ökade specialiseringen och uppdelningen av tågslagen på snälltåg och persontåg respektive fjärrgodståg och lokalgodståg. Resultatet av dessa olika åtgärder har blivit, att vagnomloppstiderna avsevärt minskats, varigenom den erforderliga vagnparken såväl vad gäller person- som godsvagnar kunnat avsevärt reduceras.

Sedan mitten av 1930-talet ha *förbränningsmotordrivna järnvägsfordon* i allt större omfattning börjat användas vid statens järnvägar. På trafiksvaga bandelar, framförallt i Norrland ha sålunda de dyrbara loktågen i allt större omfattning ersatts med den avsevärt billigare rälsbussen, vilken dessutom på andra linjer kommit till användning som komplement till loktågen. Genom de väsentligt lägre drift- och underhållskostnaderna för rälsbussarna, vilka före kriget beräknades till endast $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{5}$ av kostnaderna för ångtåg, har det blivit möjligt för statens järnvägar att till en förhållandevis ringa kostnad upprätthålla trafiken på kulturbanorna i Norrland samt på övriga trafiksvaga linjer.

Lokomotorer ha likaledes fått en vidsträckt användning, mest för växling vid små och medelstora stationer men även i ökad omfattning såsom dragkraft för godståg å kortare eller svagt trafikerade linjer. Dessutom ha lokomotorer kommit till användning för att framföra arbetståg för banarbeten eller revisionståg för ledningsarbeten. Genom användning av lokomotorer för växling på mellanstationer, där de sålunda ersatt de för detta slags växling mindre lämpliga godstågsloken, har uppehållstiden för lokalgodstågen kunnat minskas och tidtabellen sålunda förbättrats. Den genom växlingen med lokomotorer uppnådda besparingen jämfört med lokväxling torde under åren före kriget ha uppgått till 3 à 400 000 kronor per år.

Det under 1930-talet inledda *standardiseringsarbetet* i fråga om den rullande materielen, vilket förutom elektroloken även omfattade godsvagnarna samt olika vagnsdetaljer som lagerboxar, axlar med hjul och vagnsstolpar, har medfört betydande besparing i fråga om underhållskostnader och förrådkostnader.

Införandet av rullagerboxar på praktiskt taget samtliga personboggivagnar och malmvagnar har, förutom att det avsevärt minskat risken för varmgång i vagnarnas lager, medfört betydande besparingar i smörjolförbrukningen ävensom minskade underhålls- och tillsyningskostnader för vagnarnas lageranordningar. Standardiseringen av godsvagnarnas lagerboxar och en omsorgsfull smörjning har för godsvagnarnas del haft liknande verkningar. I detta sammanhang kan nämnas, att numera alla nylevererade godsvagnar äro försedda med rullager.

För att ytterligare minska *smörjolförbrukningen* inleddes år 1937 vid statens järnvägar en besparingsaktion, vilken till en början gällde elektroloken men som senare under inverkan av kristidens smörjoljebrist intensifierats och utsträckts till att omfatta även ångloken och vagnarna. Resultatet av denna smörjolkampanj kan sägas ha blivit mycket gott, i det att oljekonsumtionen för loken nedbringats till $\frac{1}{4}$ av vad den var tidigare, vilket vid nuvarande prisnivå och trafik motsvarar en besparing av omkring 7 milj. kronor per år. Under nuvarande krigstider regenereras dessutom den begagnade smörjoljan. Den härigenom uppkomna besparingen kan beräknas till omkring 400 000 kronor per år.

För *vagnbelysningen* på icke elektrifierade linjer användes tidigare oljegas, framställd ur importerad gasberedningsolja, men denna tillverkning måste efter krigsutbrottet så gott som helt inställas. Det var därför avsett att ersätta oljegasbelys-

ningen med dels elektrisk, dels dissousgasbelysning. Sedan emellertid verkställda försök med stadsgas (kolgas) slagit mycket väl ut, har denna i stället kommit till användning för belysningsändamål. Förutom ett inbesparande av engångsutgifter på cirka 1 milj. kronor medförde användande av stadsgasen en årlig besparing av cirka 75 000 kronor. Någon återgång till oljegasbelysning torde med största sannolikhet icke ske efter kriget.

En annan rationaliseringsåtgärd, som nyligen genomförts, gäller upprustningen av ett 20-tal *vagnreparationsplatser* på linjen. Vagnar med smärre skador repareras om på linjen i stället för att som tidigare sändas till huvudverkstäderna för reparation, vilket vid nu rådande vagnbrist skulle medföra förlust av vagndygn samt inverka olägligt på huvudverkstädernas flytande arbetssystem. Besparingarna genom denna anordning torde vid nuvarande värdering av ett godsvagnsdygn kunna uppskattas till minst 1 milj. kronor per år.

Beträffande övriga rationaliseringsåtgärder inom maskintjänsten kan nämnas, att en allmän tendens har varit att söka minska antalet anläggningar och arbetsplatser genom att koncentrera driften till ett fåtal platser, där den kan ombesörjas i större skala, med större specialisering samt med användande av olika tekniska hjälpmedel. Maskinella anordningar ha sålunda i stor omfattning kommit till användning inom vagntjänsten, såsom dammsugare, mattpiskare, glasdiskningsmaskiner, filtrensörensapparater etc.

Bland övriga rationaliseringsåtgärder kan nämnas, att *svetsning* i stor omfattning ersatt smide, att lokalpersonal med defekt synsinne användes för klargöring av lok och för lokens inkörning i stall, varigenom linjepersonalen kunnat minskas, att smörjoljeutlämningen centraliserats till vissa platser samt att nedslitna motor- och elektroloken omslipas, vilket medfört besparingar på ungefär 75 000 kronor per år.

Trafiktjänsten.

Inom trafiktjänsten ha ett flertal besparingar kunnat uppnås genom *organisationsändringar*. Sålunda ha närbelägna stationer i flera fall inordnats under gemensamt befäl av den större stationens föreståndare, då härigenom en förbättrad organisation av trafikarbetet kunnat erhållas. Föreståndaren för den mindre stationen har då indragits och i vissa fall har den ena stationen till och med helt nedlagts. Liksom stationerna ha även ett antal tidigare fristående il- och fraktgodsexpeditioner eller ankommande och avgående godsexpeditioner, belägna på samma ort, sammanförts under en gemensam föreståndare.

De större rationaliseringsåtgärderna inom trafiktjänsten gälla dock mera direkt *tåg- och stationspersonalen*. I fråga om tågpersonalen torde främst böra omnämnas införandet av tryckluftbromsen, vilken gjorde det möjligt att helt indraga bromsarpersonalen. Installationen av tryckluftbromsen genomfördes under åren 1921—1929 till en total kostnad av cirka 18 milj. kronor. De personalbesparingar, som vunnos genom införandet av tryckluftbromsen, utgjordes dels av indragning av samtliga bromsare, cirka 1 100 man, och dels av slopandet av konduktörspersonalen i fjärrgodstågen. Denna personalminskning motsvarade då en kostnadsbesparing på ungefär 4 milj. kronor per år, vilken emellertid i viss mån motvägdes av tillkommande drift- och underhållskostnader för bromsanordningarna, varför den årliga netto-besparingen kunde beräknas till cirka 3½ milj. kronor. Förutom dessa direkta kostnadsbesparingar medförde införandet av tryckluftbromsen givetvis även många andra fördelar, som t. ex. den större driftsäkerheten. Vidare var tryckluftbromsen en nödvändig förutsättning för de senare genomförda höjningarna i tåg hastigheten, framförallt i fråga om godstågen.

Det har tidigare framhållits, att efter drifttjänstbyråns tillkomst år 1932 igångsattes ett systematiskt rationaliseringsarbete inom drifttjänstens olika grenar. Sär-

skilt intensivt bedrevs detta arbete inom trafiktjänsten, vilken är den mest personalkrävande tjänstegrenen.

I fråga om *stationstjänsten*, särskilt på större och medelstora stationer, har en mängd olika åtgärder genomförts i syfte att nedbringa stationspersonalens tjänstgöringstid. Bland dessa åtgärder må särskilt nämnas följande: Stationerna ha i största möjliga utsträckning befriats från passning för tidiga och sena tåg. Mindre stationer hållas obehagade nattetid. Obehagad körning för tåg har införts även under dagen. Håll- och lastplatser ha i flera fall lämnats obemannade, varvid konduktörspersonalen ombesörjt expedieringen av resande och gods. Vidare har utväxling av post i vissa fall skett genom konduktörspersonalen, då härigenom kunnat undvikas att stationspersonalen behöver vara i tjänstgöring. Genom anlitande av banvaktsbiträden i stationstjänsten har personalminskning i fler fall kunnat genomföras beträffande stationspersonalen. I samma syfte ha vägvakter anställt för passning av vägbommar på stationerna. För semestervikariat och söndagstjänstgöring har i största möjliga utsträckning använts tillfällig personal. Stationär vagnpersonal, framförallt sådan som sysselsatts med vagnstädning och likartade göromål, har i viss utsträckning överflyttats till trafikavdelningen, där den utnyttjats jämväl för annat trafikarbete. Bromsprovning i avgående tåg ombesörjes nu i flera fall av växlingspersonalen, medan den tidigare ålåg särskild vagnpersonal vid maskinavdelningen. För att undvika förlängd tjänstgöring av stationspersonalen har i flera fall anordnats automatisk låsning av väntalsdörrar. Slutligen har större planmässighet i de olika lokalernas länyttjande eftersträfvats och vissa omgrupperingar, syftande mot större ändamålsenlighet, ha företagits. Sålunda ha t. ex. godsmagasinen på mindre stationer sammanbyggt med övriga stationslokaler, varigenom viss personalbesparing kunnat uppnås.

I syfte att rationalisera *tågtjänsten* och nedbringa tågstagnaderna ha ett stort antal åtgärder av olika slag vidtagits, bland vilka särskilt må nämnas följande: Kortare ångtåg ha i stor utsträckning ersatts med rälsbussar. Lokalgodstågen ha på vissa kortare sträckor ersatts med lastbilar. Tidtabellerna för lokalgodstågen ha gjorts elastiska genom att dessa tåg, då stationsuppehållen kunnat avkortas, få avsändas från vederbörande station intill 15 min före den i tidtabellen angivna avgångstiden. Genom att åtskilliga mellanstationer med stor vagnomsättning utrustats med lokomotorer, ha lokalgodstågens uppehåll på dessa stationer kunnat minskas från 1 timme och däröver till 10 å 15 min. Härigenom ha gångtiderna för lokalgodstågen kunnat förkortas samtidigt som tågen kunnat framföras över längre sträckor än tidigare.

Transportvägarna för gods ha i flera fall omlagts från ånglinjer till elektriskt drivna linjer, varigenom dels antalet tågkilometer på den ångdrivna linjen kunnat minskas och transportererna kunnat ske snabbare. Tågplanerna och sammansättningsplanerna för godstågen ha anpassats så, att vagnarna framförts så lång sträcka som möjligt utan omrangering.

Konduktörspersonalen, framförallt på godstågen, har avsevärt kunnat minskas genom de kortare gångtider, som erhållits genom elektrifieringen och införandet av tryckluftsbromsen. Som förut framhållits har konduktörspersonalen helt indragits på fjärrgodstågen. Å vissa trafiksvaga linjer tjänstgör lokpersonalen även på andra tåg såsom tågbefälhavare samt som biljettgranskare.

Inom *expeditionstjänsten* har under de senaste decennierna ett flertal olika rationaliserings- och besparingsåtgärder genomförts. Sålunda har manlig arbetskraft, särskilt på större gods- och biljettexpeditioner samt på håll- och lastplatser i stor utsträckning ersatts med kvinnlig arbetskraft.

På stora och medelstora stationer ha tjänstelokalerna efter hand moderniserats, varvid bl. a. eftersträfvats en rationellare fördelning och placering av expeditionslokaler samt samtidigt som expeditionsluckor, telefonapparater etc. erhållit en ur arbetssynpunkt lämplig placering.

På ett flertal större stationer ha särskilda högtalaranläggningar utförts för att snabbt och effektivt kunna delgiva resande och bangårdspersonal olika meddelanden.

För inleverering av stationsuppbörden har postgiro kommit till användning i ökad omfattning. Likvideringen av fraktkrediträkningar likasom all utbetalning av efterkrav sker likaledes över postgiro. Kontrollen över att fraktkrediträkningar inbetalas har överflyttats från stationerna till kontrollkontoret.

Användningen av fraktkredit, som medför betydande arbetslättnad för stationerna, har underlättats genom att fraktkreditprovisionen borttagits samt genom att säkerhet i vissa fall icke behöver ställas av trafikanterna. Som följd av dessa åtgärder har antalet kontoinnehavare av fraktkredit avsevärt ökat.

Uppbördskontrollen har effektiviserats och redovisningsförfarandet underlättats och förenklats genom införande av kassaregisterapparater, frankeringsmaskiner och biljettryckmaskiner. Införandet av biljettryckmaskiner har medfört en kraftig minskning i biljett- och blankettkontorets kostnader för tryckning och lagerhållning av biljetter. För att underlätta försäljningsarbetet vid biljettryckmaskinerna har införts enhetlig färg för alla vagnsklasser på biljettkartongen. Biljettryckmaskiner förekomma för närvarande på 8 av de större statsbanestationerna. För att underlätta biljettförsäljningen i närtrafik vid de större städerna ha särskilda biljettautomater anskaffats vid Stockholm C, Göteborg C, Malmö C och Norrköping C. Vidare har ett förenklat system för månadsbiljetter införts.

Förköp av biljetter och förpollettering av resgods har medgivits i ökad omfattning, vilket bidragit till att utjämna anhopningar vid biljettluckor och resgodsdiskar vid helger och andra tillfällen av högtrafik.

Maskinella hjälpmedel ha i ökad omfattning kommit till användning på olika tjänsteställen. Sålunda användas kassaregisterapparater numera förutom på gods-expeditioner även på expeditioner för effektförvaring samt för tillvaratagna effekter ävensom för registrering av hyresuppbörd på större resgodsmagasin. Vidare ha större biljett- och resgodsexpeditioner tilldelats räknemaskiner, varjämte distriktskanslierna erhållit adressmaskiner för tryckning av avlöningslistor, girokort etc.

För att underlätta uträknandet av biljettavgifter ha särskilda arbetsbesparande kortregister upplagts. I fråga om den under nuvarande krigstider särskilt stora militärtrafiken har en betydande arbetsminskning för stationerna och kontrollkontoret uppkommit genom att flertalet av dessa resor numera efter framställning av järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t få beräknas efter ett enhetligt pris, oberoende av väglängden. Debiteringen av dessa resor, som tidigare ålåg stationerna, har överflyttats till kontrollkontoret.

Liksom i persontrafik ha även i godstrafik särskilda arbetsbesparande kortregister utarbetats, vilka ersätta de tidigare använda s. k. specialtarifferna i bokform. Fraktuträkningen för den övervägande delen av fraktstyckegodset har dessutom betydligt förenklats genom införandet av den s. k. småfraktgodstariffen.

Redovisningsförfarandet har väsentligt förenklats. Sålunda ha bl. a. redovisningsformulären förbättrats i fråga om uppställningen, och kopieringsförfarande kommer numera till användning i många fall, där tidigare dubbelskrivning ägde rum.

De under det senaste decenniet genomförda förenklingarna i taxerings- och redovisningsförfarandet inom såväl person- som godstrafik innebära en fullständig omvälvning på detta område, vilken medfört en betydande arbetsbesparing såväl för stationerna som för kontrollkontoret.

Växlingstjänsten. Växlingskostnaderna utgöra en betydande andel, 10 à 15 %, av statens järnvägars totala driftkostnader. En löpande övervakning av växlingskostnaderna på de olika växlingsstationerna har därför anordnats och ett flertal åtgärder ha vidtagits för att om möjligt nedbringa dessa kostnader.

Växlingsarbetet har sålunda i största möjliga utsträckning koncentrerats till ett fåtal större rangerbangårdar, som försetts med särskilda tekniska anordningar för

att effektivt och billigt kunna ombesörja växlingsarbetet. Tidtabeller och transportplaner anpassas efter förändringarna i trafikens storlek och struktur, så att växlingsarbetet alltid i största möjliga utsträckning kommer att falla på de större rangerbangårdarna. De tekniska anordningarna på de större rangerbangårdarna ha under de senaste decennierna utvidgats och förbättrats. Sålunda ha t. ex. flera växlingsvallar anlagts samt radio kommit till användning för att förmedla underättelser från växlingspersonalen till lokföraren.

Den fortskridande elektrifieringen av statens järnvägar har gjort det möjligt att i ökad omfattning använda elektriska lok till växling. Vidare ha lokomotorer kommit till användning för växling på ett flertal stationer och ha i vissa fall ersatt tidigare använda ånglok. Såväl elektroloken som lokomotorerna ha bidragit till en kraftig minskning av kostnaderna för loktjänsten inom växlingsarbetet.

Till sist torde böra omnämnas, att standardiseringen av godsvagnparken, varvid småbäriga godsvagnar slopats och ersatts med storbäriga godsvagnar av standardutförande, har medfört en minskning i antalet lastade vagnar och på så sätt även en minskning i växlingsarbetet.

Godsmagasinstjänsten är ett av de mest personalkrävande arbetsområdena inom stationstjänsten. Magasinsarbete förekommer för styckegodset dels vid avsändandet och mottagandet och dels vid eventuell omlastning under vägen. För att minska omlastningarna under vägen ha styckegodsets transportvägar i största möjliga utsträckning lagts så, att omlastningar undvikas. För magasinsarbetet ha i ökad omfattning förbättrade arbetsredskap och maskiner kommit till användning. Sålunda ha effektivare typer av magasinskärror utprovats, och samtliga nyanskaffade magasinskärror ha försetts med kullager. För transporter av tungt gods ha på de större godsmagasinen anskaffats särskilt härför lämpade transportmedel, s. k. björntruckar. Genom dessa olika rationaliseringsåtgärder inom magasinstjänsten ha driftkostnadsbesparingar av icke obetydlig omfattning uppkommit.

B. Verkstadstjänsten.

Den sedan år 1929 pågående rationaliseringen av statens järnvägars verkstadsrörelse har i främsta rummet möjliggjorts genom sammanförandet av underhållet för vissa bestämda fordonsgrupper till särskilda, speciellt härför inrättade och utrustade verkstäder. Först härigenom har det blivit möjligt att utnyttja de fördelar, som den moderna stordriften erbjuder.

Underhållet av elektroloken är sålunda koncentrerat till huvudverkstäderna i Örebro och Malmö, med undantag av malmabanans lok, som erhålla sin huvudsakliga verkstadsbehandling vid verkstaden i Notviken. Malmöverkstaden ombesörjer därvid underhållet av en enda loktyp, litt. D, en anordning som till följd av det stora antalet lok av denna typ möjliggör en långt driven rationalisering av arbetet.

Ånglokunderhållet påvilar numera i första hand huvudverkstaden i Örebro och till icke ringa del huvudverkstaden i Östersund.

Personvagnsunderhållet är fördelat på följande sätt: Större revision av fyraxliga 1 och 2 klass vagnar, restaurangvagnar, 3 klass sovvagnar och kombinerade 2 och 3 klass sittvagnar till huvudverkstaden i Örebro, större och i viss utsträckning även mindre revision av tvåaxliga och fyraxliga 3-klassvagnar till huvudverkstaden i Malmö samt mindre revision av alla slags personvagnar till huvudverkstaden i Tomtebodå.

Godsvagnsunderhållet är numera huvudsakligen förlagt till huvudverkstäderna i Göteborg och Bollnäs, bortsett från malmvagnarna, som underhållas vid huvudverkstaden i Notviken.

Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer och övriga rälsgående motorfordon underhållas vid huvudverkstaden i Örebro.

I mindre utsträckning förekommer dessutom fortfarande revision av personvagnar vid verkstäderna i Göteborg, Östersund och Notviken.

Centraliseringen av likartat underhållsarbete till färre men specialutrustade verkstäder har emellertid icke genomförts enbart i fråga om själva fordonen utan även utsträckt att omfatta reparation och i viss mån också nytillverkning av vissa detaljer till den rullande materielen. Vid huvudverkstaden i Örebro repareras sålunda stångbuffertar och koppel för hela statens järnvägar. Huvudverkstaden i Göteborg handhar all nytillverkning, omsmältning och rening av lagermetall. Huvudverkstaden i Malmö tillverkar vissa reservdelar till elektroloken, andra sådana delar tillverkas vid huvudverkstaden i Örebro o. s. v.

Genom denna sammanföring av vissa bestämda arbetsuppgifter till de olika verkstäderna har det blivit möjligt att i stor omfattning övergå till det driftförbilligande arbetssystem, som kallas flytande arbetsgång eller taktarbete, och vinna de fördelar av olika slag, som detta arbetsförfarande erbjuder.

Den första verkstad, som anpassades efter detta arbetssystem, var huvudverkstaden i Göteborg, där taktarbete för revision av godsvagnar infördes i samband med verkstadens nybyggnad år 1929.

För att giva en inblick i systemets grunder, vilka i stort sett äro desamma vare sig det gäller underhåll av lok, person- eller godsvagnar, lämnas i det följande en kortfattad redogörelse öfver arbetssystemet och dess tillämpning vid underhållet av godsvagnar i göteborgsverkstaden. Först må emellertid inskjutas några ord angående det tidigare allmänt använda arbetsförfarandet.

Vid det gamla arbetssystemet uppställdes ett för reparation inkommet fordon å en för tillfället ledig plats i verkstaden, oavsett var i verkstaden denna var belägen. Å denna plats kvarblev sedan fordonet under hela den tid, som behövdes för utförande av alla erforderliga reparationsarbeten å detsamma. Förutom andra olägenheter uppstodo härvid givetvis högst avsevärda tidsförluster. Arbetarna inom resp. arbeten måste ofta först taga mått för att fastställa dimensionerna hos behövliga ersättningsdelar, därefter gå över till en kanske rätt avlägsen avdelning för att tillverka eller låta tillverka densamma och slutligen återvända till fordonet för delarnas inpassning och fastsättning. Vid lyftning av vagn, som företogs med handdomkrafter, transporterades dessa domkrafter från fordon till fordon. Hjul, som skulle bytas, måste transporterats från och till den plats, där vagnarna undergingo reparation. För utväxling av färdigställda vagnar, uppställda mellan icke färdiga, förekommo dagligen omfattande växlingsarbeten. Dessutom förspildes en avsevärd del av arbetstiden för hämtning av detaljer från förråd och olika upplagsplatser inom verkstaden.

Nu inbesiktigas först vagnarna av särskilda s. k. revisionsmästare, som göra en grundlig detaljundersökning och fastställa vilka arbeten, som skola utföras, och anteckna detta på speciella s. k. arbetssedlar, som medfölja vederbörande arbetsobjekt. För varje arbetsplats, »takt», utskrivas särskilda arbetssedlar och dessa innehålla alla anvisningar, som arbetarna behöva för arbetenas utförande. Av arbetssedlarna framgå även ackordspriser — anslagna tider — för alla förekommande arbeten, och arbetssedlarna tjäna därför även som verifikationer till ackordsedlarna.

Då vagnen inbesiktigats och arbetssedlarna färdigställda, förflyttas vagnen sedan från arbetsplats till arbetsplats (takt). På varje takt utföras därefter vissa bestämda arbeten av härför till varje takt tilldelade arbetare. Samtidigt som själva vagnen undergår arbeten i resp. takter, pågår i hjälpverkstäderna — smedja, maskinverkstad, hjulverkstad, bromsverkstad o. s. v. — iordningställandet av och nytillverkning av erforderliga detaljer för vagnen i fråga. Alla transporter till

och från resp. takter verkställas av elektriska truckar, som gå efter uppgjorda tidtabeller.

Arbetaren blir sålunda tillförd ej endast själva arbetsobjektet — fordonet — utan även de i andra avdelningar reparerade resp. nyttillverkade, för vagnen erforderliga detaljerna. Han kan därför kvarbliva på sin arbetsplats under hela arbetstiden och därvid givetvis utföra en betydligt större kvantitet effektivt arbete med minsta möjliga tidsförluster.

På grund av det goda resultat, som uppnåddes vid huvudverkstaden i Göteborg, infördes därefter taktarbete dels för mindre revision av personvagnar vid huvudverkstaden i Tomtebodå år 1931, dels för revision av godsvagnar vid huvudverkstaden i Bollnäs år 1933, dels — år 1935 — för revision av elektrolok vid huvudverkstaden i Malmö, större revision av personvagnar vid huvudverkstaden i Örebro och revision av malmvagnar vid huvudverkstaden i Notviken samt dels slutligen för större och mindre revision av personvagnar vid huvudverkstaden i Malmö år 1936.

Förutom införandet av taktarbete ha även vidtagits en del andra rationaliseringsåtgärder av mera genomgripande art. Sålunda ha från år 1934 arbetsstudier kommit till användning för analys av olika arbetsoperationer och för fastställande av lämpligt avvägda ackordstider. I samband med arbetsstudierna har särskild uppmärksamhet ägnats åt nedbringande och förbilligande av materialförbrukningen för olika arbeten. Standardisering av såväl ny som gammal materiel har börjat genomföras. Verkstäderna ha vidare efter hand utrustats med moderna arbetsbesparande maskiner och övriga hjälpmedel av olika slag.

Ovannämnda rationaliseringsåtgärder ha haft till följd, att kostnaderna för underhållsarbetet nedgått avsevärt.

Till belysande härav har i nedanstående tabell en jämförelse gjorts mellan avlöningskostnaderna för underhåll av godsvagnar före och efter omläggningen av arbetssystemet. Som basår har härvid valts år 1927, d. v. s. det sista år under vilket revisionsarbetet bedrevs enligt den »gamla» metoden, och jämförelse gjorts med år 1939.

Revisionsklass resp. reparation	A v l ö n i n g s k o s t n a d f ö r							
	Slutna godsvagnar				Öppna godsvagnar			
	år 1927	år 1939	Besparing		år 1927	år 1939	Besparing	
	kronor		kr	%	kronor		kr	%
6-års	513	309	204	39·8	428	213	215	50·2
3-års	300	155	145	48·4	255	107	148	58·1
rep	97	29	68	70·1	73	33	40	54·8

Beträffande mindre revision och reparation av personvagnar vid huvudverkstaden, Tomtebodå, visar en jämförelse mellan avlöningskostnaderna på behandlat fordon för åren 1929 — sista året för gamla metoden — och 1939 en nedgång från 605 kronor till 407 kronor, d. v. s. en besparing per behandlat fordon av 198 kronor, motsvarande 32,7 %.

I jämförelse med underhållskostnaderna före införandet av det rationaliserade arbetsförfarandet beräknas besparingarna vad gäller avlöningskostnaderna för samtliga huvudverkstäder under år 1939 ha utgjort i runda tal:

Underhåll av godsvagnar	kronor 1 100 000
» » malmvagnar	» 30 000
» » personvagnar	» 800 000
» » elektrolok	» 190 000

Summa kronor 2 120 000

Härvid har hänsyn icke tagits till att arbetarnas medeltimförtjänster under åren 1929—1939 stigit med 14 % och ej heller räknats med den indirekta vinst, som uppkommer därigenom att fordonen efter rationaliseringen av arbetet revideras på betydligt kortare tid än förut och på grund härav kunna utföra mer nyttigt trafikarbete än tidigare. Förkortningen av tiden för verkstadsbehandlingen enbart för större revision av personvagnar innebär vid normalt underhåll av den år 1939 förefintliga personvagnparken, att omkring 30 fyraxliga och 20 tvåaxliga vagnar till ett sammanlagt anskaffningsvärde av omkring 3 milj. kronor blivit frigjorda och sålunda kunna utnyttjas för trafiken.

Med det nya arbetssystemet erhålles dessutom ett noggrannare och jämnare underhåll av den rullande materielen, vilket på längre sikt kan väntas betyda minskade underhållskostnader.

C. Förrådstjänsten.

Ett viktigt steg till en genomgripande rationalisering inom förrådsväsendet togs med den organisationsändring, som genomfördes den 1 juli 1932. I stort sett innebar denna åtgärd, att huvudförråden, som tidigare i organisationshänseende varit knutna till distriktsledningen, frigjordes från denna och i stället direkt underställdes den centrala ledningen i järnvägsstyrelsen. Denna omläggning möjliggjorde en effektivare och rationellare ledning och planering av förrådsverksamheten. Upphandlingen av förrådseffekter kunde centraliseras och lagerhållningen av dylika effekter avsevärt begränsas.

De rationaliseringsundersökningar av olika slag, som företogs under de första åren efter organisationsändringen, gävo till resultat, att en avsevärd minskning kunde företagas i personaluppsättningen vid förrådsavdelningen. Sålunda överfördes år 1934 25 befattningar till övergångsstat såsom helt obehövliga eller för att i lönehänseende nedflyttas. Denna kraftiga nedskärning i personaluppsättningen torde dock till en del ha berott på de arbetslättnader, som uppkommo för förrådsavdelningen genom att den fortgående banelektrifieringen minskade statens järnvägs behov av stenkolsimport för lokbränsle.

I rationaliseringssyfte har en sammanslagning företagits av de båda tidigare, på I:a distriktet befintliga huvudförråden i Stockholm och Örebro. Sistnämnda förråd, som är beläget inom statens järnvägars största huvudverkstad och levererar alla slag av förrådseffekter till denna, hade år från år ökat sin omsättning och överträffade till slut stockholmsförrådet. På grund härav samt av andra vägande skäl, främst den överdimensionering av förrådsväsendet, som uppkom genom att två huvudförråd funnos inom ett och samma distrikt, ansåg sig järnvägsstyrelsen böra hemställa hos Kungl. Maj:t att få nedlägga huvudförrådet i Stockholm och överflytta dess rörelse till huvudförrådet i Örebro. Efter långvariga förhandlingar erhöll järnvägsstyrelsen år 1935 Kungl. Maj:ts bemyndigande att företaga den föreslagna rationaliseringsåtgärden. Genom denna sammanslagning av de båda huvudförråden kunde dels personalantalet reduceras med 24 tjänstemän, motsvarande en årlig besparing av cirka 120 000 kronor, dels den frigjorda förrådsbyggnaden i Stockholm uthyras, varvid erhöles en hyresintäkt av 50 000 kronor per år.

I syfte att erhålla en rationalisering och effektivisering av förrådsarbetet har inom huvudförråden en *byggnads- och arbetsteknisk planering* av förrådslokalerna företagits. I rationaliseringssyfte pågår vidare ett oavbrutet arbete med upprepning och ordnande av lagren i alla de småförråd, som finnas utspridda över hela statsbanenätet. För att erhålla bättre lagringsmöjligheter omändras och moderniseras efter hand inredningen i dessa förråd. I flera fall ha också dessa småförråd överflyttats till mera ändamålsenliga lokaler. För att förenkla förrådsarbetet och bl. a. minska arbetet med utskrivande och kontroll av förrådsrekvisitioner har en

särskild förrådstyp införts, s. k. B-förråd, där ett större antal effekter ligga ut-rekvirerade, men fortfarande under förbrukningskontroll.

För att minska förrådskostnaderna har numera en kraftig minskning i *lagerhållningen* av förrådseffekter företagits. Vid tiden för omorganisationen av förrådsväsendet år 1932 var lagerhållningen i förråden mycket omfattande. I varje huvudförråd fanns då av de olika effekterna ett lager, som i regel motsvarade ett års behov. I rationaliseringssyfte har emellertid numera lagermängden successivt minskats ner till en nivå, som under normala förhållanden motsvarar driftens behov för en tid av cirka 3 månader. Till följd av oförutsedda händelser kan det emellertid inträffa, att lagertillgången av vissa effekter inom ett huvudförråd helt eller delvis förbrukas. För att säkerställa driften måste det då finnas möjlighet att omgående kunna komplettera lagret. För att möta dylika eventualiteter har i örebroförrådet upplagts ett gemensamt reservlager av förrådseffekter för samtliga huvudförråd. Under det nuvarande världskriget har det dock icke varit möjligt att bibehålla denna ringa lagerhållning, utan i stället har en ökning av lagermängden måst ske i flertalet huvudförråd. Anledningen härtill har varit dels svårigheten att anskaffa erforderliga varor, dels de synnerligen långa leveranstiderna.

En viktig rationaliseringsåtgärd, som vidtagits under de senaste åren och medfört väsentliga kostnadsbesparingar, gäller *distributionen av de bränn- och smörjoljor*, som användas för statens järnvägars lok, vagnar och landsvägsfordon. Bränn- och smörjoljor konsumerades före kriget i allt större kvantiteter som följd av den stegrade trafiken och utvidgningen av statens järnvägars bilrörelse. Dessa oljor förvarades till en början i fat i särskilda förvaringslokaler, men kort före krigsutbrottet erhöll järnvägsstyrelsen anslag att i beredskaps- och rationaliseringssyfte anlägga ett antal cisternanläggningar för oljor på olika platser inom statsbanenätet. Det förutsattes härvid, att lagringsutrymmena skulle erhålla sådan storlek, att däri kunde förvaras minst ett års förbrukning.

Vidare ha cisternanläggningar med tappningsanordningar numera anlagts å praktiskt taget alla platser, där statens järnvägars bussar bruka intaga sitt oljebränsle. Det är avsett, att dessa cisterner skola kunna fyllas dels från tankbilar och dels från järnvägstankvagnar, uppställda på intilliggande järnvägsspår. Likaledes ha de större lokstationerna försetts med cisternanläggningar, som kunna fyllas med lok- och vagnsolja direkt från cisternvagnar. I övre Norrland äro cisternerna placerade i betongkällare, som vintertid kunna uppvärmas. Genom att påfyllningen av cisternerna kan ske från cisternvagnar, uppställda i intilliggande, vintertid uppvärmda lokstall, har det även blivit möjligt att vintertid transportera olja till de nordliga distrikten.

Upphandlingen av för statens järnvägar behövliga effekter och materiel med undantag för rullande materiel, motorvagnar och broöverbyggnader sker genom förrådsavdelningen. Denna upphandling som tidigare ombesörjdes av huvudförråden på de olika distrikten, är numera i stort sett centraliserad till förrådsbyrån. Genom centraliseringen av upphandlingen har vunnits dels minskade personalkostnader för detta arbete, dels i viss utsträckning även lägre inköpspriser för de upphandlade effekterna. Vidare har det först genom centraliseringen av upphandlingen blivit möjligt att rationellt och effektivt kunna kontrollera lagertillgången och övervaka, att lagret hålles på en lämplig nivå.

Även inom *förrådsbokföringen* ha vissa rationaliseringsåtgärder företagits. Som grundläggande princip för förrådets lagerbokföring gäller, att för att utfå förrådseffekter förordras rekvisition enligt fastställt formulär från vederbörande förbrukare. Härvid skall särskild rekvisition avlämnas för varje slag av effekter och för varje gång effekt uttages ur förrådet. Detta system för effekternas utrekvirering och redovisning, som föranletts av kraven på effektiv kontroll samt av nödvändigheten av att få en noggrann materialredovisning inom ban-, maskin- och verkstadstjänsten,

är både omständligt och arbetskrävande. I syfte att förenkla och förbilliga detta arbete ha ett flertal rationaliseringsåtgärder vidtagits.

Sålunda utskrivs vid maskinavdelningens filialförråd icke längre en rekvisition vid varje uttag från förrådet av sådana varor, som dagligen konsumeras, såsom oljor, trassel o. d. I stället antecknas dessa uttag på en lista, varå rekvisitionen kvitterar den mottagna mängden. Varje månad summeras den ifrågavarande listan, varefter en rekvisition på den under månaden enligt listan utlämnade totala kvantiteten utskrivs och insändes till huvudförrådet. På liknande sätt förfäres också i regel vid banavdelningens filialförråd.

Vad beträffar huvudverkstäderna planeras att där använda samlingsrekvisitioner för effekter med samma materialnummer, varigenom antalet rekvisitioner kommer att icke obetydligt minskas. Detta förfaringssätt kommer redan till användning vid signalavdelningen samt för effekter till tågbelysning och tågvarme för nybeställd rullande materiel ävensom för elektrisk installationsmateriel till linjens tjänsteställen.

På de platser vid maskinavdelningen, där filialförråd icke finnas inrättade, ha anordnats s. k. B-förråd, där effekterna ligga utrekvirerade men dock alltjämt under förbrukningskontroll. För varje effektslag i ett dylikt B-förråd är fastställt en maximi- och en minimigräns. Först då minimigränsen uppnåtts, utskrivs en rekvisition på den kvantitet, som erfordras för att på nytt få den maximala lagertillgången. På detta sätt är det möjligt att utöva viss kontroll över förbrukningen och lagerhållningen samtidigt som en avsevärd minskning i antalet förrådsrekvisitioner kunnat erhållas.

En väsentlig minskning i antalet förrådsrekvisitioner har dessutom uppkommit genom att vid samtliga ban-, maskin- och trafiksektioner utsändes behovet av skrivmateriel endast en gång om året. Andra effekter, som kontinuerligt förbrukas, såsom tändstickor, uniformspersedlar o. d., utsändas en gång i kvartalet.

BILAGA 2.

Översikt över utvecklingen av statens järnvägars ekonomi sedan krigsutbrottet år 1939.¹

Av sekreteraren ARNE SJÖBERG.

Statens järnvägars trafik har sedan krigsutbrottet år 1939 uppvisat en oavbruten stegring. Denna ökning i järnvägstransporterna under kriget har framförallt för-
anletts av de anpassningsåtgärder av olika slag, som företagits inom näringslivet
för att möta krigstidens speciella krav. Läget på den inhemska transportmarknaden
har sålunda under kriget till följd av svårigheterna för sjöfarten och restriktioner-
na för biltrafiken förskjutits till järnvägarnas fördel. Vidare har den av kriget
framtvungna ersättningsproduktionen för tidigare importerade råvaror, som fossila
bränslen, kraftfoder m. m., för järnvägarna medfört mycket omfattande transporter
av bl. a. bränsleved, träkol, torv, fodercellulosa. Dessutom ha järnvägarna haft
att ombesörja betydande transporter för försvarsverkets räkning.

Utvecklingen av trafiken, personalantalet och banlängden vid statens järnvägar
under perioden 1938—1943 belyses i nedanstående tabell.

Å r	Trafikerad väglängd i medeltal km	Tonkilometer av gods (utom lapp- landsmalm), milj.	Person- kilometer milj.	Antal personal	
				i medeltal under året	per 100 000 vagnaxel- kilometer
1938.....	8 031	2 058	2 334	29 616	1·80
1939.....	8 104	2 589	2 565	30 176	1·70
1940.....	8 996	3 760	3 394	33 529	1·59
1941.....	10 051	4 859	3 960	37 976	1·59
1942.....	10 426	5 616	4 581	42 557	1·65
1943.....	10 731	15 700	15 000	45 141	1·63
Ökning (+) el. minskning (-) i % år 1943 mot år 1938.....	+ 29 %	1 + 180 %	1 + 115 %	+ 52 %	— 9 %

¹ Approximativa siffror.

Det framgår av tabellen, att statens järnvägars trafikvolym år 1943 är nästan
tre gånger så stor i godstrafik och mer än dubbelt så stor i persontrafik som år
1938. Denna stegring i trafikvolymen beror emellertid icke enbart på de ökade
person- och godstransporterna sedan krigsutbrottet år 1939, utan kan till viss mindre
del hänföras till den successiva utvidgningen av statens järnvägars bannät genom
införlivande av enskilda järnvägar.

Parallellt med stegringen i statens järnvägars trafikvolym har, som framgår av
efterföljande tabell, gått en ökning i trafikinkomsterna, vilken ökning i persontra-

¹ För en mera utförlig redogörelse angående järnvägarna under kriget hänvisas till *Granholm*:
Landets trafikväsen i krigstiden, Teknisk tidskrift 1941; *Dahlbeck*: Något om Sveriges statsbanors
verksamhet under år 1942, Nordisk Järnbanetidskrift 1943; *Berger*: Statens järnvägar och kriget,
Skandinaviska bankens kvartalsskrift 1942 och *Nerell*: Järnvägarna under krigstiden och där-
efter, Ekonomisk tidskrift 1944.

fik varit av ungefär samma relativa storleksordning som för trafikvolymen. I gods- trafik har däremot ökningen i trafikinkomst varit något svagare än i trafikvolymen. Till den gynnsamma utvecklingen av statens järnvägars trafikinkomster har också bidragit den fr. o. m. den 1 juli 1940 genomförda taxehöjningen i person- och godstrafik med 10 %.

	1938	1939	1940	1941	1942	1943	Ökning (+) el. minskning (-) i % år 1943 mot år 1938
<i>Inkomster, milj. kr.</i>							
Persontrafik.....	87.4	94.7	124.8	153.0	180.0	206.2	+ 136 %
Posttrafik.....	9.8	9.9	9.8	10.1	10.6	11.2	+ 14 %
Godstrafik.....	114.1	139.9	195.1	247.4	287.8	298.2	+ 161 %
Övriga inkomster.....	39.2	38.7	31.4	26.5	26.0	31.4	- 25 %
Summa	250.5	283.2	361.1	437.0	504.4	547.0	+ 118 %
<i>Utgifter, milj. kr.</i>							
Styrelsen.....	5.8	6.1	7.0	7.8	8.5	9.1	+ 57 %
Distriktskanslier.....	1.2	1.2	1.3	1.6	1.8	2.1	+ 75 %
Bantjänst.....	33.2	33.1	39.5	46.5	58.3	63.5	+ 91 %
Maskintjänst.....	44.1	45.5	65.4	81.2	96.5	104.2	+ 136 %
Färjedrift.....	2.5	2.3	3.3	3.5	2.7	2.6	+ 4 %
Trafiktjänst.....	45.4	47.8	57.4	68.1	79.6	85.8	+ 89 %
Hjälpanläggningar.....	1.2	1.2	1.6	1.7	2.1	2.0	+ 67 %
Underhåll av:							
rullande materiel.....	26.8	26.4	30.2	34.6	38.2	41.3	+ 54 %
inventarier och effekter.....	1.7	1.6	2.3	2.7	2.7	4.1	+ 141 %
Gemensamma utgifter							
avsättning till förnyelsefond..	25.9	26.8	34.6	44.1	53.5	61.6	+ 138 %
pensionskostnader.....	13.4	15.8	19.6	23.5	28.5	31.6	+ 136 %
övriga.....	3.6	3.7	5.3	6.2	8.2	7.3	+ 103 %
Summa	204.8	211.5	267.5	321.5	380.6	415.2	+ 103 %
Överskott.....	45.7	71.7	93.6	115.5	123.8	131.7	+ 188 %

Som följd av utvidgningen i bannätet, den kraftigt stegrade trafiken, de starkt ökade priserna på för järnvägsdriften erforderliga förnödenheter samt de höjda lönekostnaderna ha även utgifterna för drift och underhåll undergått en betydande ökning och äro år 1943 mer än dubbelt så stora som år 1938.

Att ökningen i utgifterna, trots de starkt ökade materialprisen och lönesatserna, icke blivit större torde framförallt sammanhånga med den elektriska bandriftens förmåga att utan större kostnadsstegringar upptaga och avveckla även mycket stora trafikökningar. Huvudparten av transportarbetet har också under krigsåren utförts på de elektrifierade linjerna. Den elektriska driftens andel i totala transportarbetet har sålunda uppgått till för tågkilometer omkring 65 %, för vagnaxelkilometer 80 % och för bruttotonkilometer likaledes omkring 80 %. Dessutom torde det intensiva besparingsarbete, som bedrivits vid statens järnvägar under krigsåren, verksamt ha bidragit till att hålla utgifterna nere.

Ökningen i utgifter är väsentligt mindre än ökningen i trafikinkomster, varför statens järnvägars överskott ökat år från år. De under krigsåren 1939—1943 uppnådda överskotten äro de största som någonsin uppnåtts vid statens järnvägar. Förutom de ovan angivna överskotten ha statens järnvägar till statsverket inlevererat trafikskatt, uppgående till för år 1940 10,1 milj. kronor och för år 1943 21,8 milj. kronor.

BILAGA 3.

*Avskrift.**Herr Statssekreteraren F. Severin, Kommunikationsdepartementet, Stockholm.*

Under återopande av Herr Statssekreterarens brev den 16 sistlidne juli får jag som underlag för en diskussion angående närmare riktlinjer för det fortsatta besparingsarbetet, i vad angår statens järnvägar, härmed överlämna en promemoria i detta ärende.

Stockholm den 20 september 1940.

G. DAHLBECK.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Avskrift.

VPM

angående besparingsåtgärder inom statens järnvägar.

Med bifogande av utdrag av statsrådsprotokollet den 21 juni 1940 angående allmänna riktlinjer för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen har statssekreteraren i kommunikationsdepartementet i en den 16 juli 1940 dagtecknad skrivelse hemställt, att jag, såvitt angår statens järnvägar, ville låta verkställa preliminära undersökningar och utredningar rörande åtgärder, som kunna vara ägnade att nedbringa utgifterna.

Jag får härmed framlägga de resultat som hittills framkommit vid de i anledning av nämnda skrivelse igångsatta undersökningarna.

Till en början torde få erinras om att järnvägsstyrelsen till kännedom och för vederbörandes iakttagande i statens järnvägars tryckta cirkulär — vilka distribueras till alla tjänsteställen inom verket — återgivit Kungl. Maj:ts den 1 december 1939 utfärdade cirkulär till statsmyndigheterna angående vissa besparingsåtgärder (SFS nr 841/1939), och att styrelsen även vid andra tillfällen utfärdat föreskrifter och vidtagit åtgärder, ägnade att befrämja en sund och av tidsförhållandena särskilt påkallad sparsamhet i olika hänseenden (se järnvägsstyrelsens cirkulär nr 12, 61, 111, 172 och 278 för år 1940). I anslutning härtil och till de i förenämnda statsrådsprotokoll meddelade allmänna riktlinjerna för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen anges här nedan dels besparingsåtgärder, varom direktiv omedelbart kunna utfärdas, dels uppslag, som i nu förevarande sammanhang anses kunna tagas upp till närmare utredning och diskussion.

I. Besparingsåtgärder, varom direktiv omedelbart kunna utfärdas.

1. Utredningar och löpande arbeten i frågor, som ej äro omedelbart aktuella, böra i möjligaste mån inställas eller uppskjutas.
2. Remissförfarandet bör inskränkas och upplysningar och uttalanden såvitt möjligt inhämtas per telefon, varvid de sålunda erhållna uppgifterna antecknas å ärendet.
3. Ifrågakommande remisser besvaras, då så utan olägenhet kan ske, helt kortfattat och med angivande endast av kärnpunkterna utan längre utvecklingar.
4. Skrivelser och förfrågningar från personalorganisationerna besvaras i möjlig utsträckning muntligt, varvid å ärendet införes en kortfattad anteckning om svarets innehåll.
5. All möjlig återhållsamhet och framförallt planmässighet bör iakttagas vid tjänsteresor.
6. Nyinköp av möbler och kontorsinventarier böra begränsas i möjligaste mån.
7. Papper och kuvert böra ej anskaffas av högre kvalitet än som befinnes nödvändigt samt utnyttjas så långt som möjligt.
8. All möjlig sparsamhet bör iakttagas i fråga om inköp av böcker och tidskrifter m. m. samt beträffande inbindning av handlingar.
9. Kostnaderna för publikationer och tryckalster böra nedbringas i möjligaste mån bl. a. genom begränsning av upplagorna och användning av billigare papperssorter.
10. Kostnaderna för renhållning inom lokaler och områden böra nedbringas i möjligaste mån.

II. Uppslag, som kräva närmare utredning.

Vid företagen inventering av möjliga besparingsåtgärder vid statens järnvägar ha i övrigt framkommit nedan angivna uppslag till begränsningar och förenklingar i de nuvarande arbetsuppgifterna. I vad mån dessa uppslag böra realiseras är jag emellertid på detta stadium icke beredd att taga ställning till. Uppslagen i fråga äro därför att anse såsom preliminära och avse endast att utgöra ett diskussionsunderlag för det fortsatta besparingsarbetet.

A. Decentraliserad handläggning av vissa ärenden.

Linjemyndighet synes utan olägenhet eller risk för konsekvenser kunna medgivas rätt att handlägga och avgöra vissa slag av ärenden, som nu hänskjutas till styrelsen.

B. Person- och godstrafikredovisningarna.

Utredning har igångsatts rörande förenkling av arbetet med expediering, redovisning och avräkning av militärtransporterna. Såvitt hittills kunnat konstateras är en förenkling av detta arbete tänkbar. Huruvida i övrigt några mera väsentliga besparingar äro möjliga beträffande här ifrågavarande arbetsuppgifter är delvis beroende på vilka krav, som anses böra ställas på den inom järnvägsstyrelsen utarbetade statistiken, för vilken person- och godstrafikredovisningarna utgöra primärmaterialet. Dessa med varandra sammanhängande frågor måste göras till föremål för vidare utredning.

C. Statistikarbetet och de statistiska publikationerna.

Vissa nedskärningar ha redan vidtagits i statens järnvägars förvaltningsberättelse och allmän järnvägsstatistik ävensom i statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebbruk. I anslutning härtil kan tagas under övervägande att avsevärt nedskära och

eventuellt tillsvidare icke trycka den årliga drifttjänststatistiken ävensom den teknisk-ekonomiska redogörelsen för banavdelningens verksamhet. Vidare kan ifrågasättas att slopa tryckningen av den sedan år 1930 på förslag av järnvägsrådet utgivna publikationen »Förteckning över av järnvägsstyrelsen handlagda fraktnedsättningsärenden».

Innan några ytterligare åtgärder vidtagas torde böra verkställas en allmän inventering och prövning av det statistiska arbetet inom verket i syfte att utröna i vad mån en ytterligare rationalisering och centralisering av detta arbete kan äga rum. En sådan översyn bör då lämpligen även taga sikte på att i möjligaste mån åstadkomma likformighet i fråga om den av de olika kommunikationsverken utgivna officiella statistiken.

D. Undervisningsväsendet.

Utbildningen av personal vid statens järnvägar äger i allmänhet rum enligt av styrelsen fastställda normer, innefattande utbildningskurser med bestämda ämnen och timantal. Under innevarande år har emellertid på grund av rådande förhållanden vissa inskränkningar i dessa utbildningskurser vidtagits. Sålunda har i fråga om tvenne lokpersonalkurser antalet undervisningstimmar minskats från 250 till 200. Beträffande trafikavdelningen har den teoretiska kursen för trafikelever koncentrerats och avkortats, så att den kunnat avslutas ungefär en månad tidigare än enligt den ursprungliga planen. Den högre trafik kursen har helt inställts. Vidare har styrelsen beträffande de kurser, som genom distriktens försorg anordnas under innevarande år, anbefallt avkortning i den utsträckning, som i varje särskilt fall kan vara lämpligt.

Avsett är att även under nästa år fortsätta på den sålunda inslagna vägen, därest förhållandena så påfordra.

E. Reklamverksamheten och museiverksamheten.

Frågan huruvida och i vad mån inskränkningar böra vidtagas i reklam- och museiverksamheten kräver vidare utredning.

F. Planteringsväsendet.

Årskostnaderna för SJ planteringar ha under de senare åren uppgått till 500 å 600 tusen kronor. Det kan ifrågasättas, huruvida icke under nuvarande förhållanden en viss minskning av dessa kostnader borde åstadkommas. Visserligen förhåller det sig så, att en del av utgifterna äro fasta, enär de utgöras av avlöningar till specialutbildad ordinarie, på annat område vid statens järnvägar ej gärna användbar personal o. d., men det torde likväl ej vara omöjligt att utan alltför stor rubbning av den bestående organisationen genomföra besparingar på detta område. Vid de enskilda banor, som nu införlivats respektive komma att införlivas med statsbanenätet, synes man därjämte böra iakttaga en sträng begränsning av utgifterna för detta ändamål.

Utredning angående möjliga besparingar i planteringsväsendet pågår.

G. Drifttjänsten i allmänhet.

1. Ökad användning av kvinnlig arbetskraft.

Kvinnlig arbetskraft ställer sig billigare än manlig. Till principdiskussion torde därför kunna upptagas frågan att i större utsträckning än hittills anlita kvinnlig arbetskraft.

2. Permissionsförbud vid vissa tillfällen.

Vissa besparingar torde kunna ernås genom permissionsförbud, där sådant icke redan genomförts, för personal i drifttjänst vid helger eller andra tillfällen, då stark trafik råder.

H. Bantjänsten.

1. Inskränkning i banvakternas besiktning av banan.

Enligt gällande bestämmelser verkställes inspektion respektive besiktning av banan som regel av *banmästare* (inspektion): Å A-linjer varje dag, å B-linjer varannan söckendag samt varje sön- och helgdag, å C-linjer varannan dag; av *banvakt* (besiktning): Å samtliga linjer varje dag (å C-linjer får dock banvaktsbesiktningen å sön- och helgdagar utföras av banmästare). Inspektionerna respektive besiktningarna utföras till fots i sådan omfattning att varje del av banmästareavdelningen respektive bevakningssträckan på detta sätt blir avsynad en gång per månad respektive per vecka.

Nödvändigheten av att utföra lika täta besiktningar å linjer med svag trafik som å linjer med stark trafik synes emellertid kunna ifrågasättas, och en differentiering härutinnan torde kunna åvägbringas, utan att trafiksäkerheten äventyras.

I första hand synes en lindring av bestämmelserna för C-linjer kunna ifrågakomma. Härvid stå olika utvägar till buds. En av dessa är att borttaga banvakternas besiktning de dagar i veckan, då banmästaren åker över sträckan. Ett annat alternativ är att helt befria banvakterna från besiktning, fränsett sådan till fots, och i stället låta den med motordressin utrustade banmästaren övertaga detta åliggande.

Härigenom skulle vara att vinna relativt betydande besparingar. Före nätets utvidgning den 1 juli 1940 utgjorde antalet banvaktssträckor å C-linjer omkring 425, med en genomsnittlig längd av 7,7 km. För varje km får banvakt enligt utfärdade bestämmelser normalt beräkna en besiktningstid av 15 minuter. Borttages besiktningen under 3 dagar i veckan (första alternativet) kan besparingen uppskattas till cirka 130 000 arbetstimmar per år. Genomföres det andra alternativet, blir besparingen ännu större.

2. Ökning av banmästareavdelningarnas längd.

Genom ökning av banmästareavdelningarnas längd synes vissa besparingar kunna ernås. Utredning härom pågår.

3. Övergång till arbetslag för spårunderhållet.

Genom övergång till särskilda arbetslag för spårunderhållet torde detta i viss utsträckning kunna rationaliseras, samtidigt som antalet bevakande banvakter kan minskas. Utredning härom pågår.

4. Uppskov med vissa arbeten för underhåll av bana och byggnader.

Genom uppskjutande av vissa underhållsarbeten av bana och byggnader, där så utan fara för trafiksäkerheten kan ske, skulle vissa temporära besparingar kunna ernås. Vad som sålunda eftersättes — exempelvis i fråga om slipersutbytet — måste emellertid enligt tidigare erfarenheter framdeles tagas igen.

5. Sänkt standard i fråga om underhåll av husbyggnader och anläggningar.

Närmare utredning härom erfordras.

I. Maskin- och trafiktjänsten.

1. Sänkt standard i fråga om personvagnarnas utrustning.

Vissa standardsänkningar ha redan vidtagits i fråga om personvagnarnas utrustningsdetaljer. Sålunda ha t. ex. golvmattor borttagits i alla dagvagnar och småhanddukar utbytt mot rullhanddukar. Genom andra dylika åtgärder torde ytterligare vissa besparingar vara möjliga.

2. Sänkt standard i fråga om vagnstädning och vagnputs.

Viss förenkling av vagnstädningen och vagnputsen torde i en krissituation vara tänkbar.

J. Färjedriften.

Viss förenkling i underhållet av tågfarjorna i vad avser deras inredning och invändiga målning kan under nyss angivna förutsättning likaledes tagas under övervägande.

K. Bilrörelsen.

Vissa besparingar torde kunna uppnås genom sänkt standard i fråga om omnibussarnas yttre målning, genom ytterligare införande av biljetmaskiner samt möjligen genom revidering av gällande överenskommelser med båtägare och ombud.

L. Verkstadstjänsten.

1. Förlängning av revisionsfristerna för person- och godsvagnar.

I den mån så är möjligt utan att äventyra trafiksäkerheten.

2. Sänkt standard i fråga om underhållet av den rullande materielen.

Som järnvägsstyrelsen framhållit i utlåtande över överrevisorernas berättelse för år 1938 kan den rullande materielen och då närmast personvagnparken under normala förhållanden icke anses hållen vid en för hög standard. I en krissituation kan emellertid en temporär sänkning av standarden vara tänkbar, särskilt som det allmänna tillståndet hos personvagnparken för närvarande är mycket gott. Vissa direktiv i sådan riktning hava också redan utfärdats.

Samtliga här ovan angivna besparingsuppslag äro av natur att kunna påverka de med trafikinkomster bestridda driftkostnaderna.

Övriga av järnvägsstyrelsen eller dess underlydande organ utförda arbeten eller verkställda upphandlingar äro av i viss mån annan art i det att desamma bestridas med av Kungl. Maj:t och riksdagen för varje ändamål anvisat anslag, nyanskaffningar och utvidgningsarbeten medelst anslag å riksstaten, ersättningsanskaffningar samt ersättnings- och förändringsarbeten av förnyelsefondsmedel.

I den mån beskärningar och besparingar anses påkallade i fråga om sistnämnda slag av arbeten har Kungl. Maj:t alltså möjlighet att genom nedsättning av anslags-tilldelningen vidtaga åtgärder i sådant syfte.

På grund härav har jag icke ansett erforderligt att i nu förevarande sammanhang närmare behandla sådana arbeten och anskaffningar och de besparingsuppslag som härvidlag kunna vara tänkbara.

Stockholm den 20 september 1940.

G. DAHLBECK.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

Th. Nordenson.

BILAGA 4.

Avskrift.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Godstrafikbyrån

Dnr Gbr G 270/41

Besparingsberedningens järnvägs-
sakkunniga

21/10 43. Se Nr Jsk 9/41

*Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga.*Överflyttning av styckegodstrafik
från lokalgodståg till billinjer.

Vid sitt sammanträde den 27 mars 1941 upptogo sakkunniga till behandling frågan om styckegodstransporternas ordnande vid Statens järnvägar. Det ifrågasattes härvid, huruvida icke besparingar ävensom andra fördelar skulle kunna ernås genom att å vissa bansträckor i större eller mindre omfattning överflytta lokalgodstågens styckegodstransporter till genom Statens järnvägar bedriven lastbilstrafik. Detta förutsattes erfordra inrättandet å lämpliga stationer av särskilda omlastnings- och överlämningsställen mellan järnväg och bil, från vilka det med järnväg ankommande styckegodset med bilar distribuerades till det för omlastningsstället i fråga bestämda trafikområdet och till vilka det inom området av bilarna uppsamlade godset överlämnades. Man kunde tänka sig, att lokalgodstågen genom en dylik organisation av styckegodstransporterna, i den mån de icke kunde helt eller delvis indragas, erhöles betydligt förkortade restider, vilket i sin tur skulle medföra kostnadsbesparingar i fråga om personal och materiel. Bland övriga fördelar, som kunde påräknas, nämndes dels snabbare transporter för såväl styckegods som vagnslastgods och i synnerhet för kortväga styckegods, dels möjlighet till direkt utkörning och avhämtning av godset hos vederbörande trafikant, alltså dörr-till-dörr-trafik. Sakkunniga framhöllo, att ehuru ifrågavarande rationaliseringsuppslag icke under nuvarande förhållanden framstode som omedelbart aktuellt, frågan dock vid återinträde av fredsförhållanden syntes så viktig ur såväl järnvägarnas egen som allmän transporthushållningssynpunkt, att härför erforderligt utrednings- och planeringsarbete syntes böra vidtagas redan nu, så att erforderliga åtgärder kunde genomföras omedelbart, då det nuvarande kriget upphörde. Sakkunniga hemställde därför hos järnvägsstyrelsen om utredning i ärendet.

Styrelsen har i anledning av denna hemställan givit distriktsbefälet vid Statens järnvägar del av förslaget och anmodat nämnda befäl att utreda

- 1) å vilka bansträckor styckegodstrafiken lämpligen skulle kunna överflyttas till genom Statens järnvägar nu eller framdeles bedriven biltrafik,
- 2) vilka lokalgodståg, som skulle kunna helt indragas, därest styckegodset överflyttades till bilar,
- 3) vilka lokalgodståg, som genom en sådan överflyttning skulle kunna få sina restider förkortade genom avknappade uppehåll å stationerna eller event. genom tidigare minutuppehålls ersättande med behovsuppehåll,
- 4) vilken bemanning lokalgodstågen för närvarande hava,
- 5) vilken bemanning som skulle erfordras i nämnda tåg, därest lastning och lossning av styckegods icke behöver äga rum,
- 6) vilka stationer som lämpligen borde fungera som spridnings- och uppsamlingsstationer för styckegods vid övergång mellan järnvägs- och biltransport och

7) huruvida personalstyrkan å nämnda stationer ansågs behöva ökas i följd av de tilltänkta nya arbetsuppgifterna.

De från distriktsbefälet inkomna svaren hava sammanförts i en härtill fogad bilaga.

Såsom synes av sammanställningen, anses överflyttning av styckegodset från lokalgodstågen till biltransport lämpligen kunna ske å vissa angivna, huvudsakligen kortare, statsbanesträckor. Styckegodsets överflyttning till bilar beräknas emellertid medföra möjlighet att helt indraga lokalgodstågen endast å tvenne sträckor, nämligen Mjölby—Hästholmen och Stockholm—Södertälje. Vad beträffar den sistnämnda sträckan må framhållas, att fraktstyckegodstrafiken å denna tidigare ombesörjts med lastbilar, men att man nödgats återgå till järnvägstransport som följd av de undan för undan allt mera skärpta inskränkningarna i lastbilstrafiken.

I de inkomna svaren har framhållits, att en överflyttning från järnväg till bil beräknas kunna ske med fördel endast å sådana bansträckor, där styckegodstrafiken har relativt begränsad omfattning och transportmängderna samtidigt äro ungefär lika stora dag från dag. Å linjer med mera omfattande, regelbunden styckegodstrafik, ävensom å linjer, där styckegodsmängden starkt varierar från dag till dag, anses det ur transportekonomisk synpunkt svårare att tänka sig styckegodset med fördel överfört till lastbilar. Järnvägslinjen äger nämligen i sådana fall, framhållas det, en obestridlig fördel framför billinjen; den besitter en helt annan »elasticitet». De större lastningsutrymmena, vid behov ytterligare ökade genom att »tilläggsagnar» insättas, kunna öka lokalgodstågens transportförmåga praktiskt taget hur mycket som helst utan annan egentlig kostnadsökning än den som uppstår för eventuellt insatta »tilläggsagnar». En även rätt kraftig fluktuation i godsmängden medför däremot ingen ökning av tågpersonalen. Å andra sidan kräver varje nödvändig extrabil — sedan den första till fullo tagits i anspråk — en personal på troligen 2 man. Å sträckor, där styckegodsmängden starkt varierar olika dagar, är kanske en bil tillräcklig vissa dagar, under det att både 2 och 3 bilar erfordras andra dagar. För att på ett nöjaktigt sätt kunna prompt ombesörja trafiken under alla förhållanden, skulle man å dylika sträckor nödgas hålla en reserv av lastbilar och bilförare, vilka många dagar i veckan kanske icke skulle kunna beredas nämnvärd om ens någon sysselsättning. Vidare betonas att styckegodset å vissa linjer till stor del är av sådan art, att det icke lämpar sig för befordring med bilar på grund av att det är särskilt skrymmande eller ur andra synpunkter besvärligt; det utgöres t. ex. av skördemaskiner, jordbruksredskap av olika slag, skrymmande möbler etc. Å andra sidan framhållas att styckegodstrafiken å vissa linjer är så obetydlig, att det här skulle ställa sig synnerligen oekonomiskt att vidtaga särskilda anordningar med biltransport av detta gods, då tågen ändå måste gå för vagnslasttrafiken.

Att med de angivna obetydliga undantagen inga lokalgodståg anses kunna helt indragas, därest styckegodset överfördes till bilar, förklaras hänga samman med att tågen under alla förhållanden erfordras för vagnslasttrafiken och för växling å mellanstationerna.

Av sammanställningen över de inkomna yttrandena framgår vidare att en överflyttning av styckegodset till biltransport endast i enstaka fall och även där i mycket obetydlig grad anses kunna medföra förkortning av lokalgodstågens körtider. Detta förklaras av att de nuvarande uppehållen erfordras för dels den lokala vagnslastgodstrafiken, dels behövligen växling å stationerna. Arbetet med styckegodsutbytet, d. v. s. lastningen och lossningen av styckegodset, utföres i regel samtidigt med växlingsarbetet, varför någon särskild tid knappast annat än i undantagsfall tages i anspråk endast för arbetet med styckegodset. Klart är, framhållas det, att undantag från denna allmänna regel finnas, och att det t. ex. förekommer en del mindre stationer, där vagnväxling äger rum mera sällan, men å dylika stationer är

i regel också styckegodsmängden så obetydlig, att de härför erforderliga uppehållstiderna för tågen sakna betydelse, så mycket mer som lokalgodstågen i dylika fall oftast äro upplåtna för resande och av denna anledning ändå göra uppehåll å stationerna.

Vad beträffar frågan om möjligheten att minska lokalgodstågens nuvarande bemanning, därest styckegodset avlastades från tågen, anses, såsom även framgår av sammanställningen, att man i vissa fall genom en sådan åtgärd skulle kunna indraga arbetsbiträdet i tåg, där bemanningen f. n. utgöres av tågbefälhavare och ett arbetsbiträde, många lokalgodståg och då framför allt sådana å de trafiksvagare linjerna äro redan nu bemannade med endast tågbefälhavare. Detta skulle emellertid långt ifrån bli möjligt å samtliga dylika tåg, enär arbetsbiträden ändå skulle få åtfölja tågen i och för hjälp med växling å obemannade lastplatser i tågens väg. Å andra sidan anses, att den ifrågasatta överflyttningen skulle nödvändiggöra viss om också obetydlig ökning av personalen å stationerna.

Linjemyndigheternas undersökningar och yttranden utmyнна således i att en överflyttning av styckegodstrafiken från lokalgodståg till lastbilar knappast kan tänkas genomförd annat än i mycket begränsad omfattning,

att en sådan överflyttning endast i två fall förmodas möjliggöra indragning av lokalgodståg,

att i övriga fall någon egentlig tidsvinst för vagnslastgodset icke anses kunna erås därigenom och

att sådan personal eller annan besparing icke står att vinna därmed, att de uppkomna besparingarna och övriga fördelarna torde tåla jämförelse med de nya kostnader, som skulle uppstå för anskaffning av bilar och anställning av bilförare.

Samstämmigt framhålles, att biltransport för styckegodset icke anses kunna komma i fråga å linjer, där lokalgodstågen i allt fall måste framgå för vagnslasttrafikens ombesörjande, enär dessa tåg på ett tillfredsställande sätt utan egentlig ökning av kostnaderna för tågen och utan några påvisbara olägenheter för vagnslastgodsets del kunna ombesörja jämväl styckegodstransporterna.

Klart är, att den utgiftsekonomiska sidan av saken måste tillmätas stor betydelse. Förhållandena kunna emellertid framdeles bli sådana, att järnvägarna med åsidosättande åtminstone till viss del av utgiftsekonomiska synpunkter måste vidtaga åtgärder i föreslagen riktning för att kunna på bästa möjliga sätt betjäna sina kunder. Det torde icke kunna råda tvivel om, att ett inordnande av biltrafiken bl. a. som fördelnings- och uppsamlingsorgan i järnvägarnas styckegodstrafik skulle i viss mån öka järnvägarnas konkurrenskraft och skapa större möjligheter för dessa att hävda sig i tävlan om transporterna bl. a. genom att därmed åvägbringas ökade utsikter för dörr-till-dörr-trafik ävensom för förkortade transporttider för visst styckegods, främst då sådant å närsträckor. I den organisation, som redan finnes vid järnvägen i form av järnvägsstationer och andra järnvägens tjänsteställen, bilstationer och andra tjänsteställen inom järnvägens bildrift ävensom för utkörning och avhämtning av järnvägs gods anställda entreprenörer, föreligger redan en god stomme, på vilken ett system för ökande av järnvägens möjligheter för en mönstergill transportservice genom åtgärder i föreslagen riktning vid behov bör kunna snabbt utbyggas.

Enbart nödvändigheten för järnvägarna att höja sin transportservice kan således tänkas framdeles tvinga dessa att vidtaga åtgärder i av sakkunniga föreslagen riktning. Men också andra omständigheter, om vilka erfarenheter nu saknas, kunna inträda och göra dylika åtgärder både naturliga och ekonomiskt fördelaktiga. Det synes t. ex. icke uteslutet, att förhållandena efter krigets slut bliva i många avseenden så förändrade, att frågan då måste bedömas ur helt nya synpunkter. Bl. a. kan vagnslastgodstrafiken nedgå i sådan grad, att behovet av lokalgodståg för denna trafik blir väsentligt mindre än under tiden närmast före kriget. Det kan då vara

möjligt, att det visar sig fördelaktigare att övergå till biltransport med styckegodset än att ha detta kvar i lokalgodstågen. Styckegodsmängden kan måhända också möjligen väntas nedgå avsevärt under förkrigstidens nivå, så att transportererna bli mera »lätthanterliga» och kanske även ur den synpunkten mera lämpade för biltransport. Kort sagt, ändrade förhållanden kunna uppstå och skapa möjligheter eller betinga åtgärder för en i viss mån ändrad organisation av styckegodstransportererna. Det torde alltså framför allt gälla att med vaksamhet följa händelsernas gång och att söka smidigt anpassa sig efter förhållandena. Styrelsen skall givetvis med största uppmärksamhet följa utvecklingen och så snart de nu rådande förhållandena börja efterträdas av mera normala sådana också se till, att de åtgärder i tid bli vidtagna, som inom de ekonomiska möjligheternas gräns kunna vidtagas för att giva järnvägens styckegodsbefordring den ur olika synpunkter lämpligaste befordringsformen.

Stockholm den 20 oktober 1943.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. DAHLBECK.

RAGNAR TROLLE.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

I. Pettersson.

Avskrift.

Sammanfattning av distriktschefernas och trafikinspektörernas yttrande till Gods-
trafikbyråns skrivelse, Gbr G 270, den 29/4 1941 om överflyttning av styckegodstrafik
från lokalgodståg till billinjer.

Fråga 1) *Ä vilka bansträckor anses styckegodstrafiken lämpligen kunna överflyttas till av SJ nu eller framdeles bedriven biltrafik?*

I. Distriktschefen:

Sträckorna Uppsala—Enköping, Sala—Gysinge—Gävle, Stockholm—Upplands Väsby, Mjölby—Hästholmen, Örebro—Hallsberg (endast den lokala trafiken) och Stuvsta—Östertälje anses kunna ifrågakomma. Sträckan Uppsala—Gävle kan även tänkas, men trafiken till och från stationerna Örbyhus med Dannemora, Tierp och Orrskog med Söderfors måste ske järnvägsledes.

II. Distriktschefen:

Sträckorna närmast Göteborg ävensom sträckan Jönköping—Nässjö ifrågakomma.

III. Distriktschefen:

Sträckorna Malmö—Lund, Barsebäckshamn—Sjöbo, Ängelholm—Klippan och Nässjö—Solberga (Smål. Anneberg) ifrågakomma. Dessutom anses bil kunna användas i stället för tåg för transporter mellan Malmö och Landskrona, Lund (med Malmö) och Hörby, Lund och Harlösa, Lund och Bjärsjölagård, Hälsingborg och Höganäs samt Hälsingborg och Landskrona.

IV. Distriktschefen:

Ingen övergång till lastbilar anses möjlig.

V. Distriktschefen:

Sträckorna Vännäs—Väddesby och Vännäs—Tvärälund—Vindeln anses ifrågakomma.

VI. Distriktschefen:

Följande sträckor anses ifrågakomma: Vänersborg—Herrljunga—Varberg, Borås—Limmared—Hestra, Borås—Ulricehamn, Limmared—Falkenberg vid 25 trafiksektionen,

Gissebäck—Björköby, Bäckseda—Varshult och Torskors—Spjutsbygd på 26 trafiksektionen.

Fråga 2) Vilka lokalgodståg kunna helt indragas?

I. Distriktschefen:

7401—7402 Mjölby—Hästholmen—Mjölby. 7009—7010 Stockholm—Södertälje—Stockholm.

II. Distriktschefen:

Inga.

III. Distriktschefen:

Inga.

IV. Distriktschefen:

Inga.

V. Distriktschefen:

Inga.

VI. Distriktschefen:

Inga.

Fråga 3) Vilka lokalgodståg kunna få sina restider avkortade genom förkortning av uppehållen, och kunna minutuppehåll i några fall ersättas av behovsuppehåll?

I. Distriktschefen:

Upphållen för tåg 4363 i Kumla och Mosås kunna förkortas. Försening av tåg 640 i Mosås för gods skulle bortfalla. I övrigt ingen ändring.

II. Distriktschefen:

Obetydlig förkortning av restiderna.

III. Distriktschefen:

Ingen förkortning.

IV. Distriktschefen:

Ingen förkortning.

V. Distriktschefen:

Obetydlig förkortning av uppehållen för 8661—8662 i Vännäsby och för 8601—8602 i Tvärålund och Vindeln.

VI. Distriktschefen:

På 25 trafiksektionen räknas med följande tidsbesparingar.

för 9923 och 9924 på linjen Uddevalla—Herrljunga vardera 20 min.,

för 9909 och 9908 på linjen Herrljunga—Varberg vardera 15 min.,

för 9911 och 9912 på samma linje vardera 30 min.,

för 9913—9914 på linjen Borås—Hestra vardera 20 min.,

för 9931 på linjen Borås—Ulricehamn 15 min. och

för 3851—3852 på linjen Limmared—Falkenberg vardera 25 min.

På 26 trafiksektionen kunna minutuppehållen vid Stensjön, Björköby, Österkorsberga, Milletorp, Spjutsbygd, Rödöby och Torskors ersättas med behovsuppehåll.

På 27 trafiksektionen inga förkortade restider.

Fråga 4) Vilken bemanning ha lokalgodstågen f. n.?

I. Distriktschefen:

På de viktigare lokalgodstågen en tågbefälhavare och ett biträde.

II. Distriktschefen:

I regel en tågbefälhavare och ett biträde.

III. Distriktschefen:

De viktigare lokalgodstågen en tågbefälhavare och ett biträde. Övriga endast tågbefälhavare.

IV. Distriktschefen:

—

V. Distriktschefen:

—

VI. Distriktschefen:

På 25 och 26 trafiksektionerna i regel tågbefälhavare och ett biträde, på 27 trafiksektionen dessutom erforderliga bromsare.

Fråga 5) Vilken bemanning skulle erfordras i lokalgodstågen, om lastning och lossning av styckegods icke behöver äga rum?

I. Distriktschefen:

Lokalgodstågen på linjerna Stockholm—Krylbo och Uppsala—Gävle skulle kunna bemannas med endast tågbefälhavare. Om godsintlastningen i 4363 i Kumla kan slopas, kan biträdet i tåget indragas.

II. Distriktschefen:

Godsbiträdet skulle kunna indragas. Å obemannade lastplatser dock nödvändigt ordna växlingshjälp för tågbefälhavare.

III. Distriktschefen:

Biträdet skulle kunna indragas.

IV. Distriktschefen:

—

V. Distriktschefen:

Biträde i 8602 Vännäs—Hällnäs skulle kunna indragas.

VI. Distriktschefen:

På 25 trafiksektionen skulle biträdena kunna indragas utom på linjen Ulricehamn—Borås. På 26 och 27 trafiksektionerna ingen speciell besparing möjlig.

Fråga 6) Vilka stationer skulle lämpligen fungera som spridnings- och uppsamlingsstationer för styckegods mellan järnväg och bil?

I. Distriktschefen:

Stockholm N, Uppsala C, Sala, Krylbo, Gävle N (eller eventuellt Skutskär), Heby (eventuellt), Katrineholm, Nyköping C, Norrköping C, Linköping C, Mjölby, Kisa, Örebro C, Kumla, Hallsberg, Stockholm S, Liljeholmen och Södertälje C.

II. Distriktschefen:

Gränsstationerna. Eljest mellanstationer med särskilt stor styckegodstrafik eller svårhanterligt gods.

III. Distriktschefen:

Malmö, Lund, Kävlinge, Landskrona, Hälsingborg och Nässjö.

IV. Distriktschefen:

—

V. Distriktschefen:

—

VI. Distriktschefen:

Vänernsberg, Grästorps, Vara, Fristad, Borås C, Kinna, Horred, Limmared, Svenljunga, Falkenberg, Ullared och Dalsjöfors på 25 trafiksektionen och Nässjö, Vetlanda, Åseda och Karlskrona på 26 trafiksektionen.

Fråga 7) Skulle personalstyrkan på i punkt 6) avsedda stationer behöva ökas på grund av de nya arbetsuppgifterna?

I. Distriktschefen:

Viss ökning nödvändig.

II. Distriktschefen:

En eller annan mans ökning per station.

III. Distriktschefen:

Ingen ökning behövlig.

IV. Distriktschefen:

—

V. Distriktschefen:

—

VI. Distriktschefen:

I Svenljunga och Horred skulle behövas ytterligare en man. I övrigt ingen förstärkning behövlig.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

I. Pettersson.

Personalsituationen		Tjänstens vägnar	
Antal	Beaktande	Antal	Beaktande
1	Överförmyndare	1	Överförmyndare
1	Handläggare	1	Handläggare
1	Handläggare	1	Handläggare
15	Handläggare	15	Handläggare
2	Handläggare	2	Handläggare
22	Handläggare	22	Handläggare
2	Handläggare	2	Handläggare
2	Handläggare	2	Handläggare
2	Handläggare	2	Handläggare
27	Sammanlagt	27	Sammanlagt

BILAGA 5.

Avskrift.

Ekbr 66/41:12

Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga.

Genom erhållet utdrag ur protokoll hållet vid sammanträde med Besparingsberedningens järnvägssakkunniga den 28 mars 1942 (§ 8) hava sakkunniga hemställt »om utredning angående personaluppsättningen och personalkostnaderna vid driftavdelningarna dels före och dels efter förstatligandet för följande förstatligade enskilda järnvägar, nämligen Kalmar—Berga järnväg, Mönsterås järnväg, Östra Smålands järnväg, Kalmar—Torsås järnväg, Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, Östra Värends järnväg och Växjö—Tingsryds järnväg».

Efter verkställd sådan utredning får styrelsen meddela följande.

I bifogade uppgifter för banavdelningen, maskinavdelningen och trafikavdelningen har angivits personaluppsättning dels i enskild regi, dels i SJ regi ävensom personalkostnaden per år före och efter förstatligandet. I samtliga tre uppgifter hava uppräknade järnvägar betraktats som en enhet för att därmed få en bättre jämförelse till stånd.

De i uppgifterna anförda siffrorna få betraktas som åtminstone i några fall approximativa, enär det ställer sig mycket svårt att få till stånd en direkt jämförelse av förhållandena före och efter ett förstatligande. Utredningen har verkställts på basis av följande förutsättningar.

De i enskild regi redovisade personal- och kostnadssiffrorna avse förhållandena omedelbart före de olika järnvägarnas förstatligande, med inräknande av personalbehovet såväl i fasta turer som reserv.

I SJ regi redovisade siffror avse förhållandena vid ett normalläge med bl. a. samma trafikomfattning, som var till finnandes omedelbart före förstatligandet. Sålunda har av de sista årens kraftiga trafikökning föranledd personal- och kostnadsökning frånräknats. Vidare har frånräknats den kostnadsminskning, som beräk-

Banavdelningen.

P e r s o n a l u p p s ä t t n i n g			
I e n s k i l d r e g i		I S J r e g i	
Befattning	Antal	Befattning	Antal
Överbanmästare	1	Överbanmästare	—
Banmästare	7	Banmästare	7
Banvakter	48	Banförman	1
E. o. banvakter	2	Banvakter	48
Vägvakter	22	E. o. banvakter	2
Reparatörer	1	Vägvakter	22
Sektionsledning	3	Reparatörer	2
Summa	84	Sektionsledning	5
		Summa	87
P e r s o n a l k o s t n a d p e r å r			
230 000 kr.		296 000 kr.	

Maskinavdelningen.

P e r s o n a l u p p s ä t t n i n g			
I e n s k i l d r e g i		I S J r e g i	
Befattning	Antal	Befattning	Antal
Lokförare.....	24	Lokförare.....	22
» defekt.....	1	» övergångsstat.....	4
Motorvagnsförare.....	8		
Lokeldare.....	17	Maskinbiträde.....	21
Lokbiträde.....	3		
Vagn- och stallkarlar m. fl....	19	Stationskarlar.....	20
Verkstadspersonal.....	36	Verkstadspersonal.....	31
Vagnstäderskor.....	2	Vagnstäderskor.....	2
Ex. personal.....	5	Aspiranter och e. o.	11
Reservpersonal.....	15	Reservpersonal.....	29
Sektionsledning.....	6	Sektionsledning.....	2
Summa	136	Summa	142
P e r s o n a l k o s t n a d p e r å r			
463 000 kr.		579 000 kr.	

Trafikavdelningen.

P e r s o n a l u p p s ä t t n i n g			
I e n s k i l d r e g i		I S J r e g i	
Befattning	Antal	Befattning	Antal
Stationsföreståndare av klass IV	3	Stationsmästare av klass 5.....	4
» » » III	6	» » » 6.....	17
» » » II	14		
» » » I	10		
Stationsförman.....	3	Trafikbiträde.....	35
Kontorist.....	6	Kontorist.....	4
Konduktör.....	13		
Kontorsbiträde.....	5		
Packmästare.....	1		
Stationskarl.....	41	Stationskarl.....	40
Ex. stationskarl.....	8	E. o. stationskarl.....	5
Postbiträde.....	5	Postbiträde.....	5
Elev.....	3	Stationskarlsaspirant.....	3
Platsvakt.....	1	Platsvakt.....	4
Kontorsvakt.....	1	Kontorsvakt.....	2
Tillfälliga.....	3	Tillfälliga.....	8
Sektionsledning.....	8	Sektionsledning.....	10
Summa	131	Summa	137
P e r s o n a l k o s t n a d p e r å r			
426 000 kr.		500 000 kr.	

nas kunna genomföras vid avsett utbyte av viss arbetskraft mot lägre avlönad sådan, vilket huvudsakligen gäller tänkt ökad användning av platsvakter. Å andra sidan har tillägg gjorts för den lönekostnadsökning, som efter hand uppstår för den övertagna personalen, beroende på att denna vid övertagandet i stor utsträck-

ning placerats i lägre löneklass än som svarar mot deras tjänsteålder vid den enskilda järnvägen. Härvidlag har räknats med genomsnittligt samma åldersläge i lönehänseende, som gällde vid de enskilda järnvägarna vid tidpunkten för förstatligandet. Då vägvakterna i enskild regi åtnjoto vissa förmåner utöver själva lönen, exempelvis fri bostad i stor utsträckning, har kostnaden i enskild regi ökat med ett uppskattat värde av denna förmån.

Kostnaderna hava i samtliga fall beräknats vid samma indexläge och inkludera såväl i enskild som SJ regi vikariats-, traktaments- och övertidsersättning o. dyl.

En sammanställning av den under ovan angivna förutsättningar verkställda utredningen för de olika avdelningarna ger följande resultat.

A v d.	Personaluppsättning Antal personal		Personalkostnad pr år	
	I enskild regi	I SJ regi	I enskild regi kr	I SJ regi kr
Banavdelningen	84	87	230 000	296 000
Maskinavdelningen	136	142	463 000	579 000
Trafikavdelningen	131	137	426 000	500 000
Summa	351	366	1 119 000	1 375 000
Ökning i SJ regi		15 4 %		256 000 23 %

I och för ett närmare bedömande av det sålunda erhållna utredningsresultatet må framhållas följande på detsamma inverkan faktorer. Vid en del av ifrågasvarande linjer har personalen i enskild regi i flera fall, vad tjänstgöringstiden beträffar, utnyttjats i större utsträckning än gällande avtal medgivit. Personalen har nämligen varit på det klara med de olika järnvägarnas svåra ekonomiska ställning, och ledningen för banorna har av denna anledning kunnat pressa tjänstemännen till det yttersta utan att exempelvis ge avtalsenligt vederlag för fullgjort övertidsarbete o. dyl. Detta har självfallet i viss mån inverkat neddragande på kostnaderna i enskild regi.

I fråga om sektionsledningen hava vissa uppskattningar måst göras, enär direkta motsvarigheter i enskild och SJ regi icke finnas. En del av de kostnader, som i SJ regi falla på sektionsledningen, tillhöra i enskild regi den s. k. administrativa avdelningen, vilken lämnats utanför nu förevarande utredning, liksom fallet är i fråga om styrelsekostnader och kostnader för distriktsledningen vid SJ.

För sektionsledningen vid maskinavdelningen redovisas större antal personal i enskild regi än i SJ regi. Detta förhållande får närmast tillskrivas den omständigheten, att maskinavdelningen i enskild regi svarade även för förråds- och verkstadstjänsten, varjämte den nuvarande maskinsektionsledningen i SJ regi handhar skötseln jämväl av de normalspåriga Kalmar- och Växjöjärnvägarna, ävensom andra smalspåriga järnvägar, varför i sammanställningen upptagits en uppskattad andel av denna sektionsledning för nu ifrågakommande smalspårnät.

Av det anförda framgår, att de redovisade personal- och kostnadsiffrorna bygga på ett delvis osäkert underlag. Styrelsen är dock av den uppfattningen, att siffrorna ge tillräcklig ledning för att belysa den i samband med förstatligandet inträdda förändringen. Den kraftiga personalkostnadsökningen är självfallet att tillskriva det högre löneläget vid SJ, som, då det här gäller banor tillhörande de lägsta grupperna enligt EJ löneavtal, är betydande. En del av kostnadsökningen kan självfallet återhämtas i framtida driftkostnadsbesparingar i samband med en rationell omläggning av driften. En del av kostnadsökningen torde redan hava inbesparats genom lättnader i arbetet på andra håll, exempelvis de minskade kon-

trollkontorskostnaderna. Även härutinnan ställer det sig emellertid mycket svårt att kunna närmare fastställa de inträdda kostnadsförskjutningarna, enär omvälvningarna i fråga om trafiken m. m. varit så avsevärda, att man näppeligen nu kan fastställa, vilka kostnader, som skulle hava bortfallit vid fortsatt trafik av normal omfattning. De enskilda järnvägarnas kontrollkontor i Kalmar och Växjö hava emellertid helt upphört.

Stockholm den 7 december 1942.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. DAHLBECK.

ERIK MALMKVIST.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

I. Pettersson.

BILAGA 6.

Avskrift.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Drifttjänstbyrån

Dnr Dbr 1689/42

Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga.

Med anledning av eder skrivelse den 5 september 1942 får styrelsen härmed överlämna en översikt över vissa olikheter i driftform och driftorganisation, som föreligga mellan SJ normalspåriga huvudlinjer, SJ normalspåriga trafiksvaga bandelar och SJ smalspåriga bandelar. Utöver vad som framgår av innehållet i denna översikt vill styrelsen i fråga om driften av de hittills statsövertagna smalspårsbanorna anföra följande.

Smalspåriga banor i SJ regi är en nyhet. Ett par av dem, nämligen Uddevalla—Lelångens järnväg och Falkenbergs järnväg, ha vid övertagandet fått gå upp i redan befintliga sektioner, med vilka de ansetts järnvägsgeografiskt höra samman. För de övriga ha i fråga om ban- och trafiktjänsten bildats självständiga sektioner. I fråga om maskintjänsten ha de sistnämnda tillagts 27 maskinsektionen, vilken jämväl omfattar normalspåriga bandelar.

Styrelsen har ännu icke slutligt bestämt den form, som bör ges dessa banors förvaltning, men strävar alltså efter att komma fram till en så enkel förvaltningsorganisation och driftform som möjligt och som kan anses mest lämplig och ändamålsenlig för detta slag av järnvägar. Hittills har man följt SJ:s hittillsvarande organisationsform för distrikts- och sektionsledningen. Den blivande utvecklingen får emellertid utvisa, huruvida en övergång bör ske till ett något enklare slag av förvaltning. För sådana smalspårsbanor, som tillsammans bilda helt avskilda enheter, torde det få anses ligga särskilt nära till hands att införa enklare form för förvaltningen.

Flera av de smalspåriga linjerna sakna förutsättningar för uppnående av ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av driften. Järnvägsstyrelsen har fördensskull till Kungl. Maj:t anmält, att vissa smalspårslinjer efter nuvarande kristid och sedan landsvägarnas motortrafik åter kommit i gång ungefär i förkrigsomfattning, icke längre ha berättigande utan böra nedläggas.

Med hänsyn till det klena utbytet av driften på flertalet av de förstatligade smalspårsbanorna har det stått klart för järnvägsstyrelsen, att den strängaste hushållning med materiel och personal är nödvändig. Efter banornas övertagande har det närmast gällt för SJ att med den rullande materiel och de anordningar i övrigt, som funnos till hands vid övertagandet, hålla rörelsen i gång och utveckla den samma i mån av den stigande trafiken. Det har tills nu icke förekommit anskaffning av annan materiel än ett antal rälsbussar, avsedda för en rationalisering och ett förbilligande av driften. Helt nyligen har emellertid beställning skett för smalspåren av 3 lok och 7 rälsbussar jämte släpvagnar. Det är för övrigt just på motoriseringens område som styrelsen räknat med att få fram både en billigare drift och en sådan hastighet på tågen, som kan erbjuda konkurrens med landsvägstrafiken. Motoriseringen avser rälsbussar på de trafiksvaga smalspårsbanorna och motorvagnar på banor med jämförelsevis stor persontrafik, såsom förutvarande Kalmar—Berga järnväg, Kalmar—Torsås järnväg och Blekinge kustbanor. Denna utveckling står ännu inför sin början, men styrelsen är fullt på det klara med att genom

motoriseringen en hel del står att vinna och att en fortsatt sådan helt enkelt är nödvändig för att trafiken på de flesta av smalspårsbanorna skall bli lönande eller åtminstone gå ihop.

Ur nu nämnda synpunkter strävar styrelsen också efter att hålla personalkostnaderna nere. Styrelsen har sålunda bl. a. på sätt i översikten rörande trafikavdelningen framhålles, gått in för en ökad användning av platsvakter som föreståndare för de mindre trafikanstalterna. Som sådana platsvakter anställas oftast kvinnor. Vidare har man räknat med att på grund av de enklare förhållanden, som otvivelaktigt råda vid flertalet smalspårsbanor, åtminstone inom vissa grenar av driften kunna, utan att träda personalens berättigade intressen för nära, besätta vissa tjänster i de lägsta befordrade graderna med lägre befattningar än vid normalspåriga linjer, t. ex. stationskarl i stället för trafikbiträde som föreståndare för enbemannad trafikplats, trafikbiträde i stället för kontorist som föreståndare för tvåbemannad trafikplats o. s. v. En dylik värdering av tjänster vid smalspårsbanorna har för övrigt redan godkänts av statsmakterna, nämligen i fråga om lokpersonalen. Lokförarna vid smalspårnätet ha sålunda som bekant, på särskild framställning av styrelsen, hänförts till 10:e lönegraden och i samband med framställningen härom anmälde styrelsen, att den ansåge skäligt, att även lokeldarna vid smalspårsbanorna placerades i en lägre lönegrad, lämpligen i 6:e lönegraden på den i nämnda lönegrad befintliga befattningen maskinbiträde. Häremot ha statsmakterna vid frågans behandling icke haft något att invända.

I övrigt får styrelsen hänvisa till innehållet i bifogade översikt, vilken på grund av den artskillnad, som råder mellan olika avdelningars uppgifter, uppställts avdelningsvis.

Som en sammanfattning av vad som sagts här ovan och i översikten vill styrelsen framhålla, att då såväl anläggningarna för driften av smalspårsbanorna som den rullande materielen genomsnittligt äro enklare samt trafiken mera lokalt betonad än på huvudlinjerna, anser styrelsen, att driftens handhavande på förstnämnda banor också genomsnittligt är enklare än på huvudlinjerna, varför en enklare förvaltningsform och personaluppsättning är motiverad vid smalspårsbanorna.

Stockholm den 6 oktober 1942.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

G. DAHLBECK.

TOR EMERS.

ÖVERSIKT

över vissa olikheter i driftform och driftorganisation, som föreligga mellan SJ normalspåriga huvudlinjer, SJ normalspåriga trafiksvaga bandelar och SJ smalspåriga bandelar.

Sektionsledningen.

I fråga om organisationen av och tjänsten inom sektionsledningsexpeditionerna föreligga i stort sett icke andra skiljaktigheter mellan de tre slagen av linjer än de som betingas av sektionernas olika stora arbetsbördor. Arbetsuppgifterna inom expeditioner av ett och samma slag äro nämligen så gott som exakt lika över hela nätet.

Bantjänsten.

Inom banavdelningens verksamhetsområde föreligga olikheter i här förevarande avseende huvudsakligen i fråga om banbevakningstjänsten. I detta hänseende äro de olika bandelarna indelade i tre grupper: A-, B- och C-linjer, varvid i detta sammanhang A- och B-linjer närmast kunna hänföras till normalspåriga huvudlinjer och C-linjer till de trafiksvagare normalspårsbanorna samt smalspårslinjerna. Skilljaktigheterna bestå dels i olika längd hos banmästaravdelningar och banvaktssträckor och dels i fråga om antalet föreskrivna inspektioner. Dessa skillnader framgå närmare av följande sammanställning:

	Ungefärlig längd i km		Inspektion av banmästare
	banmästaravdelningar	banvaktssträckor	
A-linjer.....	30	3,5—4 ¹	Varje dag
B- »	40—45	4—5	Varannan söckendag samt varje sön- och helgdag
C- »	55	5—10	Varannan dag

¹ Å dubbelspårslinjer 2,5—3.

Anledningen till att banmästaravdelningarna resp. banvaktssträckorna på detta sätt kunnat ges olika längder och inspektionerna olika täthet är att söka i befintliga anläggningars olika omfattning och tekniska beskaffenhet. Närmare redogörelse för anläggningarnas utförande på förekommande linjetyper lämnas under särskild rubrik här nedan.

På grund av anläggningarnas enkla beskaffenhet och den lätta, relativt glesa trafiken på åtskilliga av de hittills förvärvade smalspårsbanorna är det tydligt, att man på dem kan ha såväl längre banmästaravdelningar som längre banvaktssträckor än på övriga C-linjer.

I fråga om den banmästaravdelningsföreståndarna åvilande tjänsten i övrigt råder ingen egentlig olikhet men har dess art och omfång å vissa banmästaravdelningar å huvudlinjerna dock föranlett, att föreståndarna och deras ställföreträdare i flera fall äro högre lönegradsplacerade än vad fallet i regel är vid de trafiksvagare normalspårslinjerna och smalspårslinjerna.

Elektrifieringen vid huvudlinjer har medfört inspektions- och underhållsverksamhet å de med elektriska driften förenade anläggningarna, vartill ingen motsvarighet förefinnes vid övriga bandelar.

I fråga om yttertjänsten må även nämnas, att ett förslag till ändring av banbevakningstjänsten föreligger. Enligt detta föreslås, att gränsvärdena för banmästaravdelningarnas och banvaktssträckornas längder ändras på följande sätt:

A-linjer: banmästaravdelning: 40—50 km,
banvaktssträcka: 4—6 km å enkelspåriga och 3,5—5 km å dubbelspåriga linjer,

B-linjer: banmästaravdelning: 45—60 km,
banvaktssträcka: 4,5—7 km,

C-linjer: banmästaravdelning: 55—100 km,
banvaktssträcka: 6—14 km.

Inspektionen å C-linjer föreslås ändrad på så sätt, att inspektion förrättas av banmästaravdelningsföreståndaren varje söckendag samt varannan sön- och helgdag (mot nu varann dag) och av banvakterna en gång per vecka samt — alternerande med banmästaren — varannan sön- och helgdag (mot nu varje dag).

Olika anläggningars utförande.

Flertalet anläggningar å stationerna ävensom bangårdarnas storlek äro själfallet som regel av större omfattning å huvudlinjerna än å övriga bandelar. Detta förhållande, vilket givetvis medför ökade underhålls- och andra åtgärder, inverkar i fråga om bantjänsten företrädesvis å sektionslednings- och yttertjänsten och utgör bl. a. en av anledningarna till att banmästaravdelningarna å huvudlinjerna givits kortare längd än å övriga linjer.

Vad särskilt smalspårslinjerna beträffar må framhållas, att stora stationer äro fåtaliga och att småstationerna och de små trafikplatserna dominera, varjämte den bantekniska utrustningen där som regel är av enklare beskaffenhet.

I fråga om banans konstruktion föreligga olikheter beträffande såväl banvallen som överbyggnaden. Dessa olikheter betingas av de olika belastningar, för vilka de olika bandelarna utsättas i form av olika tåghastighet, tågtäthet, axeltryck o. d. Till belysande härav kunna följande siffror tjäna, vilka gälla normalspåriga huvudlinjer resp. trafiksvaga linjer, varvid är att märka, att även andra utförandeformer finnas, vilka dock för överskådlighetens skull här ej medtagits.

	Normalspåriga	
	huvudlinjer	trafiksvaga linjer
Banvallens minsta krönbredd, m	5·6	4·3
Ballastens , , m	3·3	2·8
, djup, m	0·6	0·4
Linjesliprarnas längd, m	2·7	2·5

Smalspårsbanorna uppvisa i förhållande till normalspårsbanorna reducerade dimensioner även hos banan i övrigt.

I fråga om överbyggnaden föreligger dessutom en betydande standardskillnad beträffande räler med tillbehör. Å huvudlinjerna användas sålunda räler med större vikt och ökad bärförmåga. Rälsvikten å huvudlinjer är sålunda cirka 40 kg/m. Dessutom förekomma underläggsplattor och effektivare befästningsanordningar. Vid de trafiksvaga normalspårsbanorna användas räler med i allmänhet cirka 30 kg vikt per m, medan smalspårsbanorna uppvisa rälsmodeller från cirka 17 till cirka 25 kg vikt per m.

Å vissa huvudlinjer verkställd utbyggnad till dubbelspår utgör ytterligare en olikhet jämfört med övriga linjer.

Slutligen må nämnas, att säkerhetsanordningarna å vissa trafiksvaga bandelar äro av enklare art än å huvudlinjer. Sålunda kräves ej å dessa, att växlar i huvudspår ävensom skyddsväxlar och spårspärrar vid sidospår å linjen äro förreglingsbara, varjämte huvudsignaler i vissa fall även kunna undvaras.

Maskintjänsten.

Maskinavdelningens uppgift är att tillhandahålla erforderlig dragkraft samt att sköta den rullande materielens linjemässiga tillsyn och underhåll. I denna verksamhet ingår ledningen av för den rullande materielens skötsel behövliga driftverkstäder och diverse hjälpanläggningar såsom lokstallar, kol-, ved-, torv- och vattenstationer, ångcentraler, gasverk m. m.

Verksamheten inom maskinavdelningen spänner därigenom över ett tekniskt sett mycket omfattande område. Den rullande materielens beskaffenhet skiftar avsevärt liksom drifanläggningarnas storlek. De olikheter, som förekomma, beroende

på driftarten, alltså elektrisk drift, ångdrift eller motordrift, äro huvudsakligen av rent teknisk art och påverka icke organisationsformen för driftens uppehållande.

Att olikheter förekomma i fråga om organisationen vid t. ex. större och mindre driftverkstäder är sålunda i stort sett avhängigt av skiljaktigheter i arbetsomfattningen och icke i fråga om arbetets art. De organisatoriska olikheterna kunna icke sägas vara a priori beroende av en bandels spårvidd utan bero mera på järnvägsgeografiska möjligheter att centralisera driften eller besörja densamma i större skala.

Vid de hittills övertagna smalspåriga banorna är flertalet ånglok gamla och relativt omoderna samt därmed också av enkel konstruktion. Vagnmaterielen är i regel i driftstekniskt avseende betydligt underlägsen den som användes på normalspåriga linjer och i många fall väsentligt enklare konstruerad. Sålunda är t. ex. personvagnarnas utrustning med anordningar för broms, värme och belysning i regel av enklare utförande på smalspårsbanorna än på normalspårsnätet. Underhållsarbetet blir härigenom i flera avseenden enklare och detsamma gäller även skötseln, varför de relativt omfattande föreskrifterna i särtryck 254 i väsentliga delar ej äga tillämpning vid smalspårsbanorna.

Trafiktjänsten med undantag av säkerhetstjänsten.

1. Smalspåriga bandelar i jämförelse med normalspåriga huvudlinjer.

På flertalet av de av staten hittills förvärvade smalspårsbanorna är trafiken svag, tågtätheten ringa och tågen små. Tågens största tillåtna hastighet varierar mellan 40 och 60 km. Mindre persontåg ha där ersatts med motorvagnar eller rälsbussar, godstågen anordnas på vissa linjer endast vissa veckodagar och i en del fall ha anordnats blandade tåg, vilka medföra såväl person- som godsvagnar. På linjer, där så låter sig göra, ordnas lokomotordrift för godstrafiken.

De mindre trafikanstalterna läggas i största möjliga utsträckning under särskilda huvudstationer, vilka handha personalledningen vid de underlydande anstalterna, fungera som rådgivare åt dem i taxeringsfrågor etc. och ombesörja deras medelsredovisningar. Så sker i synnerhet på bandelar med ringa tågtäthet. Denna anordning medför möjlighet att på dylika mindre trafikanstalter, vilka därtill vanligen äro befriade från säkerhetstjänst, använda personal med enklare utbildning än den som skulle erfordras, om anstalterna i fråga vore självständiga i nu nämnda hänseenden.

Tågrörelsens ringa omfattning på vissa smalspåriga bandelar har givit styrelsen anledning att på ett antal platser med i övrigt jämförelsevis liten trafik anförtro jämväl säkerhetstjänsten åt platsvakter, vilka tjänster oftast besättas med kvinnor. Det är styrelsens avsikt att ytterligare utveckla användningen av kvinnlig arbetskraft inom detta område av tjänsten.

Trafikavdelningens stations- och tågtjänst vid smalspårsbanorna är överhuvudtaget mindre påfrestande för personalen än motsvarande tjänst vid normalspåriga huvudbanor. Härtill bidra bl. a. följande förhållanden:

- den lägre tåghastigheten,
- de i allmänhet kortare tågen,
- den enklare utrustade vagnmaterielen,
- centralbuffertsystemet,
- frånvaron av egentlig nattrafik,
- frånvaron av restaurangvagns- och sovrvagnstrafik,
- enklare tågsammansättnings- och godstransportplaner,
- ingen personvagnsamtrafik och ringa godsvagnsamtrafik (utländsk vagnsamtrafik saknas alldeles),
- korta bangårdar med enkelt anordnat spårssystem,

frånvaron av mera invecklade säkerhetsanläggningar och bangårdsmaskinerier samt

en oftast lokalt betonad person- och godstrafik.

Nu anförda förhållanden jämte andra, som kunna verka i motsatt riktning, d. v. s. tyngande på tjänsten, påverka nedannämnda tjänstegrenar på följande sätt.

Stationsföreståndartjänsten

Inspektionsområdet blir vanligtvis mindre till sin utsträckning och de bangårdsanläggningar m. m., som skola inspekteras, av enklaste slag. Nattinspektion förekommer knappast och i varje fall endast i mycket begränsad omfattning.

En viss lättnad i arbetet med turfördelningen mellan personalen inträder därigenom att personalen vanligen är uppövad i samtliga tjänstegrenar och därför kan gå runt i turerna samt genom att tjänstgöringen huvudsakligen fullgöres under s. k. dagtid.

Biljett- och godsexpeditionstjänsten

Det torde här böra framhållas, att de taxe- och expeditionsföreskrifter, som äro normerande för person- och godstrafiken vid SJ, i full utsträckning gälla för såväl huvudlinjer som trafiksvaga linjer, evad dessa senare äro normalspåriga eller smalspåriga.

Fraktuträkningen för vagnslastgods från smalspårsbanor till normalspårsbanor är kanske något mera omständlig än för dylikt gods befördrat enbart över normalspåriga bandelar, emedan frakten i det förstnämnda fallet utgår med hänsyn bl. a. till den belastning, som uppkommer på den normalspåriga järnvägens vagn eller vagnar.

Vagnfördelning och vagnanvändning

Personvagnar:

Vagnparken på smalspårsbanorna är i allmänhet sammansatt av enklare utrustade vagn typer än vad den är på normalspåriga huvudlinjer, vilket gör sammansättning och förändring av tågsätten lättare än på huvudbanor.

Godsvagnar:

Smalspårsbanornas godsvagnar omfatta ett flertal från varandra avvikande typer, vilkas användning dock blir begränsad till ett mindre trafikområde. Vagnsamtrafik mellan smalspårsbanorna förekommer endast i liten omfattning. Vagnfördelningsarbetet på såväl trafikinspektörsexpeditionerna som stationerna blir härigenom enklare på smalspårsnätet än på SJ i övrigt.

Vagnupptagar- och vagnexpeditionstjänsten

Denna tjänst är på smalspårsstationer ej av alldeles samma vikt som på normalspårsstationer på grund av den ringa förekomsten på smalspårslinjerna av främmande banors vagnar.

På SJ:s nuvarande smalspårsnät är vagnupptagartjänsten ingenstans så omfattande, att särskild personal har måst avdelas för dess skötsel.

Godsmagasinstjänsten

Godstransportplanerna äro mindre vidlyftiga än vid huvudbanorna.

Den mindre takhöjden i de täckta vagnarna erbjuder mindre risker för skador genom ras bland inlastat gods än vid lastning i normalspårsnätets större vagnar, varför stuvningen ej behöver ske med samma omsorg som i de större vagnarna.

Växlingstjänsten

Planerna för godstågsväxlingen äro mindre vidlyftiga än normalspårsnätets huvudlinjers.

Själva sammankopplingen mellan vagnarna är mindre riskfylld tack vare centralbufferten.

Konduktörstjänsten

På smalspåriga banor med svagare trafik har tågchefhavaren att förutom vanliga biljettviserings- och godsvårdargöromål i viss omfattning även försälja biljetter och att vid obemannade platser jämväl mottaga och fraktbelägga gods samt uppbära frakter. Vidare har konduktörspersonalen på dylika bandelar att i större utsträckning än på huvudlinjer själv utföra lossning och lastning av gods samt vagnväxling. Å andra sidan framgå här icke exempelvis restaurangvagnar och sovvagnar, varjämte personvagnarnas utrustning med broms, värme och belysningsanordningar etc. ej är så invecklad som på huvudlinjer och handhavandet av denna materiel därför lättare att inlära. Föreskrifterna om den smalspåriga vagnmaterielens handhavande kräva ej tillnärmelsevis samma omfattande undervisning av konduktörspersonalen som vid huvudlinjerna, där föreskrifterna i särtryck 254 i väsentliga delar måste inläras även av denna personal. Resandetrafiken på bandelar med svag trafik är oftast mera lokalt betonad och därför lätt att betjäna. Vidare äro godstransportföreskrifterna på sådana linjer ej så vidlyftiga som på huvudlinjerna, vartill kommer att den lägre tåghastighet, som vanligen förekommer på de trafiksvaga linjerna, och den sträckvis mycket glesa trafiken genomsnittligt medföra mindre jäkt för konduktörspersonalen.

Även på smalspåriga banor med stark person- och godstrafik torde tjänsten få anses lättare på grund av den lägre tåghastigheten, den mindre tågstorleken, ringa eller ingen vagnsamtrafik och andra förhållanden, som sammanhånga med det avgränsade trafikområdet och smalspårsbanornas begränsade trafikkapacitet.

Viss skillnad i åligganden består mellan konduktörspersonalen på olika linjer på grund av att säkerhetsordningens § 100 tillämpas på vissa av dem.

Rälsbussföraretjänsten

I fråga om rälsbussförarnas befattning med säkerhetstjänsten föreligger viss skillnad, beroende på om säkerhetsordningens § 100 tillämpas eller icke.

2. Trafiksvaga normalspåriga bandelar.

Vad här ovan sagts om trafiktjänsten vid smalspårsbanor i förhållande till normalspåriga huvudlinjer gäller — med undantag av de förhållanden, som sammanhånga med användandet av den smalspåriga vagnmaterielen och taxeringen av vagnlastgods — även utformningen av trafiktjänsten vid trafiksvaga normalspåriga linjer i förhållande till motsvarande tjänst vid normalspåriga huvudlinjer.

Säkerhetstjänsten.

De särbestämmelser, som gälla för trafikering av *trafiksvaga bandelar*, återfinnas i säkerhetsordningens § 100. Bestämmelserna i fråga gälla för såväl normalspåriga som smalspåriga bandelar. För närvarande trafikeras vid SJ sammanlagt 2 790,7 km, därav 488,2 km smalspåriga bandelar, enligt återopade bestämmelser. Bandelarna i fråga äro följande.

Normalspåriga bandelar

Mjölby—Hästholmens hamn	32,0 km
Skövde—Karlsborg	43,8 »
Vartofta—Tidaholm	23,9 »
Vansbro—Särna	172,1 »
Varberg—Ätran	48,7 »
Barsebäckshamn—Kävlinge—Sjöbo	61,1 »
Östersund C—Storuman	312,4 »
Ålandsbro—Veda	17,7 »
Lökom—Sollefteå	18,3 »

Forsmo—Hoting	121,0 km
Gävle C—Ockelbo	38,3 »
Orsa—Brunflo	292,7 »
Sveg—Hede	72,2 »
Jörn—Arvidsjaur	75,6 »
Sorsele—Gällivare	362,4 »
Älvsby—Piteå	52,5 »
Karungi—Övertorneå	46,6 »
Mellansel—Örnsköldsvik C	28,8 »
Umeå—Holmsund	15,8 »
Hällnäs—Sorsele	238,8 »
Bastuträsk—Rönnskär	66,0 »
Boliden—Slind	23,2 »
Jönköping C—Gånghester	98,3 »
Hillared—Axelfors	24,0 »
Hestra—Gislaved	16,3 »

Summa 2 302,5 km

Smalspåriga bandelar

Bergsjö—Harmånger	19,5 km
Limmared—Falkenberg	102,0 »
Mönsterås—Fagerhult	69,1 »
Ljungbyholm—Påryd	18,4 »
Oskarshamn—Sevedstorp	118,1 »
Växjö—Hultsfred	115,9 »
Växjö—Tingsryd	45,2 »

Summa 488,2 km

Summa summarum 2 790,7 km

De väsentligaste olikheterna i fråga om driftformen vid trafiksvaga bandelar i jämförelse med vanliga bandelar framgå av nedanstående.

1) Växel i huvudspår (= för tågrörelse avsedda spår å linjen) ävensom spårspärr eller skyddsväxel vid sidospår å linjen behöver ej vara förreglingsbar, varför huvudsignaler (= semaforer eller huvudljussignaler) ej behöva finnas. Härigenom ernås givetvis en avsevärd besparing vid utförandet av resp. anläggningar.

2) Vid tillfälligt behov äger tågledare bestämma, att driftplats med infartssignaler, vilkas vingar och lyktor ej äro uppsatta, skall fungera som tåganmälningsstation (= station med skyldighet att utväxla tåganmälan för tåg, d. v. s. de anmälningar medelst telefon eller telegraf, som avse förhindra, att flera tåg samtidigt befinna sig å samma huvudspår och tåganmälningssträcka; med tåganmälningssträcka menas sträckan från en tåganmälningsstations gräns till nästa tåganmälningsstations gräns). Genom medgivandet enligt detta stycke är det alltså möjligt att låta t. ex. en militärmötesplats, även då militärtidtabell ej är anbefalld, fungera som tåganmälningsstation.

3) Utan hinder av att tåg befinner sig på tåganmälningssträcka får å delsträcka bandisposition (= anordning, varigenom en viss bansträcka avstänges från tågrörelse och ställes till förfogande för vagnuttagning eller arbete å banan) anordnas såväl framför som efter tåget samt A-fordon uttagas även framför tåget; med A-fordon menas den ur säkerhetssynpunkt farligaste gruppen av de s. k. småfordonen, såsom t. ex. relativt tungt lastade trallor med eller utan motor. Nyssnämnda delsträcker avgränsas från varandra förutom genom station utan tåganmälnings-skyldighet (se 2 ovan) genom obehövad driftplats — varmed menas antingen med huvudsignal försedd driftplats, då tågexpeditör ej skall vara i tjänstgöring där för

tågrörelse, eller med huvudsignal ej försedd driftplats — eller annat med ban-telefon försett ställe, s. k. telefonställe. Samtliga här nämnda platser benämnas gemensamt *gränsplats*. På vanliga bandelar gäller i fråga om bandisposition att *stationer* skola utgöra gräns för dylik anordning och att hinderanmälan (= förbud för tågrörelse) skall utväxlas å hela den tåganmälningssträcka, inom vilken anordningen skall äga rum; beträffande A-fordon gäller, att dylikt fordon endast får uttagas *efter* tåg å en och samma tåganmälningssträcka. I olikhet med vad fallet är på vanliga bandelar får tågmöte och tågförbigång — såväl tidtabellsenliga som ändrade — äga rum även å station utan tåganmälningssskyldighet (se 2 ovan) samt å obehövad driftplats, varjämte tåg får utsändas å tåganmälningssträcka (se 2 ovan) jämväl medan annat tåg, som ej skall förbigås, befinner sig å eller bortom viss gränsplats å framförliggande del av tåganmälningssträckan. I fråga om bevakningen å trafiksvaga bandelar får viss inskränkning däri göras utöver vad som eljest är medgivet. Sålunda kan tågledare bestämma, att den vanliga bevakningen å station vid bandispositions början skall inskränkas till viss tid före dispositionens påbörjande. Vidare må vid tåganmälningsstation, där reservlok ej är förlagt, bevakning i och för tåganmälan i regel kunna inskränkas till de närmaste 15 min. före vederbörligt tågs ankomsttid resp. till tidpunkten för tågets avgång från stationen och tidpunkten för avlåtande av vissa tåganmälningar anpassas i enlighet härmed. På vanliga bandelar gäller, att stationer skola vara bevakade, då tåg skall ankomma eller avgå samt då tåganmälan kan ifrågakomma; tåganmälningsstationer skola jämväl vara bevakade, så länge tåg befinner sig å intilliggande tåganmälningssträcka.

Av vad i detta stycke sagts torde framgå, att å trafiksvaga bandelar behovet av stationer — med eller utan tåganmälningssskyldighet — är avsevärt mycket mindre än å vanliga bandelar, vilket, ej minst i fråga om stationer med tåganmälningssskyldighet, givetvis innebär en avsevärd besparing. Enär tågmöte och tågförbigång å vanliga bandelar endast får äga rum å tåganmälningsstation, torde det vara onödigt att här framhålla de stora fördelar, som ernås därigenom att man på trafiksvaga bandelar får vidtaga dylika anordningar förutom på stationer utan tåganmälningssskyldighet även å obehövade driftplatser. Vid dylika tillfällen har tågchefen varen i stort sett det ansvar och de skyldigheter, som vid möte eller förbigång å tåganmälningsstation åvilar tågklararen; nämnas bör dessutom att viss förenkling i fråga om klart-anmälan för tåg är medgiven vid mötesändring.

4) Vid trafiksvaga bandelar få slutligen — liksom för öfrigt vid ett fåtal vanliga bandelar — vagnar, som uttagits å linjen, införas till framförliggande station eller obehövad driftplats genom att tillkopplas framför lok, som drager tåg; endast *en* dylik tillkoppling får ske före införandet och antalet på detta sätt tillkopplade vagnar får utgöra högst 10.

Såsom ovan inledningsvis omnämndes föreligger ingen olikhet i fråga om driftformen vid normalspåriga och smalspåriga trafiksvaga bandelar. I föreskrifterna angående tågattiralj har bestämts att trafikinspektör vid smalspåriga bandelar med »mycket enkla trafikförhållanden» äger medge undantag från vad som eljest är bestämt angående dylik attiralj; undantaget i fråga torde alltså tillämpas vid samtliga trafiksvaga smalspåriga bandelar. Enär framförande av överföringsvagnar för fordon av annan spårvidd på smalspårig järnväg ej är något för trafiksvaga dylika järnvägar speciellt, anses närmare redogörelse för nämnda trafikeringssätt icke behöva lämnas i detta sammanhang.

Olikheterna i driftform vid jämförelse mellan till trafiksvaga bandelar *icke* hänförliga normalspåriga och smalspåriga bandelar framgå av bestämmelserna i Tilllägg B till säkerhetsordningen. Bestämmelserna i fråga innebära icke någon nämnvärd förenkling i driftformen vid de smalspåriga bandelarna.

BILAGA 7.

Avskrift.

Stockholm den 15 september 1943.

1942 års järnvägskostnadsutredning
Dnr Jku 27/43*Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga, Stockholm.*

Från Besparingsberedningens järnvägssakkunniga har till 1942 års järnvägskostnadsutredning överlämnats avskrift av en skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen av den 9 mars 1943, med begäran om järnvägskostnadsutredningens uttalanden över däri framställt förslag till inrättande inom järnvägsstyrelsen av ett särskilt organ för järnvägsekonomiskt forsknings- och planeringsarbete. Till svar på sagda skrivelse vill järnvägskostnadsutredningen anföra följande allmänna synpunkter.

Järnvägskostnadsutredningen anser sig icke böra gå in på de i samband med det framförda förslaget anförda organisatoriska frågorna angående utredningsorganets konkreta uppbyggnad samt inplacering inom verket.

Däremot förefaller det järnvägskostnadsutredningen alldeles klart, att ett stort antal ekonomiska frågor numera fått en så stor betydelse för statens järnvägars skilda verksamhetsgrenar samt för sin bearbetning fordra såväl en så hög grad av ekonomisk fackkunskap som en sådan arbetsspecialisering på järnvägsekonomiska problem, att dessas behandling icke kan väntas på ett tillfredsställande sätt vara möjlig annat än inom en för ändamålet speciellt uppbyggd organisation. De på administrativa, finansiella eller tekniska problem specialiserade fackbyråerna kunna nämligen icke med fördel tänkas vara inriktade på att utöver sina ordinarie arbetsuppgifter också syssla med här ifrågavarande järnvägsekonomiska planering och forskning. Dessa frågors behandling fordra nämligen i allt högre grad såväl specialutbildning som arbetsspecialisering, varjämte de ekonomiska problemställningarna vanligen i så hög grad beröra ett stort antal av järnvägens olika funktioner och tjänsteställen, att de icke kunna isolerat behandlas inom de olika fackbyråerna med deras av organisatoriska skäl nödvändiggjorda uppspaltning av arbetsuppgifterna efter helt andra linjer, än vad som motsvarar de uppkommande ekonomiska problemens influensområden. Att en särskild avdelning, med kvalificerad ledning och tillräckliga personliga och materiella resurser, för ekonomiskt utredningsarbete kommer till stånd inom järnvägsstyrelsen synes därför järnvägskostnadsutredningen vara i hög grad önskvärt, icke minst med hänsyn till det aktuella behov av en systematisk insamling, bearbetning och analys av sådant material för järnvägskostnadernas bedömning, som järnvägskostnadsutredningen i samband med sin verksamhet haft och har behov av.

Vissa utredningsbehov äro således redan nu aktuella. Vid tillsättandet av 1942 års järnvägskostnadsutredning betonades angelägenheten av ett systematiskt förberedelsearbete på de punkter, där ett sådant redan under nuvarande förhållanden är möjligt, av de utredningar angående förutsättningar, målsättningar och verkningar av statens järnvägars taxepolitik, som måste bliva en av fredstidens första och angelägnaste uppgifter på det transportpolitiska området. Järnvägskostnadsutredning-

en har visserligen endast att behandla en sida av det omfattande taxepolitiska problemet: kostnadssidan, och utredningens behandling av kostnadsfrågorna måste med nödvändighet i nuvarande läge begränsas till problemens principiella och metodiska aspekter. I nu föreliggande trafik- och prissituation kunna nämligen inga sådana konkreta kostnadssiffror framräknas, som skulle kunna ligga till grund för efterkrigstidens taxepolitiska åtgärder. Men även för att kunna fullfölja sina på det mera principiella planet liggande uppgifter måste järnvägskostnadsutredningen på ett flertal punkter inhämta konkret material till belysande av såväl arten av de faktiskt föreliggande kostnadssammanhangen som av det kostnadsstatistiska primärmaterial, som måste vara för handen för ett möjliggörande av dessa sambands fastställande, liksom slutligen av de statistiska och andra metoder, som äro praktiskt användbara vid sagda sambands konstaterande. En helt på det principiellt-teoretiska planet hållen diskussion från järnvägs-kostnadsutredningens sida, även om denna kan bidra till ett ytterligare uppklarande av taxepolitikens kostnadsförutsättningar, kan nämligen icke anses vara till fyllest såsom förberedelse för efterkrigstidens taxepolitiska uppgifter. Det teoretiskt riktiga och det praktiskt genomförbara kunna nämligen icke väntas utan vidare sammanfalla. Järnvägs-kostnadsutredningens rekommendationer måste därför i hög grad bero dels av arten av det kostnadsstatistiska primärmaterial, som föreligger eller som, sedan behovet av detsamma påvisats, i en framtid kan väntas komma att föreligga, dels även av de metodiska möjligheter att draga slutsatser ur detta material, som visa sig vara mest användbara. För att få dessa faktiska och metodiska förutsättningar för sitt arbete belysta, har järnvägs-kostnadsutredningen vänt sig till järnvägssstyrelsen med anhållan om utredning av flera hithörande problem. Redan utförandet av dessa begärda utredningar angående primärmaterial, analysmetoder och kostnadssamband synas förutsätta ett omfattande arbete av järnvägstekniskt, ekonomiskt och statistiskt högt kvalificerad personal. En koncentration av detta arbete till ett särskilt, på lämpligt sätt uppbyggt, utredningsorgan av det slag, som besparingsutredningens järnvägssakkunniga föreslagit, synes järnvägs-kostnadsutredningen skapa de bästa förutsättningarna för ett ur dess synpunkter lyckligt slutförande av de begärda utredningarna.

Vad ovan anförts visar, att enligt järnvägs-kostnadsutredningens uppfattning mycket väsentliga och omfattande utredningsuppgifter för det föreslagna organet redan nu föreligga. Vi vilja emellertid också i korthet anföra några synpunkter på sådana, med järnvägs-kostnadsutredningens uppdrag direkt eller indirekt sammanhängande, ytterligare i en snar framtid föreliggande utrednings- och planeringsuppgifter, vilka antingen med fördel kunna handhas av det föreslagna organet eller vid vilkas handläggning detsammans medverkan synes önskvärd.

En rationell taxepolitik, såväl i vad gäller för hela järnvägsnätet enhetligt tillämpade taxor som beträffande en mera differentierat tillämpad nedsättningspolitik, förutsätter icke bara en kunskap om transportapparatus kostnadsförhållanden utan också kännedom om transporternas efterfrågeförhållanden. Trots omfattningen och vikten av de ännu icke fullgjorda utredningsuppgifter, som ligga inom ramen för järnvägs-kostnadsutredningens uppdrag, torde man utan tvekan kunna säga, att taxepolitikens kostnadssida är avsevärt bättre belyst än dess efterfrågesida. Taxepolitiken har således i alla järnvägssystem i stor utsträckning bedrivits utifrån synnerligen vaga och schematiska föreställningar om »what the traffic will bear». Vetenskapliga förutsättningar för mera ingående kunskaper på detta område föreligga emellertid numera i mycket högre grad än under de tidigare perioder i järnvägs-väsendets utveckling, då de ännu under många taxesystem liggande schematiska föreställningarna om trafikens efterfrågeförhållanden ursprungligen uppkommo. På flera områden har den vetenskapliga metodiken för efterfrågestudier i hög grad utvecklats, särskilt under de senaste decennierna. Dessa metoder böra givetvis med framgång kunna tillämpas också för fastställandet av trafikefterfrågans samband med de tillämpade taxorna. Järnvägs-kostnadsutredningen anser sig böra förutsätta,

att efterkrigstidens taxepolitik grundas på en så rationell kunskap som möjligt om trafikens såväl kostnads- som efterfrågesida. Undersökningar av taxepolitikens efterfrågeförutsättningar förutsätta emellertid en viss stabilisering av såväl produktions- som transportkonkurrensförhållandena och kunna därför icke påbörjas förrän någon tid efter krigets slut. Det är då av stor vikt, att de personliga och organisatoriska förutsättningarna för sådana undersökningars bedrivande föreligga redan vid den första tidpunkt, då de ekonomiska förhållandena göra sådana undersökningar möjliga. Studiet av statsjärnvägarnas efterfrågesida synes böra genomföras av statens järnvägars egna organ. Varken av särskilt tillsatta kommittéer eller akademiska forskningsinstitut företagna efterfrågeundersökningar torde kunna åstadkomma den kontinuitet i arbetet och den nära kontakt med den praktiska tillämpningen av resultaten, som här är önskvärd.

I ett av det allmänna ägt företag som statens järnvägar kan emellertid icke taxepolitiken anses vara bestämd blott i och med kännedomen om trafikens kostnads- och efterfrågeförhållanden. Ett visst slag av taxepolitik kan nämligen ej motiveras endast med hänsyn till dess verkningar på statens järnvägars vinst, utan den måste också bedömas med hänsyn till sin inverkan på det svenska näringslivet i dess helhet. Varje taxepolitik har bestämda verkningar icke blott inom själva trafikväsendet i form av en viss uppdelning av trafiken mellan de olika transportmedlen utan också på näringslivet i övrigt i form av återverkan på industrins lokalisering samt på de olika geografiska områdenas liksom på de olika näringsgrenarnas inbördes konkurrensförhållanden. Dessa verkningar sprida sig sedan till såväl inkomstfördelningen mellan olika socialgrupper som till konsumtionens inriktning. Varje taxepolitik måste alltså bedömas också med hänsyn till dessa allmänna verkningar. En förutsättning för varje ståndpunktstagande till en viss taxepolitik är tydligen, att möjligheter verkligen skapas för att så riktigt som möjligt bedöma vilka allmänna verkningar av ovan angivet slag, som taxepolitiken i fråga kan väntas föra med sig. Våra kunskaper i detta hänseende äro än så länge både vaga och osäkra. Ett starkt behov av mera ingående utredningsarbete föreligger alltså här. Man kan som en parallell peka på de omfattande utredningar angående den i Sverige förda tullpolitikens verkningar, som efter förra världskriget utfördes av tull- och traktatkommittén och lades till grund för kommitténs praktiskt-politiska rekommendationer. Transportpolitiken har troligen icke mindre genomgripande verkningar på näringslivets förhållanden än tullpolitiken, och för bedömningen av den förra ha vi därför samma behov av kunskap om dess verkningar.

På grund av problemets omfattning och allmänna karaktär torde de önskvärda utredningarna av taxepolitikens, eller mera allmänt av transportpolitikens, verkningar på det svenska näringslivet icke kunna tänkas bli i sin helhet utförda inom ett järnvägsstyrelsen tillhörande organ. Men en utredningsavdelning inom statens järnvägar torde likväl kunna utföra ett viktigt förberedande arbete på detta område. Dessutom får den betydelsefulla uppgifter, när det gäller att bedöma resultatens konsekvenser av olika slag för statens järnvägars taxe- och nedsättningspolitik.

Inom det enskilda näringslivet finner man alltmera en tendens till planering på lång sikt, särskilt av företagens investeringar. En rationell långsiktspolitik förutsätter utarbetandet av bästa möjliga prognoser för företagens produktions- och efterfrågeförhållanden. På samma sätt torde en långsiktig investeringspolitik bli nödvändig för statens järnvägar, liksom också ett samordnande av statens järnvägars politik i såväl detta som andra hänseenden med statens allmänna ekonomiska politik. Ytterligare en viktig uppgift skulle alltså en utredningsavdelning finna i utarbetandet av sådana prognoser, som måste ligga till grund för en rationell långsiktplanering samt för transportpolitikens koordination med den allmänna ekonomiska politiken.

På anförda grunder vill alltså 1942 års järnvägskostnadsutredning tillstyrka upp rättandet snarast möjligt inom järnvägsstyrelsen av ett organ för järnvägsekonomisk

forskning och planering, utrustat med erforderliga, kvalificerade krafter, på det att detsamma må kunna effektivt och i rätt tid angripa de redan föreliggande och de klart förutsebara framtida utredningsuppgifter av stor praktisk betydelse, som i det föregående antytts.

1942 års järnvägskostnadsutredning

BERTIL OHLIN

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

I. Pettersson.

Avskrift.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Kanslibyrån

DNr Kbr 1853/41

Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga.

Enligt § 11 i Edert protokoll den 1 augusti 1941 har Ni på anförda grunder beslutat hemställa hos järnvägsstyrelsen om utredning, huruvida icke nuvarande »väntetider» för befordran av rekryteringspersonal vid statens järnvägar borde förlängas; och får styrelsen med anledning härav anföra följande.

Den under nu rådande förhållanden mycket livliga järnvägstrafiken har nödvändiggjort en betydande ökning av personalen vid statens järnvägar. Antalet anställda i medeltal under juli 1941 utgjorde 45 982, i vilket antal ingå 1 425 man, som tillkommit i samband med statsförvärv den 1 juli 1941 av vissa enskilda järnvägar.

Av följande sammanställning framgår de anställdas antal och fördelning på olika personalkategorier och skilda delar av statsbaneföretaget.

	Styrelsen	Distriktskanslierna	Förrådsavdelningen	Verkstäderna	Bilavdelningen	Banavdelningen	Tåg-färjorna	Maskinavdelningen	Trafikavdelningen	Summa	%
Ordinarie tjänstemän	872	147	195	285	114	3 789	147	5 275	10 845	21 669	47.18
E. o. tjänstemän....	77	12	15	42	37	447	29	692	1 750	3 101	6.74
Anställda genom kollektivavtal.....	39	—	21	3 369	459	10 005	—	177	55	14 125	30.73
Aspiranter och kontorsvakter.....	79	16	10	31	—	134	—	859	1 564	2 693	5.85
Tillfälliga arbetstugare.....	36	12	37	111	389	33	73	1 184	1 723	3 598	7.82
Väg- och platsvakter, postbiträden.....	—	—	—	—	—	378	—	—	418	796	1.73
Summa	1 103	187	278	3 838	999	14 786	249	8 187	16 355	45 982	100.00

Den utredning, varom här är fråga, har ansetts lämpligen kunna begränsas till personalen vid maskin- och trafikavdelningarna, d. v. s. de båda avdelningar, där personalantalet mera direkt påverkas av trafikvolymen. En dylik påverkan gör sig visserligen gällande även vid bilavdelningen och tåg-färjorna, men bilavdelningens personal är huvudsakligen anställd enligt kollektivavtal och vad tåg-färjepersonalen beträffar är denna så specialutbildad, att densamma i rekryteringshänseende icke lämpligen kan sammanföras med annan statens järnvägars personal. Vid styrelsen, distriktskanslierna och förrådsavdelningen anställda utgöra i förhållande till personalen i dess helhet ett mycket ringa antal, vilket f. ö. icke nämnvärt påverkas av fluktuationerna i trafiken. Vid verkstäderna och banavdelningen är personalen till övervägande del anställd enligt kollektivavtal, varav följer att personalantalet vid dessa avdelningar under alla förhållanden kan anpassas efter behovet.

I personalantalet vid trafikavdelningen ingå 418 väg- och platsvakter samt postbiträden, men då dessa hava ungefär samma lösa anställning som arbetarkategorier na vid verkstäderna och vid banavdelningen och icke utgöra rekryteringspersonal, hava även de ansetts kunna uteslutas från utredningen.

Den följande utredningen kommer således endast att omfatta den egentliga tjänstemannapersonalen vid maskin- och trafikavdelningarna samt 232 man, som äro anställda enligt kollektivavtal men som med hänsyn till anställningstidens längd närmast äro att jämställa med extra ordinarie personal. Dessa senare utgöras av 177 verkstadsarbetare vid maskinavdelningens reparationsplatser och 55 omlastningsarbetare vid trafikavdelningen.

Antalet nu ifrågakommande personal och dennas anställningsform framgår av följande sammanställning, vari siffrorna hänföra sig till juli månad 1941.

	Maskinavdelningen		Trafikavdelningen		Summa	
	antal	%	antal	%	antal	%
Ordinarie tjänstemän	5 275	64·43	10 845	68·05	16 120	66·82
Extra ordinarie tjänstemän	692	8·45	1 750	10·98	2 442	10·12
Anställda genom kollektivavtal ..	177	2·16	55	0·35	232	0·96
Aspiranter och kontorsvakter	859	10·50	1 564	9·81	2 423	10·04
Tillfälliga arbetstagare	1 184	14·46	1 723	10·81	2 907	12·06
Summa	8 187	100·00	15 937	100·00	24 124	100·00

Styrelsen anser sig först böra lämna en kortfattad redogörelse för rekryteringspersonalens normala befordringsgång upp till ordinarie anställning, varom föreskrifter finnas intagna i för personalen vid statens järnvägar gällande rekryteringsstadga (särtryck nr 9).

Rekryteringen av den s. k. tjänstemannapersonalen sker så gott som uteslutande till stationskarlsgraden. Den rekrytering, som äger rum direkt till andra lönegrader, är nämligen numerärt sett av så ringa omfattning, att hänsyn icke torde behöva tagas till densamma i denna utredning. Under normala tider sker rekryteringen relativt jämnt från år till år. En sådan ordning är också högeligen önskvärd såväl med hänsyn till personalens intressen att kunna någorlunda bedöma befordringsutsiktterna som för verkets tillgodoseende med personal i lämplig ålder och därmed följande tjänsteduglighet.

Nyanställning av rekryteringspersonal sker på det sättet, att utvalda anställningsökande efter verkställd läkarundersökning och psykologiska prov erhålla anställning som tillfälliga arbetstagare vid statens järnvägar. Dylik tillfällig arbetstagare, som sålunda anses tillhöra rekryteringspersonalen, äger rätt att efter en sammanlagd tid vid verket av sex månader i drifttjänst och efter uppnådda 18 års ålder vinna anställning såsom aspirant, därest han visat sig lämplig för tjänsten samt under förutsättning att trafiken icke visar tendens till nedgång. Dylik anställning medför dock icke ovillkorlig rätt till stadigvarande daglig tjänstgöring, och lön utgår endast för tid, under vilken arbete vid verket kan beredas.

Aspirant, som fyllt 20 år och inhämtat erforderliga fackkunskaper, antages, därest stadigvarande behov av hans anställning föreligger, efter sammanlagt minst 18 månaders anställning i tillfällig tjänst och som aspirant till extra ordinarie tjänsteman. Dylik tjänsteman kan entledigas efter en uppsägningstid av i regel tre månader.

Extra ordinarie tjänsteman, som fyllt 21 år och genomgått den utbildning, som i förekommande fall är föreskriven, kan befordras till ordinarie tjänst, då sådan befattning finnes ledig och i särskilt utfärdade direktiv angivna förutsättningar för att vinna ordinarie anställning äro uppfyllda. Detta innebär f. n., att ordinarieskap skall kunna ifrågakomma för de extra ordinarie tjänstemän med minst 12 månaders anställning i extra ordinarie befattning, som innehaft fyra års anställning i drifttjänst eller ock uppnått en sammanlagd anställningstid vid statens järnvägar av sju år i så väl drifttjänst som »icke drifttjänst». Med drifttjänst förstås här sådan tjänstgöring, där arbetet till art och omfattning varit minst jämförbart med tjänst i 5 lönegraden, d. v. s. stationskarlsgraden.

Aspirantkåren tillsammans med den i tillfällig tjänst anställda personalen utgör således en regleringsfaktor av stor betydelse vid anpassningen efter ett snabbt växande personalbehov. Det är därför av synnerlig vikt, att dessa båda personalgrupper hållas vid en efter omständigheterna lämplig numerär och att vid högtrafik antalet är tillräckligt stort för att möjliggöra snabb reglering, om så skulle erfordras. Såväl styrelsen som linjebefälet har ägnat denna angelägenhet oavsläpplig uppmärksamhet och frågan diskuterades särskilt vid distriktschefsmötet i november 1940. Därvid framhölls bl. a. rekryteringsstadgans villkor för extra ordinarie anställning att *stadigvarande behov av vederbörandes anställning skall föreligga*, varjämte fastslogs, att det under nuvarande förhållanden förefintliga behovet av personal icke kan rubriceras som stadigvarande i den mening, rekryteringsstadgan avser. Man enades emellertid om att en enhetlig behandling av ifrågakvarande spörsmål skulle vid varje tillfälle tillämpas å statens järnvägars samtliga distrikt. Sedan distriktscheferna, vilka närmast hava ansvaret för angivna behovsprövning, sinsemellan ytterligare diskuterat situationen, överenskommo de att tillsvidare tillämpa en till 24 månader utökad anställningstid för befordran till extra ordinarie. Denna av distriktscheferna fortfarande tillämpade väntetid, som för en del personal kan bli ytterligare något utökad, emedan befordran till extra ordinarie sker kvartalsvis, kan dock enligt styrelsens ovan återgivna direktiv både förlängas och förkortas beroende på i vad mån stadigvarande behov verkligen kan beräknas komma att föreligga. Enligt den ovan återgivna sammanställningen över personalantalet vid maskin- och trafikavdelningarna utgjorde antalet aspiranter och tillfälliga vid dessa avdelningar under sistlidne juli månad 5 330 man, motsvarande 22,10 % av hela personalantalet vid dessa avdelningar, eller en så stor del av hela den personalstock, varom här är fråga, att densamma väl täcker behovet som reglerande faktor för att möta en mycket stor nedgång i trafiken. Detta kommer att ytterligare belysas längre fram i utredningen.

Den nuvarande personalsituationen har, som redan framhållits, i särskilt hög grad påkallat styrelsens och linjebefälets uppmärksamhet. Det har därvid synts styrelsen framför allt angeläget att inskränka rekryteringen i den mån så är möjligt med hänsyn till behovet av väl utbildad personal även för det ökade trafikarbetet. I detta hänseende hava en serie olika åtgärder vidtagits. Redan på ett tidigt stadium av kristiden beslöt styrelsen, att lämpliga pensionärer skulle inkallas i tjänst. Dylika användas alltjämt. I synnerhet har antalet pensionerade lokförare, som inkallats, tidvis varit ganska stort. Vidare placerades sådan personal, som på grund av inskränkningarna i motortrafiken blivit obehövlig vid statens järnvägars biltrafik, i tjänstgöring vid trafikavdelningen. Även ban- och byggnadsarbetare hava i mycket stor utsträckning använts till trafiktjänst, i synnerhet de tider på året, då underhållsarbetet vid banavdelningen icke bedrives i full utsträckning. Slutligen har förskjutning av den planliga semestern måst användas som reglerande faktor vid större variationer i personalbehovet. Av det ovan angivna antalet tillfälliga arbetstagare, 2 907 man, utgöra därför endast 1 689 rekryteringspersonal.

Rekryteringen har likväl måst ske i avsevärt hastigare tempo än som är nödvändigt under normala förhållanden. Detta har sin orsak däri, att särskilt under högtrafik eller eljest extraordinära förhållanden behovet av utbildad personal är mycket stort, i synnerhet vad beträffar lok- och växlingspersonal samt tågklarare. Det har därför icke kunnat undvikas, att rekryteringen under rådande förhållanden blivit ej obetydligt större än som svarar mot normal avgång.

Antalet ordinarie tjänster har, oaktat den efter hand alltmera ökade trafiken, hittills bibehållits i stort sett oförändrat. Enligt av Kungl. Maj:t fastställd personalstat har antalet dylika tjänster under de senaste fem åren varit följande:

1937	19 439
1938	19 516
1939	19 389
1940	19 475
1941	21 539

Av ökningen med 2 064 befattningar från 1940 till 1941 hänföra sig 2 037 befattningar till statsförvärvet av enskilda järnvägar.

Under år 1940 och de närmast föregående åren befordrades de extra ordinarie stationskarlarna till ordinarie efter ovan i utredningen angivna direktiv, d. v. s. efter fyra års anställning i drifttjänst eller en sammanlagd anställningstid av sju år i såväl drifttjänst som icke drifttjänst. För innevarande år har emellertid vidtagits vissa restriktiva åtgärder. Med hänsyn till rådande tidsförhållanden och den osäkerhet, som gör sig gällande på flera områden, samt inför utsikten till en ny depressionsperiod ansåg sig styrelsen i sitt förslag till Kungl. Maj:t angående personalstat för innevarande år icke kunna föreslå någon förändring av antalet stationskarlsbefattningar. Dessa utgjorde i 1940 års personalstat 5 685, vilket antal — fränsett de befattningar, som erfordrades för nyförvärvade linjer — bibehållits oförändrat även under innevarande år. Vidare må nämnas att, då vakans uppstår på en tjänst i befordrad lönegrad, det kan dröja åtskillig tid, innan härav föranledd successiv befordran blivit genomförd så långt ned, att en stationskarlsbefattning blir ledig. Nu angivna förhållanden hava medfört, att befordran till ordinarie blivit fördröjd för icke mindre än 403 extra ordinarie stationskarlar, vilka uppfylla hittillsvarande fordringar i avseende på anställningstid, men ännu icke blivit befordrade, enär stationskarlsbefattningar icke finnas lediga. I sitt nu till Kungl. Maj:t ingivna förslag till personalstat för år 1942 har styrelsen emellertid efter förhandlingar med vederbörande personalorganisation upptagit befattningar i 5:e lönegraden till sådant antal, att såväl angivna 403 extra ordinarie som ock de, som intill stundande årsskifte uppfylla gällande fordringar för ordinarieskap, kunna erhålla dylik befordran den 1 januari 1942. Den härav föranledda utökningen av antalet stationskarlsbefattningar har likväl kunnat begränsas till 221.

I det föregående har framhållits betydelsen av att antalet aspiranter och tillfälliga arbetstagare är tillräckligt stort för att vid varje tillfälle kunna användas som reglerande faktor vid anpassning av personalantalet. Av föreliggande utredning framgår även att med redan vidtagna restriktiva åtgärder i fråga om befordran till extra ordinarie tjänst en lämplig relation mellan den fasta personalen och den mera löst anställda hittills kunnat vidmakthållas.

På grund av den forcerade rekryteringen torde emellertid hittills tillämpade väntetider för befordran till extra ordinarie efter hand behöva förlängas, enär framdeles antalet extra ordinarie tjänstemän och därmed den fasta personalen eljest kan befaras bli för stort för normal trafik. Styrelsen har sin uppmärksamhet riktad härpå. Verkställd undersökning angående bottenbehovet av personal vid maskin- och trafikavdelningarna har givit vid handen, att under normal trafik erfordras för fasta turer minst 16 873 man. Härtill kommer erforderlig reservpersonal vid sjukdom och semester m. m. Detta behov kan beräknas till lägst 15 % eller 2 531 man. Bottenbehovet har därför beräknats vara 19 404 man, vilket är 4 720 man mindre än den i juli 1941 anställda personalstyrkan. Enär antalet ordinarie och extra ordinarie befattningshavare under juli månad 1941 utgjorde sammanlagt 18 562 man eller 842 mindre än det beräknade bottenbehovet vid normal trafik, kan sålunda den för närvarande fast anställda personalen icke anses för stor. Ställningen härutinnan kommer emellertid, såsom framgår av härvid fogade sammanställning, bil. 1, att efter hand försämrast, därest icke väntetiderna för befordran bli föremål för härav betingad anpassning. Sålunda kan antalet ordinarie och extra ordinarie den 1 juli 1943 beräknas bli 21 265 eller 1 861 man större än bottenbehovet. Ehuru i förstnämnda antal ingå icke mindre än 4 360 extra ordinarie tjänstemän, vilka kunna uppsägas, synes det dock styrelsen lämpligare att efter hand något fördröja befordringarna till extra ordinarie. Styrelsen överväger därför att under 1942 successivt förlänga väntetiderna för dylik befordran till 30 månader. Av en sammanställning, bil. 2, framgår, att ställningen den 1 januari 1943 i så fall kan beräknas bli 16 630 ordinarie och 2 710 extra ordinarie eller 19 340 man, vilket är 64 man mindre än bottenbehovet.

Sammanställningen visar även att av styrelsen tillämpade restriktiva åtgärder bekräftande befordran till ordinarie hittills kunnat anses tillfyllest för att antalet ordinarie befattningshavare skulle förbli ungefär i nivå med antalet fasta turer vid normal trafik. Styrelsen anser en dylik utveckling av personalbeståndet fullt tillfredsställande. I detta sammanhang vill styrelsen även framhålla, att järnvägstjänsten i allmänhet ställer mycket stora krav på personalen. Det är därför angeläget att yrket göres lockande, i synnerhet under nuvarande tider med relativt god arbetstillgång även inom de flesta andra yrken. Styrelsen anser därför icke lämpligt att vidtaga sådana åtgärder, som kunna medföra försämring av rekryteringsmaterial. Vidare må även framhållas, att trafikens snabba tillväxt medfört, att relativt nyanställd personal ofta måste placeras på sådana poster, där, med hänsyn till uppgifternas vikt och ansvar, i regel endast fast anställd personal bör användas. Då emellertid på grund av den fortgående rekryteringen, vilken såsom tidigare framhållits, sker i snabbare takt än avgången med pension, en sådan förändring inom jämförelsevis kort tid måste inträda, att antalet ordinarie vid oförändrade befordringsgrunder kommer att överstiga angivna behov av personal i fasta turer vid normal trafik, har styrelsen för avsikt att taga under övervägande frågan om en successiv övergång från 4 till 5 års väntetid för befordran till ordinarie. Dessa ändrade befordringsgrunder skulle i så fall tillämpas å den personal, som efter ingången av år 1942 kommer att stå i tur till befordran.

Styrelsen har såsom framgår av vad ovan angivits icke ansett sig böra bedöma rekryteringspersonalens befordringsfråga i absolut sammanhang med lönefrågan. Det är emellertid tydligt, att förlängning av väntetiden mellan de olika anställningsformerna medför direkt besparing. Styrelsen får här nedan lämna redogörelse för den supponerade minskning i lönekostnaderna, som skulle uppstå om de nuvarande väntetiderna för befordran till extra ordinarie och till ordinarie förlängdes till 30 månader resp. 5 år.

Skillnaden mellan aspirantlöner och extra ordinarie löner är för de olika ortsgrupperna med nuvarande rörligt tillägg, 15 %, och kristillägg, 8 %, följande:

	Å r s l ö n , k r o n o r								
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
E. o. löneklass 4	2 869	2 987	3 105	3 223	3 342	3 459	3 577	3 696	3 814
Aspiranter löneklass 2	2 544	2 647	2 751	2 854	2 958	3 061	3 164	3 268	3 371
Skillnad kr.	325	340	354	369	384	398	413	428	443

Skillnaden kan således beräknas till i medeltal 384 kronor.

Förlängning omedelbart av väntetiden för aspiranternas befordran till extra ordinarie från nuvarande 24 till 30 månader skulle för år 1942 medföra minskning i lönekostnaderna med omkring 296 000 kronor.

Skillnaden mellan extra ordinarie och ordinarie löner är för de olika ortsgrupperna följande:

	Å r s l ö n , k r o n o r								
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Ord. löneklass 5	3 031	3 158	3 282	3 409	3 533	3 660	3 784	3 911	4 035
E. o. " 4	2 869	2 987	3 105	3 223	3 342	3 459	3 577	3 696	3 814
Skillnad kr.	162	171	177	186	191	201	207	215	221

Skillnaden kan således beräknas till i medeltal 192 kronor.

Därest väntetiden för befordran till ordinarie förlänges från 4 till 5 år och om sådan förlängning successivt genomföres, kan den härigenom minskade lönekostnaden efter hand beräknas uppgå till ett årligt belopp av omkring 170 000 kronor.

De angivna beloppen kunna förefalla höga, men bedömda i jämförelse med avlöningskostnaden för den personal, som utredningen omfattar, äro de relativt sett små. Årsavlöningen till denna personal kan nämligen under nuvarande förhållanden beräknas till omkring 96 milj. kronor.

Stockholm den 31 oktober 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. DAHLBECK

GUNNAR RUIST.

Bilaga 1.

Sammanställning över antalet fast anställd personal, som kan beräknas komma att finnas vid maskin- och trafikavdelningarna intill den 1 juli 1943, därest nuvarande väntetider för befordran bibehållas.

	1/7 41	1/10 41	1/1 42	1/4 42	1/7 42	1/10 42	1/1 43	1/4 43	1/7 43
Ordinarie 1/7 1941	16 120	16 120	16 120	16 120	16 120	16 120	16 120	16 120	16 120
Avgång:									
under löpande kvartal.	—	113	131	173	161	136	146	146	149
för tiden dessförinnan .	—	—	113	244	417	578	714	860	1 006
Tillkommer befodrings-									
bara e. o. stationskarlar									
under löpande kvartal.	—	—	611	184	275	167	133	190	380
för tiden dessförinnan .	—	—	—	611	795	1 070	1 237	1 370	1 560
Saldo ordinarie	16 120	16 007	16 487	16 498	16 612	16 643	16 630	16 674	16 905
Extra ordinarie 1/7 1941 .	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442
Avgång genom befordran									
till ordinarie									
under löpande kvartal.	—	—	611	184	275	167	133	190	380
för tiden dessförinnan .	—	—	—	611	795	1 070	1 237	1 370	1 560
Tillkommer befodrings-									
bara stationskarlsaspi-									
ranter									
under löpande kvartal.	—	237	319	777	305	286	452	722	760
för tiden dessförinnan .	—	—	237	556	1 333	1 638	1 924	2 376	3 098
Saldo extra ordinarie	2 442	2 679	2 387	2 980	3 030	3 129	3 448	3 980	4 360
Saldo ordinarie och extra									
ordinarie.....	18 562	18 686	18 874	19 478	19 642	19 772	20 078	20 654	21 265
Personalbehov vid normal trafik: för fasta turer 16 873									
15 % reserv 2 531									
Summa 19 404									

Bilaga 2.

Sammanställning över antalet fast anställd personal, som kan beräknas finnas vid maskin- och trafikavdelningarna resp. kvartal intill den 1 januari 1943, därest väntetiden för befordran till extra ordinarie förlänges 6 månader.

	1/7 41	1/10 41	1/1 42	1/4 42	1/7 42	1/10 42	1/1 43
Extra ordinarie 1/7 41	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442	2 442
Avgång genom befordran till ordinarie	—	—	611	795	1 070	1 237	1 370
Tillkommer genom befordran av aspi-							
ranter	—	237	237	237	556	1 333	1 638
Saldo extra ordinarie	2 442	2 679	2 068	1 884	1 928	2 538	2 710
Ordinarie	16 120	16 007	16 487	16 498	16 612	16 643	16 680
Summa	18 562	18 686	18 555	18 382	18 540	19 181	19 340

BILAGA 9.

Avskrift.

Dnr Dbr 460/41

Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga, Stockholm.

Ang. korrespondensundervisning i statens
järnvägars undervisningskurser.

Sedan trafikavdelningens undervisningskommission numera till styrelsen inkommit med utlåtande rörande en eventuell omläggning av statens järnvägars undervisningskurser till korrespondensundervisning, får styrelsen härigenom överlämna avskrift av utlåtandet.

Styrelsen har för avsikt att i enlighet med undervisningskommissionens förslag göra ett försök med korrespondensundervisning beträffande kontorist-, stationsförmans- och konduktörskurserna för att få verklig erfarenhet beträffande korrespondensundervisningens för- och nackdelar i jämförelse med hittills använd undervisningsform. Styrelsen vill emellertid framhålla, att så sker med viss tveksamhet och detta alldeles särskilt med hänsyn till den långa tid — omkring två år — över vilken kurserna måste sträckas ut.

Stockholm den 9 december 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. DAHLBECK.

TOR EMERS.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

D. Landström.

TRAFIKAVDELNINGENS
UNDERVISNINGSKOMMISSION

Till Kungl. Järnvägsstyrelsen, Drifttjänstbyrån.

Om korrespondensundervisning
1 SJ undervisningskurser.

Sedan Kungl. Styrelsen genom skrivelse den 23 oktober i år anhållit om kommissionens yttrande över en till skrivelsen fogad »PM angående korrespondensundervisning», daterad den 25 september i år, får kommissionen härmed avlämna följande utlåtande.

Kommissionen får då först bringa i erinran, att den tidigare — nämligen under åren 1925—1933 — ombesörjt korrespondensundervisning för tjänstemän vid SJ dels i svenska, tyska, engelska och franska språken, dels i räkning, godstaxering och säkerhetsordningens bestämmelser. Kommissionens erfarenheter från denna korrespondensundervisning äro huvudsakligen av tillfredsställande art, och undervisningen i fråga omfattades med stort intresse av järnvägstjänstemän av olika grader. Den enda mera betydande olägenhet, som vidlådde dessa kurser, var det förhållandet, att många

deltagare i kurserna hade svårt att hålla de för brevens utarbetande fastställda tiderna, trots att dessa varierade mellan 3 och 4 veckor.

Kommissionen sammanfattar de huvudsakliga fördelarna och olägenheterna med korrespondenskurser vid jämförelse med undervisning enligt hittills använt system sålunda.

Fördelar.

Kurserna torde bli billigare.

Antalet kursdeltagare kan vara större.

Kursdeltagarna behöva icke dragas från sitt ordinarie arbete, vilket gör, att frågan om ersättningspersonal förenklas. (Kommissionen kan dock icke underlåta omnämna, att under korrespondenskurserna 1925—1933 försiktiga förfrågningar under hand gjordes, om icke viss tid för korrespondensbrevens utarbetande skulle kunna få räknas såsom tjänstgöringstid.)

Olägenheter.

Kurserna sträckas ut över en nästan alltför lång tidsrymd (2 à 3 år).

Den personliga kontakten mellan lärare och elever blir mindre.

Kontroll saknas över att eleverna verkligen själva utarbeta sina korrespondensbrev.

Den ovannämnda PM behandlar följande grenar av utbildning av personal vid trafikavdelningen, nämligen

- a) utbildning till stationskarlar och trafikbiträden;
- b) » » kontorister, konduktörer och stationsförmän;
- c) » » stationsskrivare.

a. Utbildning till stationskarlar och trafikbiträden.

1. Enligt särtryck 9, art. 76, skall teoretisk utbildning i vissa järnvägsämnen anordnas för tjänstemän, som intagas vid verket för tjänstgöring såsom *stationskarlsaspiranter*. Utbildningen omfattar 50—75 lektionstimmar, fördelade på en tid av högst 2 månader.

Man har göra med personer, vilka äro nyantagna vid verket och därför i allmänhet icke äga någon mera ingående kännedom om dettas olika detaljer. Det torde därför vara svårt, att medelst korrespondensundervisning meddela dessa nykomlingar de första insikterna i järnvägstjänsten och så viktiga sidor av denna som säkerhetstjänst, växlingstjänst och transporttjänst. Härtill fordras enligt kommissionens mening personlig kontakt mellan lärare och elever. Vidare är att märka, att en personlig undervisning här kan vara av värde, enär läraren då kan redan på ett tidigt stadium bilda sig en uppfattning om de olika elevernas intresse och lämplighet för det nya yrket. Slutligen kan anföras, att man vid nyantagning av elever vid trafikavdelningen som annorstädes önskar, att dessa så snart som möjligt skola kunna utnyttjas för effektivt arbete. En korrespondenskurs, omfattande de läroämnena, som nu ingå i kurserna för stationskarlsaspiranter, skulle emellertid helt säkert taga betydligt längre tid i anspråk än två månader. Enär eleverna icke torde kunna omedelbart efter antagandet användas i ordentligt arbete utan någon som helst undervisning, skulle införandet av korrespondensundervisning i detta fall fördröja möjligheterna för verket att tillgodogöra sig de nyantagnas arbetskraft.

Kommissionen får på här anförda skäl avstyrka, att nu föreskrivna teoretiska utbildning för stationskarlsaspiranter utbytes mot korrespondensundervisning.

2. Särtryck nr 9 föreskriver i sin art. 79 viss teoretisk undervisning för utbildning av *tågklarare*. Undervisningen omfattar omkring 50 lektionstimmar, fördelade på en tid av högst 2 månader. Det gäller här tjänstemän, som vid utbildningens början varit anställda vid järnvägen under flera år. Då denna undervisning icke medfört några särskilda kostnader för SJ och då det är av stor betydelse, att utbildningen till *tågklarare* noggrant övervakas och att för densamma gällande bestämmelser bli

praktiskt tillämpade, anser kommissionen, att den teoretiska utbildningen för denna tjänst åtminstone icke för närvarande bör ske per korrespondens. Systemet bör först prövas på de under b nämnda kurserna.

3. Utbildningen till *rälsbuss- och lokomotorförare*, som närmare behandlas i särtryck nr 9, art. 80, torde icke kunna med fördel utbytas mot undervisning per korrespondens. Något förslag därom har icke heller framförts i drifttjänstbyråns ovan nämnda PM.

b. *Utbildning till kontorister, konduktörer och stationsförmän.*

Nu gällande bestämmelser om teoretiska undervisningskurser för utbildning av tjänstemän av här ifrågavarande grader återfinnas i särtryck nr 9, art. 85. Kurserna omfatta resp. 285, 220 och 200 lektionstimmar och taga sålunda en tid av omkring $1\frac{1}{2}$ —2 månader i anspråk.

Även här är det fråga om deltagare, vilka ha en längre tids järnvägstjänst bakom sig och fördensskull böra kunna sköta studierna åtminstone i ett flertal läroämnen på egen hand och under sin fritid.

Ehuru kommissionen hyser en viss tveksamhet beträffande lämpligheten av en omläggning av denna undervisning vill den dock icke motsätta sig, att en del av undervisningen i de här ifrågavarande kurserna på försök överflyttas till undervisning per korrespondens. I likhet med distriktschefen vid I distriktet — se hans skrivelse i ärendet den 18 augusti i år — anser kommissionen dock, att ämnena »Växel- och signalsäkerhetsanläggningar och deras handhavande», »Drifttekniska bestämmelser beträffande den rullande materielen» och »Samaritväsen» möjligen böra behandlas genom muntlig undervisning. Därjämte torde det vara nödvändigt, att korrespondensundervisningen i ämnet »Säkerhetsordning» kompletteras med några timmars muntlig undervisning i samma ämne på sätt ifrågasatts i drifttjänstbyråns PM. Vidare skulle elevernas utbildning betydligt stärkas genom en eller ett par exkursioner i några av de ämnen, som nu ifrågasättas överlämnade till korrespondensundervisning, t. ex. »Godstrafik, transportbestämmelser» — besök å en större rangerbangård —, »Vagnkännedom och vagnfördelning» — demonstration av olika vagn typer — »Järnvägsgeografi» — besök i den mån så låter sig ordna å de olika Stockholms-, Göteborgs- eller Malmöstationerna.

Kommissionen har intet annat att erinra mot drifttjänstbyråns förslag till antalet korrespondensbrev i de olika ämnena än att det omfattande ämnet »Säkerhetsordning» möjligen bör uppdelas på 3 och ämnet »Järnvägsgeografi» på 2 brev. Ämnet »Postgöromål» i kontoriskursen synes hava helt uteslutits.

Ett nytt ämne, »SJ biltrafik» bör dessutom tillkomma, omfattande förslagsvis 1 brev.

c. *Utbildning till stationsskrivare.*

Kommissionen anser i likhet med bl. a. distriktscheferna vid I och VI distrikten (deras skrivelser den 18 resp. 25 augusti i år) att de teoretiska undervisningskurserna för aspiranter till stationsskrivarbefattningar icke böra helt eller delvis utbytas mot korrespondenskurser. Dels ha vi här huvudsakligen att göra med nyan tagna tjänstemän, vilka enligt kommissionens mening icke behärska de detaljer i de olika i den teoretiska kursen ingående läroämnena, att de kunna på ett fullt tillfredsställande sätt förskaffa sig den önskade utbildningen och färdigheten genom korrespondens. Här erfordras den kontakt mellan lärare och elever, som endast torde stå att vinna genom muntlig undervisning. Möjligen kan ett sådant ämne som t. ex. »Järnvägsgeografi» utbytas mot korrespondensundervisning, men det torde knappast innebära någon vinst att bryta ut ett eller två ämnen ur den nu gällande kursplanen. Vidare bör det beaktas, att de nyantagna eleverna icke kunna sättas i effektiv tjänst omedelbart efter antagandet; deras första tvenne år vid järnvägen kunna knappast användas på bättre sätt än som nu sker enligt gällande bestämmelser, nämligen handledningskurs 1 månad, förberedande praktisk utbildning 5 månader, teoretisk undervisningskurs 5 månader och praktisk utbildningstjänst-

göring 11 månader. Om den tredje avdelningen med sina 625 lektionstimmar skulle helt eller till största delen utbytas mot en korrespondenskurs, skulle denna — med den beräkningen att 10 undervisningstimmar motsvara ett korrespondensbrev och att utarbetandet av ett brev kräver en tid av minst 14 dagar — taga en tid av minst $2\frac{1}{2}$ år förutom tid för kompletterande muntlig undervisning och tentamina.

Det här ovan sagda gäller framför allt i fråga om utbildningen av nyantagna trafikelever. Man kan då ifrågasätta, huruvida de teoretiska undervisningskurser av detta slag, som då och då anordnas för vid verket redan anställda tjänstemän, skulle kunna utbytas mot korrespondenskurser. Kommissionen håller emellertid före, att dessa beträffande flertalet järnvägsämnen mycket förkortade teoretiska undervisningskurser äro av mycket stort värde för de ifrågavarande tjänstemännens utbildning för deras blivande arbetsuppgifter. Man skulle möjligen tänka sig, att t. ex. ämnena »Författningskännedom» och »Järnvägsgeografi» överflyttas till korrespondensundervisning, vilken då skulle bli förlagd till den förberedande praktiska utbildningstjänstgöring, som föregår den teoretiska kursen. Eleverna äro emellertid, enligt kommissionens mening, under denna tid fullt upptagna av dem påvilande arbetsuppgifter jämte förstudier för den teoretiska kursen och böra därför icke påläggas ytterligare arbetsuppgifter. Kommissionen anser alltså, att även dessa kurser böra bibehållas i sin hittillsvarande form tills vidare i avvaktan på hur ifrågasatta korrespondenskurser utfalla.

Slutligen skulle kommissionen vilja framhålla följande önskemål i fråga om korrespondenskursernas bedrivande.

Kurserna böra drivas i SJ egen regi med egna lärarkrafter i största möjliga utsträckning. Skulle det emellertid anses lämpligt att uppdraga handhavandet av kurserna åt något korrespondensinstitut, bör detsamma för undervisningen anlita facklärare.

Antalet elever bör icke bli alltför stort i varje kurs. Rättandet av korrespondensbrev får icke bli ett maskinmässigt arbete, där lärarna endast följa en från början iordningställd mall — på detta sätt blir det ingen kontakt alls mellan lärare och elever. Läraren skall hava tid att vid brevens rättande giva eleverna erforderliga upplysningar och anvisningar, varigenom de rättade breven få sitt verkliga värde för eleverna.

Tiden för brevens utarbetande bör icke vara för kort. Eleverna skola ha god tid att genomgå till breven hörande föreskrifter — arbetet skall ju ske på fritid — och därefter ordentligt utarbete svaren. Den ifrågasatta tiden — 14 dagar — förefaller kommissionen vara i kortaste laget.

De elever, som icke insända sina brev i rätt tid, böra omedelbart skiljas från kursen. Det går icke att vänta på brev, som icke komma in i rätt tid, och på så sätt förlänga kursen.

Kursernas hela resultat hänger på tentamen. Det är genom denna man får klart för sig, huruvida eleverna verkligen arbetat självständigt och inhämtat de kunskaper, som kursen är avsedd att bibringa dem. Fordringarna i tentamen böra därför ställas mycket högt. De betyg, som lämnas i korrespondenskurserna, skola hava samma värde som betyg i de nu föreskrivna teoretiska kurserna.

Stockholm den 7 december 1941.

På Undervisningskommissionens vägnar:

R. MARKLAND.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

D. Landström.

BILAGA 10.

Avskrift.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Drifttjänstbyrån

Dnr Dbr 1437/41

Till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga, Stockholm.

Besparingsberedningens järnvägssakkunniga hava enligt protokoll, hållet vid sammanträde den 1 augusti 1941, hemställt om utredning, huruvida något kan vara att vinna genom en omorganisation av den löpande drifttjänstkontrollen vid statens järnvägar enligt riktlinjer, som tillämpas vid de tyska riksbananerna.

Sedan vissa undersökningar i denna fråga verkställts och frågan dessutom varit föremål för överläggning vid distriktschefsmötet den 17—19 november 1941, får järnvägsstyrelsen härigenom meddela följande.

Den av järnvägssakkunniga omnämnda drifttjänstkontrollen vid tyska riksbanan finnes reglerad i »Dienstanweisung für die Kontrolleure bei den Reichsbahndirektionen», gällande från och med den 1 januari 1929. En i sammanhang gjord översättning av föreskrifterna rörande ifrågavarande kontroll bifogas härjämte. Av denna framgår, att drifttjänstkontrollen utövas av driftkontrollörer, som äro placerade på de olika direktionernas driftbyråer. Byråerna torde inom statens järnvägars organisation närmast motsvaras av styrelsens drifttjänstbyrå. För statens järnvägars vidkommande har också drifttjänstbyrån sedan denna byrås tillkomst vid omorganisationen 1932 att i vissa betydelsefulla avseenden utöva den kontroll och inspektion, varom här är fråga.

Jämlikt gällande arbetsordning har drifttjänstbyrån nämligen sig ålagt bland annat:

»Ekonomisk kontroll över hushållningen inom drifttjänsten samt inspektion av drift- och säkerhetstjänsten».

I övrigt tillkommer det andra byråer inom styrelsen enligt fastställd arbetsordning att utöva inspektion enligt följande:

Ekonomibyrån:	»Inspektion av kassatjänsten vid styrelsen och distrikt- ten.»
Bantekniska byrån:	»Teknisk inspektion av banavdelningens anläggningar.»
Maskintekniska byrån:	»Teknisk inspektion av rullande materiel m. m.»
Verkstadsbyrån:	»Inspektion av verkstadstjänsten.»
Förrådsbyrån:	»Inspektion av förrådstjänsten.»
Godstrafikbyrån:	} »Inspektion av till byråns arbetsområde hörande gre- nar av trafiktjänsten.»
Persontrafikbyrån:	
Godstaxebyrån:	
Persontaxebyrån:	} »Inspektion av krigsförberedelserna vid statens järn- vägar.»
Militärbyrån:	

En närmare granskning av de tyska driftkontrollörernas arbetsåligganden enligt sammanfattningen ger vid handen, att dessa för statens järnvägars vidkommande och i tillämpliga delar fördela sig på olika byråer, huvudsakligen dock drifttjänstbyrån, godstrafikbyrån och persontrafikbyrån.

Den vid tyska riksbanan förekommande driftkontrollen kan sålunda sägas vara genomförd vid statens järnvägar, ehuru den ej är utformad på samma sätt. Genom

att vid statens järnvägar fördela inspektionsverksamhetens utövande på olika byråer, har man kunnat tillvarata den ingående sakkunskap, som på de olika specialbyråerna är tillfinnandes på respektive arbetsområden. Härigenom vinner man också, att de tjänstemän, som inom styrelsen närmast ha att handlägga respektive ärendesgrupper, genom inspektionsverksamhetens utövande ha tillfälle att iakttaga verkningarna av givna direktiv, utarbetade transportplaner o. d., vilket allt får anses vara av största värde för tjänsten.

Vid övervägande av nu ifrågavarande spörsmål må även erinras därom, att med den organisation, under vilken statens järnvägar arbeta, den fortlöpande inspektionen av drifttjänsten i väsentliga delar även tillkommer distrikts- och sektionsbefälet, som har att utöva den dagliga tillsynen över stations- och tågtjänsten i alla dess olika grenar, ett åliggande, som för övrigt utgör en av sektionsbefälets vid statens järnvägar allra viktigaste arbetsuppgifter. För statens järnvägars del torde man sålunda få anse, att sektionsföreståndarna och deras medhjälpare i första hand utöva den dagliga inspektion och kontroll, som i Tyskland tillkommer driftkontrollörerna vid direktionerna, varjämte det tillkommer signalingenjör, telegrafingenjör och elektroingenjör att var på sitt område utöva inspektion och kontroll.

Här må även nämnas, hurusom de olika sektionsvagnfördelarna sedan mycket länge hava sig direkt ålagd ständig inspektion och kontroll över vagnärendenas handläggning inom sektionerna. Vidare finnas de av distriktscheferna för tre år i taget förordnade tågkontrollörerna, vilkas verksamhet främst avser persontrafiken men i regel plägar omfatta även vad som i övrigt kan iakttagas under resorna.

Den organisation av drifttjänstkontrollen och inspektionsverksamheten, som sålunda är för handen vid statens järnvägar, har fungerat tillfredsställande och är av allt att döma mera lämpad för de svenska förhållandena än en organisation enligt tyska riksbанans mönster.

I detta sammanhang må emellertid framhållas, att under nuvarande krisförhållanden inspektionsverksamheten tyvärr icke kunnat bedrivas i önskvärd omfattning, främst beroende på den alldeles särskilt omfattande arbetsbelastning, som krisen medfört på så gott som alla tjänsteställen och befälsposter, varigenom de ledande och inspekterande tjänstemännen blivit sysselsatta med expeditiönsarbete i större utsträckning än som kräves normalt. Å andra sidan har emellertid särskild inspektion under nuvarande kristid anbefallts i olika avseenden och arbetskraft i mån av tillgång ställts till vederbörandes förfogande för kontrollens effektiva utövande.

På grund av vad sålunda anförts och med stöd av vid distriktschefsmötet gjorda uttalanden får styrelsen framhålla, att en omorganisation av statens järnvägars nuvarande driftkontroll i enlighet med av järnvägssakkunniga antydda riktlinjer åtminstone f. n. icke synes påkallad. Styrelsen kommer emellertid liksom hittills att med uppmärksamhet följa här ifrågavarande förhållanden och är även beredd att, i den mån så kan erfordras, exempelvis då statsbanenätet utvidgas eller de inspekterande tjänstemännens arbetsbörda ytterligare ökas, tilldela vederbörande inspektionsorgan ökad kvalificerad arbetskraft för inspektionsverksamhetens handhavande.

Stockholm den 5 december 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. DAHLBECK.

TOR EMERS

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

D. Landström.

Avskrift.

Sammanfattning av

Arbetsuppgifter, som enligt »Dienstanweisung für die Kontrolleure bei den Reichsbahndirektionen» åvila tyska riksbanans Betriebskontrolleure m. fl.

»Betriebskontrolleure» skola övervaka hela drifts- och trafik tjänsten. De skola genom inspektioner på ort och ställe förskaffa sig en i möjligaste mån fullständig överblick över tjänstens fullgörande och därför förrätta sina inspektioner ofta även nattetid.

Särskilt skola de aktgiva på:

att säkerhetsföreskrifterna överallt iakttagas in i minsta detalj;

att föreskrifterna för utövningen av drifts- och trafik tjänsten såsom tidtabeller, planer för persontågens och godstågens sammansättning, godstransportföreskrifter, lastningsföreskrifter, lastningsplaner, planer för bangårdstjänsten, tågordningen, planer för lokens användning och anvisningar för bangårdstjänsten m. m. fylla sitt ändamål;

att föreskrifterna för drifts- och trafik tjänsten iakttagas och att transport-, tåg- och hela den yttre och inre bangårds- och expeditionstjänsten särskilt tågklarerare-, tågexpedierings-, tåganmälnings-, ställverks-, växlings-, lastnings- och lossnings- och vagn tjänsten är organiserad på ett ändamålsenligt sätt;

att åtgärder för stigande person- och godstrafik och avlägsnande av trafik anhopningar träffas och upphävas i rätt tid;

att alla grenar av driften och trafiken drivas rationellt;

att drifts- och trafikpersonalen känner till sina åligganden, att den är vuxen sina åligganden och användes i överensstämmelse med sina kunskaper och att personaluppsättningen och personalanvändningen överensstämmer med de föreliggande arbetsuppgifterna;

att anläggningarna på bana och bangårdar motsvara drifts- och trafikuppgifterna och hållas i gott stånd.

På personalhushållningens område hava driftkontrollörerna — utan att inkräkta på de tjänstemäns verksamhet, som till äventyrs särskilt användas därför — ytterligare följande uppgifter:

a) kontrollering och fastställande av personaluppsättningen och i förekommande fall reservpersonal (föreskrifter för tjänstgöringens längd, turlistor och arbetsordningar);

b) iakttagelser över personaluppsättningen med hänsyn till trafikens behov för att möjliggöra anpassning av arbetskrafterna efter förändrade förhållanden (tillförande av reservpersonal, indragning av förstärkningar m. m.).

»Oberbaukontrolleure» skola särskilt medverka vid inspektion av rälnas, överbyggnadens och ballastens tillstånd. De skola därför ofta fara på snälltågslokomotiv eller i sista vagnen.

De skola övervaka spårunderhålls- och förnyelsearbeten,

inspektera tjänstemän och arbetare, som äro sysselsatta med underhåll och nybyggnader på spårbyggnaden,

granska användningsplanerna för nytt och använt spåröverbyggnadsmaterial samt granska att nytt och användbart äldre material användes på ett rationellt sätt,

granska förråd av material för spåröverbyggnaden samt kontrollera att befintliga lager icke äro för stora samt att de användas på ett rationellt sätt.

De skola medverka vid anskaffandet av material för spåröverbyggnaden.

»*Technische Betriebskontrolleure*» skola övervaka utförandet, avsugning och igångsättning av viktigare säkerhets-, telegraf- och telefonanläggningar och den därmed förbundna undervisningen av personal, som skall betjäna anläggningarna samt i det talj övervaka sådana anläggningars tillstånd.

De skola övervaka skötseln av säkerhets-, telegraf- och telefonanläggningar och därvid kontrollera, att vederbörande personal känner till föreskrifterna för användningen samt, om så är nödvändigt, förklara olika apparaters funktion och skötsel.

De skola övervaka arbetet på ställverks- och telegrafverkstäder samt deltaga i undersökningen av nykonstruktioner.

De skola övervaka uttagningen av personal för tjänstgöring vid säkerhetsanläggningarna.

»*Betriebsmaschinenkontrolleure*» skola utöva kontroll över hela lokomotiv- och motorvagnstjänsten, inklusive beredskaps- och växlingstjänsten. De skola övervaka underhåll, rengöring och vård av lokomotiv m. m. samt tilldelningen av de därför erforderliga arbetskrafterna. De skola vidare kontrollera lokomotiv- och motorvagnspersonalens verksamhet samt övervaka den tekniska vagnstjänsten och den tekniska vagnpersonalens verksamhet.

De skola undersöka, om tjänstemännen inom lokomotiv- och vagnstjänsten äro förtrogna med sina tjänstealliganden och föreskrifterna för säkerhetstjänsten och förstå att använda bestämmelserna. De skola deltaga i prövningen och undervisningen av personal, särskilt i fråga om lokomotivens byggnad, verkningssätt och skötsel samt i fråga om vagnarnas byggnad och utrustning.

Vidare skola de övervaka

att lokomotiv och vagnar utnyttjas på ett rationellt sätt,

att lagerhållning och utdelning av brännoljor och andra drivmedel samt användningen av drivmedlen sker på ett ändamålsenligt sätt.

De skola i övrigt medverka

vid förbättrandet av tidtabellerna genom att fastställa gångtider, som lämpa sig för drivkraftens prestationsförmåga och linjeförhållanden,

vid kontroll av planerna för vagnarnas renhållning, belysning och uppvärmning,

vid kontroll av överliggnings-, uppehållsrum och badanstalter för lokomotiv-, motorvagns- och vagnsynarpersonal,

vid övervakningen av den föreskriftsenliga bromsningen i allmänhet,

vid övervakningen av bromsarnas vård i drift och i verkstäder,

vid prövning och utbildning av personal, i fråga om byggnad, verkningssätt och vård av bromsarna och deras delar.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

D. Landström.

Avskrift.

PM

beträffande inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.

Godsvagnar.

Vanligast är, att revisioner av godsvagnar företagas med bestämda tidsmellrum, vilka benämnas revisionsperioder. Det är därför rätt naturligt, att man som första åtgärd för att åstadkomma minskning av kostnaderna för de ständigt återkommande revisionerna, vilka utgöra huvudsakligaste delen av godsvagnsmaterielens underhållskostnad, tänker sig genomföra en förlängning av revisionsperioden. En sådan förlängning är givetvis möjligt att genomföra, men bör därvid iakttagas

- 1) att tiden mellan revisionerna icke blir så lång, att trafiksäkerheten åsidosättes,
- 2) att med förestående villkor revisionsperioden givetvis ej kan bli lika lång för vagnar av äldre typ som för nyare vagnar eller vagnar, vilka genom genomgripande modernisering av viktigare detaljer (lageranordningar, stöt- och draginrättningar, bromsrörelse etc.) blivit likvärdiga med nya vagnars standard.

Erfarenheten visar, att en revisionsperiod på 3 år även för vagnar av hög standard kan anses utgöra en lämplig längd på revisionsperioden. En utökning av revisionsperioden med ytterligare ett år har till följd, att antalet varmgångar ökas med icke mindre än 75—100 %, och en utökning av revisionsperioden från 3 till 5 år medför en ökning av antalet varmgångar av upp till 500 %. På grund av att förekommande varmgångar kunna medföra oberäknade konsekvenser såväl ur driftsynpunkt som ur kostnadssynpunkt, bör det vara angeläget att ordna verkstadsunderhållet så, att varmgångar i möjligaste mån undvikas.

Ett bibehållande av 3-årig revisionsperiod behöver beträffande vagnar av hög standard likväl icke betyda, att kostnaden för underhållet för dessa vagnar med hänsyn till den högre standarden icke skulle kunna minskas, alldenstund omfattningen av underhållsarbetet vid förekommande revisioner bör kunna göras mindre för vagnar med förhöjd standard. En bestående minskning av arbetskostnaden bör således kunna ernås, om revisionsfristerna bestämmas så, att utbytet av detaljer icke behöver företagas förrän resp. detaljer ha nått slutgränsen för slitning.

Som permanent anordning för revision och underhåll av godsvagnar föreslås därför, att liksom hittills varit vanligt indela revisionsarbeten i tvenne klasser, större och mindre revisioner, och att som norm fastställa, att mindre revision skall företagas vart tredje år. Beträffande de större revisionerna föreslås, att någon bestämd årsfrist ej fastställes utom på så sätt, att antalet år mellan de större revisionerna skall utgöra en jämn multipel av talet 3. När större revision skall företagas bör bestämmas vid besiktning, som utföres när vagnen inkallas för revision. Vid besiktningen föreslås vagnen till större revision under förutsättning att besiktningen givit vid handen, att vagnen med erhållande av en mindre revision icke kan beräknas användas i trafik under ytterligare 3 år utan att dessförinnan behöva intagas för reparation. Användes denna norm för bestämmandet av revisionsfristen för större revision, kan med säkerhet beräknas, att godsvagnarna genomsnittligt icke komma att behöva undergå större revision oftare än vart nionde år, vad beträffar vagnar av förhöjd standard. Alldenstund man som ett antagbart värde kan förutsätta, att kostnaden för en större revision av godsvagn i medeltal uppgår till 2 å 2½ gånger kostnaden för en mindre revision, torde det vara möjligt att beräkna förändringen av kostnaden för godsvagnarnas revisionsunderhåll vid övergång till föreslagna normer för revision av godsvagnar.

Skulle med hänsyn till under nuvarande kris rådande vagnbrist och varubrist samt av kostnadsskäl en omedelbart verkande nedskärning av underhållskostnaden visa sig vara nödvändig eller önskvärd, är det givetvis möjligt att åstadkomma en sådan genom förlängning av revisionsperioden från 3 till 4 år, varvid man dock enligt ovanstående måste räkna med en minskad grad av driftssäkerhet. Under en kortare tid (4 år) kan man räkna med att en sådan förlängning av revisionsperioden skulle medföra en årlig tillfällig besparing, motsvarande en tredjedels revisionskostnad minskad med 10 à 15 % på grund av att genom denna åtgärd antalet varmgångar kommer att öka och vissa tillkommande reparationer beräknas bli nödvändiga.

Personvagnar.

För personvagnar torde det vara vanligt, att revisionsperiodens längd bestämmas antingen med hänsyn till förflutna tiden efter sista reparationen eller till det antal kilometer, som vagnen genomlupit efter sista revisionen. Båda systemen kunna också kombineras.

Med hänsyn till att det för de detaljer, varav vagnens trafiksäkerhet väsentligen är beroende, är av större betydelse huru många kilometer vagnen genomlupit än huru många månader som förflutit sedan den senast reviderades, kan det anses vara sakligt riktigt, att personvagnarnas revisionsfrister bestämmas med hänsyn till det genomlupna kilometerantalet. Detta system tillämpas vid Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, varest införts den bestämmelsen, att personvagn skall intagas för revision, när densamma genomlupit ca 70 000 km.

För att i möjligaste mån undvika utbyten av detaljer innan desamma nått den slutliga slitningsgränsen, bör revisionsarbetet, i likhet med vad som föreslagits för godsvagnar, även för personvagnar uppdelas i 2 klasser: större och mindre revision. Erfarenheten vid Trafikförvaltningen har visat, att ca 70 000 km är en lämplig storleksordning för bestämmandet av revisionsfristen mellan 2 mindre revisioner. Vid Trafikförvaltningen har beträffande boggierrevisioner hittills tillämpats en tidsfrist av 3 år mellan de större revisionerna. De vagnar, vilka företrädesvis gå i snälltågen och vilka således under 3-årsperioden avverkat det ojämförligt största genomlupna kilometerantalet, ha under 3-årsperioden i regel erhållit 6 mindre och 1 större revision, vilket alltså motsvarar ca 500 000 genomlupna km mellan tvenne storrevisioner. Detta kilometerantal har visat sig vara ett lämpligt mått på det arbete som bör uttagas av vid Trafikförvaltningen förekommande boggie typer mellan 2 större revisioner. Alldenstund vagnar, vilka gå i snälltåg och dagligen genomlöpa stort antal km, kunna utan åsidosättande av driftsäkerheten undergå 6 mindre revisioner, innan nästkommande större revision behöver företagas, torde det vara tydligt, att även övriga personvagnar, vilka utnyttjas mindre i trafiken, ej behöva erhålla storrevision oftare än var sjunde revision, även om storrevisionerna härigenom icke inträffa så ofta som vart tredje år.

På grund av ovan anförda föreslås, att personboggievagnarna, vad beträffar boggierrevisioner, intagas för mindre revision efter genomlupna ca 70 000 km från föregående mindre revision och för större revision efter erhållna 6 mindre revisioner sedan föregående större revision. Vad här föreslagits beträffande boggievagnars boggierrevisioner bör kunna tillämpas även för 2- eller 3-axliga vagnar i persontrafik i tillämpliga delar.

I fråga om revision av vagnskorgen böra vanligen förekommande revisions- och tillsyningsarbeten betraktas som mindre revision och utföras samtidigt som dylik revision företages å vagnarnas boggier eller motsvarande delar å 2- eller 3-axliga vagnar.

Huru ofta en större revision av vagnskorgen behöver företagas för att å ena sidan vagnen skall bibehållas i gott stånd och i önskvärd standard och å andra sidan att arbetet med den större revisionen utnyttjas till för den önskade standarden lämplig slitningsgräns torde behöva bedömas med hänsyn till dels den

intensitet, med vilken vagnen utnyttjas och därigenom slites, dels med hänsyn till den åverkan som tiden medför (»tidens tand gnager»).

Man kan därför utgå ifrån, att en vagn, som användes i trafik så att den behöver undergå revision 2 till 3 gånger per år, även i fråga om vagnskorgen slites snabbare än vagn, som exempelvis erhåller endast en mindre revision per år.

Vid järnvägar, där revisionsfristerna äro fastställda i tid, erhålla en stor del av personvagnarna mindre revision var fjärde månad, vilket motsvarar intill 8 revisionsperioder under 3 år. Alldenstund den vid svenska järnvägar förekommande kortaste revisionsperioden mellan 2 storrevisioner utgör 3 år även för revision av vagnskorg, torde en sådan vagn mellan erhållna storrevisioner i medeltal ha genomlupit ca 550 000 km. Det torde få förutsättas, att en så intensivt utnyttjad vagn behöver undergå större revision efter denna användning. Om man utgår härifrån, kan det antagas, att en vagn som är mindre utnyttjad bör kunna erhålla proportionsvis längre tidsperiod mellan storrevisionerna. Ur slitningssynpunkt böra personvagnarnas vagnskorgar kunna genomlöpa samma kilometertal, och bör den maximala längden av revisionsperioden ur denna synpunkt för samtliga vagnar kunna bestämmas efter det kilometertal som en intensivt utnyttjad vagn genomlöper under en 3-årsperiod.

Ur användnings- och slitningssynpunkt kan man med stöd av ovan anförda förutsätta, att vagnskorgarna skola erhålla större revision samtidigt som boggierna undergå sådan. För vagnar, som avverka förhållandevis lågt kilometertal och på grund härav enligt kilometertalsberäkningen först efter många år skulle erhålla större revision, bör med hänsyn till »tidens tand» den tidsbegränsningen införas, att personvagn, vilken inom en tid av 6 år icke erhållit 6 mindre revisioner, senast vid utgången av denna tid skall undergå större revision. Även bör beträffande undergåendet av mindre revision med hänsyn till dessa vagnar bestämmas, att personvagn, som icke under ett år genomlupit 70 000 km, skall inkallas till verkstad för erhållande av s. k. teknisk revision, varvid vagnen skall undergå en enklare översyn, då lager- och smörjanordningar skola tillses, bromsen provas etc. Sådan teknisk revision skall icke avbryta kilometerberäkningen för mindre revision.

För bedömandet av hur en övergång till ovan skisserade revisionsbestämmelser skulle komma att inverka på vagnsunderhållet ur kostnadssynpunkt kan meddelas, att en boggievagns kostnader, beroende på de olika typerna, kan beräknas uppgå till 5 à 15 gånger kostnaden för boggievagnens mindre revision och att för 2-axliga vagnar kostnaden för större revision är 5 à 7 gånger högre än kostnaden för mindre revision.

Upplysningsvis kan meddelas, att övergång från tidsbestämda revisionsintervaller enligt SJ revisionsbestämmelser till kilometerbestämda revisionsintervaller vid BJ givit till resultat, att antalet revisioner för 100 000 genomlupna km minskats med ca 40 %.

En tillfällig större nedskärning av underhållskostnaderna för personvagnsmaterielen torde icke kunna erhållas på annat sätt än genom kraftig sänkning av vagnarnas standard.

Lokomotiv.

En förbättrad ekonomi beträffande lokomotivens underhåll visar sig i en lägre underhållskostnad per genomlupen lokkilometer.

Sådan förbättrad underhållsekonomi kan ernås

- 1) genom uttagning av flera lokkilometer per revisionsperiod och
- 2) genom lägre kostnader per utförd revision.

I detta sammanhang beröres endast frågan om förlängning av revisionsperioderna. Denna förlängning möjliggöres genom:

- a) Lokomotivens konstruktiva förbättring och modernisering.
- b) Revisionernas förbättring.
- c) Revisionssystemets mera planmässiga anordning.

De åtgärder, som avse förbättring av konstruktionen, inriktas på sådana delar, vilka av en eller annan orsak från början blivit för svagt dimensionerade eller olämpligt utförda och därigenom vid lokets användning förslitas på onormalt kort tid. Det har visat sig, att förstärkningsåtgärder och vissa moderniseringar beträffande dylika detaljer möjliggjort en avsevärd förlängning av revisionsperioderna.

Revisionernas förbättring åsyftar att med de medel som numera stå en modernt inrättad verkstad till buds, i motsats till den gamla typens mera »på känn» och »för hand» utförda arbete, åstadkomma en revisionsprodukt, som genom tillämpning av riktningssmässiga passningar och i övrigt noggrant utförda detaljreparationer i det närmaste motsvarar ett nytt lok och får samma trafikvärde som ett sådant.

Revisionssystemets planmässiga anordning karakteriseras i huvudsak av en uppdelning av revisionerna på mindre och större. Genom den förra åsyftas ett istånd-sättande av vissa på relativt kort tid förslitna delar, så att dessa jämte loket i övrigt skall kunna utnyttjas i högsta möjliga grad. Lokets samtliga delar skola med andra ord därigenom bringas att ungefär samtidigt nå den ekonomiska förslitningsgränsen.

Den större revisionen företages, då nämnda gräns är nådd. Den genomföres på sådant sätt, med iståndställande av lokets samtliga delar till samma noggrannhet i fråga om passningar och verkan, att det får samma trafikvärde som ett nytt lok.

Införandet av den angivna revisionsordningen har man vid Bergslagsbanan funnit vara förenat med avsevärda besparingar i fråga om lokunderhållet och ett lika avsevärt ökat utnyttjande av lokrevisionerna uttryckt i antal genomlupna lokkilometer mellan tvenne revisioner. Förutsättningen härför bildas emellertid av de under a) och b) angivna åtgärderna.

I efterföljande tabell äro sammanförda några uppgifter över genomlupna lokkilometer mellan revisionerna för några loktyper dels åren 1929—1930, innan några förstärkningar enligt punkt a) genomfördes, dels åren 1934—1935, innan revisionsuppdelningen var införd, och dels 1939—1940, då denna uppdelning pågått under några år.

Lok		Genomlupna km vid revision medeltal								Underhållskostnad öre per lokkm		
Litt.	Antal	1929—1930		1934—1935		1939—1940						
		Antal revisi- oner	Km	Antal revisi- oner	Km	Mindre revision		Större revision				
						antal revisi- oner	km	antal revisi- oner	km	1929	1934	1939
C 3	9	8	92 538	9	103 774	5	97 763	1	170 614			
H 3	12 (11)	14	121 175	16	139 900	10	117 053	3	197 889			
N 3	15	21	65 512	15	75 531	16	82 840	9	151 408			
Y 3	22	16	92 569	19	108 288	15	80 277	9	135 926			
										16.39	15.92	11.15

För bedömande av revisionernas utnyttjningsgrad meddelas, att medeltalet genomlupna lokkilometer per lok i trafik den 31 mars 1934 var 56 906 km och den 31 mars 1939 89 966 km.

Åmål den 28 febr. 1941.

HANS LARSEN.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

I. Ingmanson.

BILAGA 12.

Avskrift.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Ekonomibyrån

Dnr Ekbr 66/41:2

Till Herrar Överrevisorer vid statens järnvägar, Besparingsberedningens järnvägs-sakkunniga.

Genom beslut den 5 mars 1941 uppdrog järnvägsstyrelsen åt fyra tjänstemän inom verket att undersöka, huruvida och i så fall på vad sätt ytterligare besparingsåtgärder utöver de då redan genomförda skulle kunna åstadkommas i avseende å personvagnarnas utrustning och underhåll ävensom beträffande vagnstädning och vagnputs.

Sedan den sålunda tillsatta kommittén numera slutfört sitt uppdrag, har jag härmed äran för kännedom överlämna avskrift av dess till styrelsen ställda skrivelse i ärendet. Stockholm den 10 september 1941.

A. THORSELL

Avskrift.

Inkom till

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Ekonomibyrån

den 8/8 1941

se Dnr Ekbr 66/41:2

Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Genom protokoll av den 5 mars 1941 uppdrog Järnvägsstyrelsen åt undertecknade att undersöka huruvida och i så fall på vad sätt ytterligare besparingsåtgärder utöver de, som redan vidtagits i anslutning till de i statsrådsprotokollet av den 21 juni 1940 angivna allmänna riktlinjerna för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen, skulle kunna åstadkommas i avseende å personvagnarnas utrustning och underhåll ävensom beträffande vagnstädning och vagnputs.

Sedan undertecknade — i det följande benämnda »de kommitterade» — numera slutfört sitt uppdrag få vi härmed vördsamt anföra följande:

I anslutning till de i Styrelsens förenämnda protokoll angivna allmänna direktiven hava de kommitterade ansett sin uppgift i huvudsak bestå däri att framkomma med sådana synpunkter och förslag, vilkas realiserande enligt de kommitterades mening kunna bidra till en ytterligare minskning av kostnaderna för personvagnsparkens utrustning, underhåll och vård och detta oavsett huruvida de föreslagna åtgärderna kunna anses motiverade enbart under de nu rådande särskilda förhållanden eller kunna anses äga giltighet även under mera normala förhållanden.

Med hänsyn till tidsläget hava emellertid de kommitterade ej ansett sig böra utslutande behandla besparingsfrågan ur direkt ekonomisk synpunkt utan jämväl

vid förslagens utarbetande böra taga i beaktande den nu rådande och troligen efter hand alltmera accentuerade bristen på vissa material och förnödenheter. Ett eventuellt genomförande av de i det följande framförda förslagen — särskilt vad beträffar personvagnarnas utrustning — torde därför åtminstone i viss mån böra bli beroende på den vid det aktuella tillfället rådande eller förutsebara tillgången på här avsedda material och effekter.

I det följande hava de kommitterade ansett sig böra bibehålla den i styrelsens protokoll angivna ordningsföljden mellan de åt kommittén anförtrödda detaljuppgifterna och komma sålunda de särskilda frågorna att behandlas under följande huvudrubriker:

- I. Personvagnarnas utrustning.
- II. » underhåll.
- III. » städning och puts.

I. Personvagnarnas utrustning.

Frågan om hur långt förenklingen av personvagnarnas utrustning under nuvarande förhållanden lämpligen bör drivas blir — bortsett från den i det föregående berörda materialknappheten — givetvis alltid en omdömesfråga, varom olika meningar kunna vara rådande. Med hänsyn härtill hava de kommitterade i det följande inskränkt sig till att — i regel utan närmare motivering — uppräknat sådana åtgärder utöver redan vidtagna, vilka enligt de kommitterades mening ur besparingssynpunkt kunna förordas.

A. Mattor:

1) Sovvagnarnas kupémattor, vilka äro skurna efter golvet kontur, utbytas mot rektangulära mattor, då befintliga kupémattor på grund av förslitning måste utbytas.

Dessa rektangulära mattor tillverkas av befintligt, i Hagalunds övre och huvudförråden förvarat parti, varvid intet avseende behöver tagas till färg eller kvalitet, om brist på passande mattor skulle föreligga.

Mattorna tillskäras i längder om cirka 1 m av befintliga gångmattor eller annat mattor.

2) Salongsvagnarnas (Bo5) mattor, vilka täcka hela golvet, ersättas icke, då de på grund av förslitning måste borttagas. Även gångmattorna i dessa vagnars salonger borttagas.

3) 1 och 2 klass sittvagnars kupémattor borttagas. Dock må 1 klass kupémattorna i Bo4b-vagnarna kvarligga, till dess att de blivit så förslitna, att de måste kasseras.

4) Restaurangvagnarnas gångmattor i matsal och kafé borttagas.

5) Skrapmattorna (av gummi) i vagnarnas vestibuler nyanskaffas icke utan borttagas allteftersom de utslitas. De böra borttagas i följande ordning: 1) 3 klass sittvagnar, 2) 1 och 2 klass sittvagnar, 3) restaurangvagnar, 4) 3 klass sovvagnar och 5) 1 och 2 klass sovvagnar.

Skrapmattorna i Co6-vagnarna, vilka ha nedsänkta lägen i golvet för dessa mattor ersättas med masonit, då befintliga mattor på grund av förslitning måste kasseras.

Anmärkning: Frågan angående sovvagnarnas korridormattor har ävenledes dryftats, men hava de kommitterade, med hänsyn till den nytta dessa mattor göra i ljud-dämpande avseende ej ansett sig kunna förorda ett borttagande av desamma.

B. Golveläggning.

1) Genom av Styrelsen redan anbefalld eller här föreslagen ytterligare borttagning av mattor i vagnarna komma linoleummattorna att slitas väsentligt kraftigare än tidigare, och det torde i sinom tid bli nödvändigt att skaffa lämpligt ersättnings-

material. Försök bör därför redan nu utföras med förslagsvis masonit eller liknande material.

2) Golvbeläggningen av gummi i vagnarnas toaletter ersättes med annan lämplig beläggning, helst »Linotol».

C. Spottkoppar.

Enligt tidigare av Styrelsen utfärdade direktiv skola alla spottkoppar i vagnarnas toaletter borttagas, varjämte Styrelsen anbefallt undersökning beträffande möjligheten att ytterligare inskränka användningen av spottkoppar i vagnarna.

De kommitterade föreslå, att samtliga spottkoppar borttagas, allteftersom befintligt parti förbrukas, sålunda även om avfallskorgar icke uppsättas. Någon olägenhet av spottkopparnas borttagande anses ej föreligga.

D. Filtar.

Då tillgången på sovvagnsfiltar f. n. är mindre än den som motsvarar antalet sovplatser, räknat efter 2 filter per sovplats, och nya användbara filter under nuvarande förhållanden knappast stå att uppbära, föreslås att den ena av de två för varje sovplats avsedda filtarna borttages.

Ett genomförande av detta förslag skulle medföra att antalet nu befintliga sovvagnsfiltar — trots den ganska avsevärda förbrukningen — skulle bli tillräckligt för att fylla behovet under flera år framåt.

E. *Tvällösningen* jämte behållarna för denna i vagnarnas toaletter borttagas.

F. *Stearinljusen* i vagnarnas reservbelysningslampor borttagas ur lamporna och uppläggas i förråd. Ett mindre antal ljus, förslagsvis 20 st., förvaras tillsammans med den tågattiralj, som enligt bilaga 1 till säkerhetsordningen skall förvaras under plombering, för att vid behov insättas i lamporna.

Ett stort antal ljus (ungefär $\frac{4}{5}$ av det i vagnarna befintliga) skulle härigenom kunna uppläggas i förråd. Sedan detta förbrukats, torde det icke vara möjligt att anskaffa ytterligare förråd av ljus till dessa lampor, varför vagnarna måste gå utan reservbelysning.

Åtgärden innebär endast ett effektivt utnyttjande av befintligt lager, men anses ändåck böra genomföras, emedan det konstaterats, att dessa ljus på obekant sätt förkomma.

Det kan även ifrågasättas, om icke dessa ljus omedelbart borde borttagas ur vagnarna och användas för andra ändamål, t. ex. för lyktorna i CG-vagnar vid militärtransporter.

G. Yxan och sågen.

Enligt bestämmelse i särtryck 164 av den $\frac{25}{6}$ 1941 skall i stålvagnar den befintliga yxan och sågen borttagas. På så sätt frigjorda yxor och sågar anses böra uppsättas i de med f. d. enskilda järnvägar övertagna personvagnar av trä, som sakna dylik utrustning.

H. Frågan om utbyte av *handdukar* mot papper i vagnarnas toaletter och i sovvagnarna har behandlats. Åtgärder i detta avseende böra dock icke f. n. genomföras, emedan de, vad tidigare undersökningar inom Styrelsen visat, skulle medföra stor kostnadsökning för verket.

Skulle mycket stora svårigheter för anskaffning av linneeffekter inträda, bör frågan åter upptagas till behandling.

II. Personvagnarnas underhåll.

A. Allmänna synpunkter.

Inledningsvis tillåta sig de kommitterade att framhålla betydelsen av att redan vid vagnarnas konstruktion tillbörlig hänsyn tages till de blivande underhållskostnaderna för vagnarna. Den sammanlagda underhållskostnaden under vagnarnas livs-

längd uppgår nämligen ofta till belopp, som äro avsevärt större än vagnarnas anskaffningskostnad. Under *normala* förhållanden kan det därför ur ekonomisk synpunkt t. o. m. vara lönande att utföra sådana konstruktioner, som öka anskaffningskostnaden, men vilka underlätta och förbilliga de ständigt återkommande revisionerna. Men även inom en viss kostnadsram och utan att göra avkall på vagnarnas allmänna standard kunna ur underhållssynpunkt välgenomtänkta och utprovade konstruktioner samt ett lämpligt materialval i hög grad bidra till en minskning av revisionskostnaderna.

De kommitterade vilja dock härmed ingalunda göra gällande att hittills vid personvagnarnas konstruktion underhållssynpunkten lämnats obeaktad, men har den för konstruktionsarbetet tillmätta tiden och de härför tillgängliga arbetskrafterna ej alltid varit tillräckliga för att denna fråga skulle kunnat erhålla den grundliga behandling, som dess vikt kräver.

Ur underhållssynpunkt bör man vid konstruktionsarbetet i främsta rummet sträva efter att de i konstruktionen ingående »svagaste» detaljerna genom lämpligt materialval och utförande förbättras därhän att de bl. a. ur slitningssynpunkt bliva så »jämnstarka» som möjligt i förhållande till övriga detaljer. Då vid *konstant* arbetsomfattning per revision räknat även en jämförelsevis ringa utökning av revisionsfristerna medför en betydande minskning av underhållskostnaderna och revisionsfristerna av naturliga skäl bestämmas av de i vagnkonstruktionen ingående »svagaste» detaljerna hava de kommitterade ansett sig böra särskilt pointera denna fråga.

Vidare tillåta sig de kommitterade att framhålla betydelsen av en långt driven detaljstandardisering. Först en sådan standardisering och den därmed förenade utbytharheten mellan detaljer till olika fordon möjliggör ett rationellt utnyttjande av de speciella arbetsbesparande metoder, som känneteckna stordrift, varjämte kostnaderna för lagerhållningen minskas. I främsta rummet bör sådan standardisering genomföras vid nytillverkning av vagnar när den då i regel erhålles gratis, d. v. s. utan att öka tillverkningskostnaden. I fråga om befintliga fordon däremot, där en standardisering vanligtvis medför en viss engångsutgift som först efter en tid amorteras och förbytes i vinst, torde man däremot med hänsyn till nu rådande förhållanden böra framgå med viss försiktighet.

Visserligen har den av järnvägsstyrelsen tillsatta standardiseringskommittén sedan flera år tillbaka varit sysselsatt med hithörande ärenden, men har den hittills genomförda typiseringen och standardiseringen i all huvudsak berört godsvagnar och endast indirekt och i samband med standardisering av material och vissa gemensamma detaljer och maskinelement berört personvagnar. Att så blivit fallet torde väsentligen ha berott på den genomgripande nydaning och modernisering, som personvagnsparken i konkurrens med andra personfordon genomgått under de senaste åren. Då emellertid denna utveckling numera torde få anses åtminstone temporärt stabiliserad synes tiden vara inne för en genomgripande standardisering även i fråga om personvagnar.

Vad särskilt vagnarnas inredning beträffar får emellertid en sådan standardisering givetvis ej förhindra den normala utvecklingen eller lämna den fortgående smakförändringen obeaktad, men bör å andra sidan i anslutning till det förut anförda åtminstone en viss stabilisering hava inträtt i fråga om nya moderiktningar innan dessa anammas och tillämpas på vagnarnas inredning.

Efter dessa allmänna synpunkter övergå de kommitterade att behandla de möjligheter till underhållskostnadernas förbilligande, som utöver de anförda enligt de kommitterades åsikt böra tagas under överbäggande.

B. Revisionsfrister.

Som redan i det föregående framhållits är längden av revisionsfristerna i all huvudsak beroende på den grad av förslitning, som ur olika synpunkter kan anses till-

låten för olika detaljer hos vagnarna. Av lätt förklarliga skäl måste emellertid även i fråga om en fulländad vagnskonstruktion vissa detaljer och då i främsta rummet de som ingå i det s. k. löpverket och övriga mekaniska anordningar bli hastigare förslitna än exempelvis de som ingå i det fasta underredet och vagnskorgen. Erfarenheten har visat, att det med hänsyn härtill såväl ur driftsteknisk som ekonomisk synpunkt är lämpligt att uppdelat revisionerna på tvenne klasser, nämligen mindre, resp. större revision. (Vid bedömandet av de i det föregående förordade åtgärderna till ernående av »jämnstarkhet» mellan de olika konstruktionsdetaljerna bör givetvis vederbörlig hänsyn tagas till förenämnda uppdelning av revisionerna.)

1. *Revisionsfrist för mindre revision.*

Då trafiksäkerheten i väsentlig grad är beroende på den här avsedda revisionsfristen och det riktiga avvägandet av omfattningen av de arbeten, som vid mindre revision bör vara obligatoriska, samt revisionsfristen mellan de större revisionerna av naturliga skäl bör vara en jämn multipel av revisionsfristerna mellan de mindre revisionerna, äro de mindre revisionerna och tidsfristen mellan dessa grundläggande för underhållet och därmed även i viss mån för underhållskostnaderna överhuvud taget. Då de kommitterade äro av den uppfattningen, att den genom gällande författningar bestämda *omfattningen* av arbeten vid mindre revision, kompletterade med de av Styrelsen ur besparingssynpunkt utgivna särskilda föreskrifterna, efter nuvarande förhållanden äro att anse som i stort sett lämpligt avvägda och dessa för övrigt i allt väsentligt överensstämma med motsvarande utländska föreskrifter, hava de kommitterade ansett sig i första hand böra pröva huruvida de nu vid statens järnvägar gällande revisionsfristerna mellan de mindre revisionerna äro riktigt avvägda.

Med hänsyn till innehållet i en av ordföranden för besparingsberedningens järnvägssakkunniga till de kommitterade överlämnad promemoria, vilken i fråga om den del, som berör personvagnsunderhållet är bifogad denna skrivelse som bilaga 1, hava emellertid de kommitterade ansett sig först böra undersöka frågan huruvida en övergång till km-bestämda revisionsintervaller vad statens järnvägar beträffar kan vara att förordas.

Vid statens järnvägar är revisionsfristen som bekant tidsbestämd under det att vid vissa enskilda järnvägar densamma bestämmes efter antalet genomlupna kilometer. På samma sätt förhåller det sig med utländska järnvägar, vissa sådana (flertalet) använda tiden som utgångspunkt under det att andra använda det genomlupna kilometertalet. Frågan om vilken utgångspunkt, som lämpligen bör väljas, har varit föremål för flera överläggningar såväl vid statens järnvägar som inom det internationella person- och resgodsvagnförbundet (R.I.C.), se bilaga 4).

Enligt de kommitterades åsikt är i anslutning till det tidigare anförda det ur teknisk synpunkt mest riktigt att bestämma revisionsfristen efter genomlupet kilometertal, då ju slitaget å här avsedda och ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga vagnsdetaljer i första hand äro beroende på intensiteten av vagnarnas utnyttjande för trafikarbete. Då emellertid förutom det genomlupna kilometertalet givetvis även i hög grad tåghastigheten inverkar på slitaget, måste vid revisionsfristens bestämmande efter kilometertal även hänsyn tagas till hastigheten hos de tåg, i vilka vagnen framförts. Vid de järnvägar, vilka revidera sina personvagnar efter kilometertal, har emellertid denna omständighet ofta lämnats mer eller mindre obeaktad. Vidare måste även tagas i betraktande att vagnarna även om de äro avställda, i fråga om löpduglighet undergå en viss försämring, vilken emellertid i revisionshänseende kan elimineras genom att en viss maximitid, oavsett genomlupet kilometertal, fastställs för revisionsintervallet. Slutligen är slitaget även beroende på å vilka linjer vagnarna används. Erfarenheten har nämligen visat, att exempelvis särskilt kurviga linjer vid visst kilometertal förorsaka ett betydligt större slitage å vagnarna än om samma vagnar användas å andra i detta hänseende mera normala linjer.

En enbart på antalet genomlupna kilometer baserad revisionsfrist kan därför enligt de kommitterades mening ej anses helt tillfredsställande även om, i överensstämmelse med vad tidigare framhållits, en på sådant sätt bestämd revisionsfrist ur teknisk synpunkt måste anses riktigare än den tidsbestämda revisionsfristen.

Härtill kommer att genomförandet av en någorlunda tillförlitlig beräkning av resp. vagnars kilometertal vad statens järnvägar beträffar skulle komma att förorsaka ett högst betydande merarbete och därjämte i stort sett göra det omöjligt att på förhand kunna beräkna vilka vagnar, som vid viss tidpunkt vore att påräkna som disponibla för trafiken. De kommitterade, som undersökt olika alternativ för kilometerberäkningen, hava kommit till den uppfattningen, att vid ett företag med statens järnvägars omfattning, där det ofta är nödvändigt att förflytta vagnarna från tåg till tåg, från linje till linje och från den ena landsändan till den andra, överblicken över vagnparkens ställning i revisionshänseende på längre sikt måste gå förlorad och därmed möjligheten att på förhand beräkna det antal vagnar av olika littera, som för viss väntad trafikvolym kunna vara att påräkna och sålunda i hög grad försvåra de dispositioner av vagnparken, som ofta lång tid på förhand måste vidtagas.

Enligt de kommitterades åsikt måste därför vad SJ beträffar ett tillämpande av vissa kilometertal för revisionsfristens bestämmande nödvändiggöra en utökning av vagnparken och därjämte förorsaka andra avsevärda olägenheter, som knappast kunna uppvägas av de med kilometerrevisionerna förenade, påvisbara fördelarna.

Emellertid hava de kommitterade ansett sig böra undersöka huruvida ej med bibehållande i stort sett av nuvarande bestämmelser om revisionsfrist beräknad efter tid, en viss bättre anpassning i anslutning till vagnarnas utnyttjande kunde genomföras.

För att i möjligaste mån få en uppfattning om de kilometertal, som de vagnar, vilka enligt nu gällande revisionsreglemente skola underkastas mindre revision var 4:e månad och vilka ur revisionskostnadssynpunkt äro de dominerande, genomlöpa mellan tvenne på varandra följande mindre revisioner, har nedanstående tablå utarbetats för några i regelbunden kurs gående 4-axliga personvagnar.

Kurs:	Antal genomlupna km under	
	1 mån.	4 mån.
Stockholm C—Trälleborg F	18 900	75 600
» —Malmö C.....	17 970	71 880
» —Göteborg C—Malmö C.....	22 650	90 600
Göteborg C—Malmö C.....	17 940	71 760
Oslo—Trälleborg F.....	20 610	82 440
Oslo—Köpenhamn.....	19 320	77 280
Stockholm C—Oslo.....	17 340	69 360
» —Storlien.....	22 440	89 760
» —Boden C.....	22 880	91 520
» —Narvik.....	25 280	100 120
» ».....	31 600	126 400
» —Rättvik.....	17 340	69 360
Krylbo—Mjölby.....	22 770	91 080
Falköping C—Nässjö.....	13 560	54 240
Stockholm C—Härnösand.....	14 430	57 720
Lokaltåg Stockholm C och Göteborg C.....	13 200	52 800

Av ovanstående tabell framgår, att i de längre normalplansenliga kurserna, i vilken i regel de bättre 4-axliga bälgvagnarna framföras, dessa vagnar under en 4-månadersfrist tillryggalägga ett högst avsevärt km-tal. Även om de angivna siffrorna i praktiken givetvis äro att anse som maximital, vilka ej alltid uppnås, torde det genomsnittliga värdet av desamma omräknat efter *verklig* revisionsfrist kunna an-

ses som i stort sett riktigt. Det är nämligen att beakta, att ehuru revisionsintervallet för dessa vagnar formellt är fastställt till 4 månader, den verkliga revisionsfristen är ganska avsevärt längre. Under år 1940 utgjorde den verkliga fristen mellan de mindre revisionerna av här avsedda vagnar något över 5 månader, vilket i sin tur sammanhänger därmed, att så länge förtidsrevision ej förekommer, vagnarna av praktiska skäl i regel inkomma till revision en längre eller kortare tid efter det att det teoretiska 4-månadersintervallet uppnåtts.

Oaktat att någon statistik ej föres över ifrågavarande vagnars km-tal, torde man av det ovan anförda kunna sluta, att dessa vagnar som medeltal gå 70 000 à 80 000 km mellan förenämnda revisioner.

De vagnar, som framföras i mera kortväga kurser, gå däremot ett mindre antal km mellan revisionerna. Någon säker medeltalssiffra kan ej erhållas, men torde den uppskattningsvis hålla sig omkring 50 000 km.

Huru många km *reservboggivagnarna* i verkligheten gå mellan revisionerna kan ej med tillgängligt siffermaterial uträknas, men med nuvarande intensiva användning torde antalet bli avsevärt, särskilt som dessa vagnar ej inkomma för revision oftare än var 12:e månad.

De kommitterade äro av den uppfattningen, att km-talet mellan de mindre revisionerna för här avsedda vagnar, vilka praktiskt taget alla framföras i snabbgående tåg, ej bör avsevärt överstiga 80 000 km, enär — fränsett vad tidigare anförts beträffande trafiksäkerheten — kostnaden per revision liksom även underhållskostnaderna *mellan* de mindre revisionerna, d. v. s. i stort sett kostnaderna för underhåll å linjen, därvid sannolikt kommer att stiga och åtminstone delvis äventyra en verklig kostnadsbesparing.

Återstår sålunda att undersöka huruvida ej en förlängning av revisionsfristen för *de* av här berörda vagnar, vilkas km-tal mellan de mindre revisionerna enligt ovanstående beräknats till 50 000 km är, med utgång från nuvarande tidsbestämda revisioner, genomförbar.

En *strängt* riktig uppdelning av vagnmaterielet i två grupper, den ena med bibehållen teoretisk 4-månadersfrist och den andra med en i förhållande till det lägre km-talet utökad frist till exempelvis 6 månader, är på grund av vagnarnas kastning från kurs till reserv, från reserv till kurs eller från en kurs till en annan av varierande km-längd, icke gärna möjlig.

Den enda uppdelning, som enligt de kommitterades mening synes genomförbar, är att skilja mellan bälg- och plattformsvagnarna och denna uppdelning torde även utan tvivel i här berörda avseende få anses som i stort sett riktig.

Bälgvagnarna böra sålunda enligt de kommitterades åsikt bibehålla sin nuvarande (teoretiska) 4-månaders revisionsfrist, under det betr. plattformsvagnarna, vilka f. n. gå endast omkring 50 000 km under 4 månaders tid, revisionsfristen skulle kunna utsträckas till 6 månader. Härmed skulle dessa senare vagnar uppnå ett teoretiskt km-tal av ca 75 000 km mellan de mindre revisionerna.

Visserligen kan det göras gällande, att dessa senare vagnar, som i huvudsak gå i lokaltrafik, oftare än övriga vagnar måste bringas till stopp och åter startas, vilket per genomlupen km kan tänkas åstadkomma ett relativt större slitage på broms samt stöt- och draginrättningar. Å andra sidan är emellertid medelhastigheten hos de tåg, i vilka dessa vagnar framföras, lägre varjämte km-talen även efter revisionsfristens utsträckning till 6 månader torde komma att ligga i underkant i jämförelse med flertalet övriga 4-axliga vagnar.

Det är emellertid möjligt att kostnaden per revision, liksom även linjeunderhållet för dessa senare vagnar härigenom i någon mån kommer att stiga, men blir denna eventuella stegring i förhållande till den med revisionsfristens förlängning förenade vinsten ej av sådan storleksordning, att den nämnvärt torde inverka på det ekonomiska resultatet som helhet betraktat. En ungefärlig uppfattning av den med den föreslagna ändringen uppkommande ekonomiska vinsten kan därför erhållas av bilaga 5.

I fråga om de i samband med förstatligandet av enskilda järnvägar övertagna vagnarna av här avsedd kategori anse emellertid de kommitterade, att en förutsättning för att den ovan föreslagna förlängningen av fristen även skall tillämpas betr. dessa vagnar, bör vara, att de tidigare genomgått *större* revision i statens järnvägars regi.

Vad de 2-axliga vagnarna angår, hava de kommitterade ansett, att någon ändring av nuvarande bestämmelser ej är tillrådlig. Frånsett att en uppdelning av dessa vagnar i olika grupper knappast torde vara praktiskt genomförbar och att de av dessa vagnar, som regelbundet framföras i tåg, i stort sett avverka samma km-tal per månad, hava de kommitterade med hänsyn till att samtliga ifrågavarande vagnar i stort sett äro utrustade med glidlager, ej ansett sig kunna förorda någon förlängning av vagnarnas revisionsintervall.

2. Revisionsfrist för större revision.

Under det att — i överensstämmelse med vad som i det föregående framhållits — trafiksäkerhetssynpunkten i allt väsentligt bestämmer tidsfristen för de mindre revisionerna, är tidsfristen mellan de större revisionerna — givetvis inom rimliga gränser — beroende på den standard och det trafikvärde, vid vilket man önskar bibehålla vagnparken.

I det följande hava de kommitterade i analogi med vad Statsutskottet uttalat beträffande standarden hos nyanskaffade vagnar ansett sig böra utgå ifrån, att även de befintliga vagnarna i görligaste mån böra bibehållas vid sin nuvarande allmänna standard. De kommitterade hava därför ej ansett sig böra föreslå sådana åtgärder, vilka i nämnvärd grad skulle kunna nedsätta denna standard eller minska vagnarnas allmänna trafikvärde långt mindre ansett sig böra förorda en sådan utsträckning av revisionstiden, som i det långa loppet kan äventyra vagnarnas bestånd. Detta senare hava de kommitterade ansett sig särskilt böra påpeka med hänsyn till den erfarenhet, som numera föreligger betr. den med vissa enskilda järnvägars förstatligande övertagna personvagnsmaterielen. Vid flertalet av dessa järnvägar, där någon bestämd tidsfrist mellan de större revisionerna ej finnes fastställd utan dessa företagas i mån av »behov», har det nämligen visat sig, att i fråga om många vagnar exempelvis vagnskorgarna inkl. dessas ekstomme vid ytterbeklädnadens borttagande varit så angripna av röta, att de ej kunnat repareras utan måst helt utbytas. Under år 1940 har statens järnvägars storrevisionskostnad för dessa övertagna vagnar i genomsnitt legat mer än 40 % högre än motsvarande revisionskostnad för statens järnvägars egna vagnar av samma typ och detta trots att dessa senare vagnar i regel äro större och försedda med en ur teknisk synpunkt mera komplicerad utrustning än de förra.

I nu vid statens järnvägar gällande bestämmelser för personvagnarnas storrevisioner har betr. sov-, restaurang- och byffévagnar samt sjukvagnar den 3-åriga fristen bibehållits, medan den för det övernående antalet övriga vagnar utsträckts till 4 år. Anledningen till att förstnämnda vagnar ansetts böra bibehålla den 3-åriga revisionsfristen har givetvis varit den, att dessa vagnar användas för en i förhållande till de övriga vagnarna mera »fordrande» trafik, där de minsta fel kunna giva anledning till kritik och event. omöjliggöra vagnarnas användning.

De kommitterade, som i princip anse de gällande revisionsfristerna riktigt avvägda, tillåta sig emellertid framhålla, att vad sov- och sjukvagnarna beträffar det finnes vissa littera, som huvudsakligen stå i reserv och vilka endast komma till användning vid helger och vissa veckodagar under sommarmånaderna. Betr. dessa vagnar anse sig de kommitterade kunna förorda en förlängning av nu gällande revisionsfrist från 3 till 4 år.

Av följande tablå framgår hur de kommitterade i ansöktning härtill anse att sov- och sjukvagnarna (inkl. salongs- och sjukvagnar) lämpligen kunna uppdelas i tvenne revisionsgrupper med resp. 3- och 4-årig revisionsfrist.

3 år	4 år
17 st. Ao1b	9 st. Ao1a
7 » Ao1c	6 » Ao2a (underkastas f. n. ej större revision)
6 » Ao2b	5 » Ao3
12 » ABCo3	14 » Ao4
5 » ACo2a	14 » ACo3a
14 » ACo2c	1 » Bo10
11 » ACo3b	5 » Co7
9 » ACo4	5 » Co11 (underkastas f. n. ej större revision)
5 » Co12	13 » Co15
12 » Co14	8 » Co16
98 st.	80 st.

Den ovan föreslagna förlängningen av revisionsfristen kommer enligt de kommitterades mening ej att medföra någon nämnvärd ökning i kostnaden per revision liksom ej heller i fråga om vagnarnas linjeunderhåll, varför de i bilaga 6 angivna besparingarna i stort sett torde kunna anses som nettobesparingar.

Vad de 2-axliga vagnarna beträffar, för vilka praktiskt taget alla 4-årig revisionsfrist gäller, anse sig de kommitterade ej böra föreslå någon ändring.

I det föregående har förutsatts, att beträffande *omfattningen* av de arbeten, som författningsenligt skola utföras å vagnarna i samband med storrevision, de nuvarande bestämmelserna — givetvis kompletterade med av styrelsen i besparingssyfte utgivna särskilda föreskrifter — skola gälla i oförändrat skick. I fråga om den utvändiga målningen av vagnarna anse sig emellertid de kommitterade böra föreslå, att det uttryckligen framhålles, att dessa arbeten ej längre äro att anse som obligatoriska vid storrevisionerna. Särskilt sedan den förut vid mindre revision föreskrivna tvättningen av vagnarna numera borttagits, vilken tvättning alltid förorsakade större eller mindre skador å färgskiktet, torde nämligen många vagnar utan någon risk för vagnskorgens bestånd kunna utsläppas efter storrevision utan ommålning. I detta sammanhang anse sig de kommitterade böra framhålla, att det under nu rådande förhållanden enligt de kommitterades mening som en allmän riktlinje i fråga om utvändig ommålning av personvagnar bör gälla, att sådan skulle företagas endast i det fall vederbörande verkstadsföreståndare anser att detta erfordras med hänsyn till vagnens bestånd. Någon utvändig ommålning enbart ur »skönhetssynpunkt» bör sålunda ej få förekomma.

Vad slutligen vagnarnas provkörning beträffar anse de kommitterade, att denna såväl vid större revision som vid mindre revision kan inskränkas till att omfatta enbart boggivagnar och sjukvagnar litt. C10.

III. Personvagnarnas städning och puts.

Nya driftstekniska bestämmelser för rengöring och smittrening av personvagnar, särtryck 254, avd. Rp, hava som bekant utfärdats av Kungl. Järnvägsstyrelsen att gälla fr. o. m. den 1 febr. 1941.

Genom sänkning av de i normalplanerna för vagnssätten angivna städningsskatterna har fr. o. m. den 16 juni innevarande år — i fråga om vissa platser — en väsentlig inskränkning skett beträffande personvagnarnas städning och putsning.

Någon ytterligare sänkning av städningsskatt eller inskränkning i den för resp. klasser gällande omfattningen av personvagnarnas städning och putsning anse sig de kommitterade ej f. n. kunna förorda.

Stockholm den 31 juli 1941.

CARL VON KÖHLER.

K. HENDÉN.

S. NIKLASSON.

HELGE ANDERSON.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjesson.

Bilagor:

- 1) Skrivelse från Besparingsberedningens järnvägssakkunniga av den $8/3$ 1941 jämte utdrag ur därtill fogad PM av $28/2$ 1941.
- 2) Utdrag ur skrivelse från de kommitterade till Besparingsberedningens järnvägssakkunniga av den $13/3$ 1941.
- 3) Svar å förenämnda skrivelse den $17/4$ 1941 med utdrag ur därtill fogad bilaga av den $3/4$ 1941.
- 4) Protokollsutdrag från R. I. C:s 2:a konferens i Amsterdam den 7—13 dec. 1937.
- 5) Beräkning av den ungefärliga besparingen genom av de kommitterade föreslagen förlängning av *mindre revisionsfristen* för 561 st. boggivagnar med plattformar.
- 6) Motsvarande beräkning beträffande föreslagen förlängning av *större revisionsfristen* för 80 st. boggivagnar.

*Bilaga 1.**Av avskrift.*

Besparingsberedningens järnvägs-
sakkunniga
Sekreteraren

Till

Verkstadsdirektören C. Sabelström
Förste byråingenjören C. A. von Köhler
Förste byråingenjören F. S. V. Niklasson
Maskininspektoren K. J. V. Hendén
Notarien C. H. L. Anderson.

På uppdrag av järnvägssakkunnigas ordförande får jag härjämte till kännedom överlämna en till de sakkunniga ingiven promemoria beträffande inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.

Stockholm den 8 mars 1941.

ARNE SJÖBERG.

Vidimeras:

S. A. O. DANIELSSON.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Tillhör bilaga 1.

Avskrift av transumt.

PM

beträffande inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.

Personvagnar.

För personvagnar torde det vara vanligt, att revisionsperiodens längd bestämmas antingen med hänsyn till förflutna tiden efter sista reparationen eller till det antal kilometer, som vagnen genomlupit efter sista revisionen. Båda systemen kunna också kombineras.

Med hänsyn till att det för de detaljer, varav vagnens trafiksäkerhet väsentligen är beroende, är av större betydelse huru många kilometer vagnen genomlupit än huru många månader som förflutit sedan den senast reviderades, kan det anses vara sakligt riktigt, att personvagnarnas revisionsfrister bestämmas med hänsyn till det genomlupna kilometerantalet. Detta system tillämpas vid Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, varest införts den bestämmelsen, att personvagn skall intagas för revision, när densamma genomlupit cirka 70 000 km.

För att i möjligaste mån undvika utbyten av detaljer innan desamma nått den slutliga slitningsgränsen, bör revisionsarbetet, i likhet med vad som föreslagits för godsvagnar, även för personvagnar uppdelas i 2 klasser: större och mindre revision. Erfarenheten vid Trafikförvaltningen har visat, att cirka 70 000 km är en lämplig storleksordning för bestämmandet av revisionsfristen mellan 2 mindre revisioner. Vid Trafikförvaltningen har beträffande boggierrevisioner hittills tillämpats en tidsfrist av 3 år mellan de större revisionerna. De vagnar, vilka företrädesvis gå i snälltågen och vilka således under 3-årsperioden avverkat det ojämförligt största genomlupna kilometerantalet, ha under 3-årsperioden i regel erhållit 6 mindre och 1 större revision, vilket alltså motsvarar cirka 500 000 genomlupna km mellan tvenne storrevisioner. Detta kilometerantal har visat sig vara ett lämpligt mått på det arbete som bör uttagas av vid Trafikförvaltningen förekommande boggietyper mellan 2 större revisioner. Alldenstund vagnar, vilka gå i snälltåg och dagligen genomlöpa stort antal km, kunna utan åsidosättande av driftsäkerheten undergå 6 mindre revisioner, innan nästkommande större revision behöver företagas, torde det vara tydligt, att även övriga personvagnar, vilka utnyttjas mindre i trafiken, ej behöva erhålla storrevision oftare än var sjunde revision, även om storrevisionerna härigenom icke inträffa så ofta som vart tredje år.

På grund av ovan anförda föreslås, att personboggievagnarna, vad beträffar boggierrevisioner, intagas för mindre revision efter genomlupna cirka 70 000 km från föregående mindre revision och för större revision efter erhållna 6 mindre revisioner sedan föregående större revision. Vad här föreslagits beträffande boggievagnars boggierrevisioner bör kunna tillämpas även för 2- eller 3-axliga vagnar i persontrafik i tillämpliga delar.

I fråga om revision av vagnskorgen böra vanligen förekommande revisions- och tillsyningsarbeten betraktas som mindre revision och utföras samtidigt som dylik revision företages å vagnarnas boggier eller motsvarande delar å 2- eller 3-axliga vagnar.

Huru ofta en större revision av vagnskorgen behöver företagas för att å ena sidan vagnen skall bibehållas i gott stånd och i önskvärd standard och å andra sidan att arbetet med den större revisionen utnyttjas till för den önskade standarden lämplig slitningsgräns torde behöva bedömas med hänsyn till dels den intensitet, med vilken vagnen utnyttjas och därigenom slites, dels med hänsyn till den åverkan som tiden medför (»tidens tand gnager»).

Man kan därför utgå ifrån, att en vagn, som användes i trafik så att den behöver undergå revision 2 till 3 gånger per år, även i fråga om vagnskorgen slites snabbare än vagn, som exempelvis erhåller endast en mindre revision per år.

Vid järnvägar, där revisionsfristerna äro fastställda i tid, erhålla en stor del av personvagnarna mindre revision var fjärde månad, vilket motsvarar intill 8 revisionsperioder under 3 år. Alldenstund den vid svenska järnvägar förekommande kortaste revisionsperioden mellan 2 storrevisioner utgör 3 år även för revision av vagnskorg, torde en sådan vagn mellan erhållna storrevisioner i medeltal ha genomlupit cirka 550 000 km. Det torde få förutsättas, att en så intensivt utnyttjad vagn behöver undergå större revision efter denna användning. Om man utgår härifrån, kan det antagas, att en vagn som är mindre utnyttjad bör kunna erhålla proportionsvis längre tidsperiod mellan storrevisionerna. Ur slitningssynpunkt böra personvagnar-

nas vagnskorgar kunna genomlöpa samma kilometertal, och bör den maximala längden av revisionsperioden ur denna synpunkt för samtliga vagnar kunna bestämmas efter det kilometertal som en intensivt utnyttjad vagn genomlöper under en 3-årsperiod.

Ur användnings- och slitningssynpunkt kan man med stöd av ovan anförda förutsätta, att vagnskorgarna skola erhålla större revision samtidigt som boggierna undergå sådan. För vagnar, som avverka förhållandevis lågt kilometertal och på grund härav enligt kilometertalsberäkningen först efter många år skulle erhålla större revision, bör med hänsyn till »tidens tand» den tidsbegränsningen införas, att personvagn, vilken inom en tid av 6 år icke erhållit 6 mindre revisioner, senast vid utgången av denna tid skall undergå större revision. Även bör beträffande undergåendet av mindre revision med hänsyn till dessa vagnar bestämmas, att personvagn, som icke under ett år genomlupit 70 000 km, skall inkallas till verkstad för erhållande av s. k. teknisk revision, varvid vagnen skall undergå en enklare översyn, då lager- och smörjningsanordningar skola tillses, bromsen provas etc. Sådan teknisk revision skall icke avbryta kilometerberäkningen för mindre revision.

För bedömandet av hur en övergång till ovan skisserade revisionsbestämmelser skulle komma att inverka på vagnsunderhållet ur kostnadssynpunkt kan meddelas, att en boggievagns kostnader, beroende på de olika typerna, kan beräknas uppgå till 5 à 15 gånger kostnaden för boggievagnens mindre revision och att för 2-axliga vagnar kostnaden för större revision är 5 à 7 gånger högre än kostnaden för mindre revision.

Upplysningsvis kan meddelas, att övergång från tidsbestämda revisionsintervaller enligt SJ revisionsbestämmelser till kilometerbestämda revisionsintervaller vid BJ givit till resultat, att antalet revisioner för 100 000 genomlupna km minskats med cirka 40 %.

En tillfällig större nedskärning av underhållskostnaderna för personvagnsmaterielen torde icke kunna erhållas på annat sätt än genom kraftig sänkning av vagnarnas standard.

— — — — —
— — — — —
Åmål den 28 febr. 1941.

HANS LARSEN.

Vidimeras:

S. A. O. DANIELSSON.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Bilaga 2.

Avskrift av transumt.

Till Herr Ordföranden för Besparingsberedningens järnvägssakkunniga.

Från sekreteraren hos de järnvägssakkunniga hava de genom järnvägsstyrelsens protokoll av den 5 mars 1941 tillsatta utredningsmännen tillställts en av Överingenjör H. Larsen utarbetad PM betr. inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär för den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.

För att utredningsmännen bl. a. skola kunna taga ställning till de däri framförda synpunkterna i den mån dessa ej redan äro tillgodosedda vid SJ, vore det av värde för utredningsmännen att erhålla följande uppgifter:

1) Vid BJ nu gällande revisionsreglementen för resp. godsvagnar, personvagnar och ånglok.

2) Från vilken tidpunkt har uppdelningen i större revisioner och mindre revisioner tillämpats vid BJ för godsvagnar resp. personvagnar?

3) När övergick BJ från tidsbestämda revisionsintervaller enligt SJ revisionsbestämmelser till kilometerbestämda intervaller? Huru många kilometer i medeltal löpte personboggivagnarna mellan tvenne MRev före denna övergång?

Har denna övergång ej medfört ökning av vagnarnas linjeunderhåll?

Stockholm den 13 mars 1941.

S. NIKLASSON.

Vidimeras:

S. A. O. DANIELSSON.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Bilaga 3.

Av avskrift.

Besparingsberedningens järnvägs-
sakkunniga
Sekreteraren
Dnr 4/41

Till Förste Byråingenjören Niklasson, Verkstadsbyrån, Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm.

Genom skrivelse den 13 mars 1941 ha de genom järnvägsstyrelsens protokoll av den 5 mars 1941 tillsatta utredningsmännen anhållit om vissa kompletterande upplysningar i fråga om en av överingenjör Larsen utarbetad promemoria beträffande inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.

På uppdrag av ordföranden får jag härmed överlämna överingenjör Larsens svar på de av järnvägsstyrelsens utredningsmän i skrivelsen den 13 nästlidne mars framställda frågorna.

Stockholm den 17 april 1941.

ARNE SJÖBERG.

Vidimeras:

S. A. O. DANIELSSON.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Tillhör bilaga 3.

Avskrift av transumt.

Trafikförvaltningen
GÖTEBORG—DALARNE—GÄVLE
Maskinavdelningen
Dnr 4111/514
Vd. nr 25628

Inkom till
Besparingsberedningens järnvägs-
sakkunniga ¹⁶/₄ 1941
Dnr 4/41

Verkställande Direktören, Göteborg Bs.

Enligt uppdrag får jag härmed här nedan besvara de av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Verkstadsbyrån, i skrivelse till ordföranden för Besparingsberedningens Järnvägs-sakkunniga av den 13 mars 1941 framställda frågorna rörande vår PM beträffande inverkan av revisionsfristernas längd och karaktär på den rullande materielens underhåll och kostnaden för detsamma.

1. Reglerna för revideringen av den rullande materielen vid BJ kunna sammanfattningsvis angivas på följande sätt.

Personvagnar.

Mindre revision företages efter genomlupna 70 000 kilometer, dock minst var 6:e månad för boggievagnar, som användas i kontinentaltrafiken, var 12:e månad för andra boggievagnar och var 24:e månad för 2-axliga vagnar.

I fråga om sådana vagnar, för vilka de ovan angivna tidsperioderna förlupit, men som därunder ej uppnått det fastställda kilometertalet, företages en s. k. teknisk revision omfattande undersökning av axlar och hjul, lager, fjäderupphängning o. dyl. samt behövlig tillsyn i övrigt av vagnen.

Större revision företages i fråga om boggier och underrede samt motsvarande delar hos 2-axliga vagnar med 3 års mellanrum. För vagnskorgarna ha ej bestämda tidsintervaller varit fastslagna, utan större revision på dessa har företagits efter bedömning av behovet i varje särskilt fall, samt i samband med ombyggnads- och större reparationsarbeten.

Vid Trafikförvaltningen överväges att beträffande större revision av boggier och underreden övergå till sådana bestämmelser, vilka skisserats i vår PM.

2. Uppdelningen i större och mindre revisioner har för godsvagnarna tillämpats sedan år 1935 och för personvagnarna sedan år 1936.

3. BJ övergick från helt tidsbestämda revisionsfrister till kilometerbestämda år 1935.

För bedömandet av genomlupna antalet kilometer före den angivna omläggningen kan hänvisas till åren 1931—1933, då medeltalet kilometer mellan revisionerna voro för:

a. Personvagnar, 4-axliga	37 133
b. » , 2- och 3-axliga	36 571
c. Resgodsvagnar, 4-axliga	47 327
d. » , 2- och 3-axliga	47 966

Revisionerna voro då ej uppdelade i större och mindre.

Övergången har medfört ökning av vagnarnas linjeunderhåll i viss utsträckning. Sålunda måste de någon gång under revisionsperioden underkastas en grundligare

städning och understundom behöver även tvättning utföras invändigt, vilket i allmänhet icke var fallet i samma mån, då vagnarna intogs för revision efter blott hälften så många kilometer som nu. Dock krävdes sådan mellanstädning även tidigare för vissa vagnar, särskilt de, som gingo i kontinentaltrafik. Dessa i någon mån ökade kostnader äro emellertid av helt annan storleksordning än kostnaden för en revision.

Åmål den 3 april 1941.

HANS LARSEN.

Vidimeras:

S. A. O. DANIELSSON.

Bestyrkes å tjänstens vagnar:

U. Törjeson.

Bilaga 4.

Avskrift.

Protokollsutdrag från R. I. C:s 2:a konferens i Amsterdam den 7—19 dec. 1937.

Anträge 296, 297, 300 und 301. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Frage der Festlegung der gründlichen Untersuchung der Wagen nach wirklichen Leistungen (Kilometerzählung) oder nach Zeitfristen in Baden bei Wien 1937 (Seiten 44 und 45 der Niederschrift) erschöpfend besprochen worden sei. Es erscheine zwecklos, die ganze Frage nochmals aufzurollen, da sich seither die Ansichten und Meinungen der Verwaltungen nicht geändert hätten. Es könne sich heute vorerst nur darum handeln, durch eine Abstimmung festzustellen, ob die ganze Fassung des § 38 unverändert zu belassen oder zu ändern sei.

Mit 8 gegen 6 Stimmen und einer Enthaltung wird hierauf beschlossen, die Fassung des Paragraphen zu ändern.

In einer zweiten Abstimmung über die grundsätzliche Frage betreffen Beibehaltung der Laufleistung oder der Wiederaufnahme der Zeitfrist für die Bestimmung der gründlichen Untersuchung wird mit 10 gegen 5 Stimmen beschlossen, die Zeitfrist wieder aufzunehmen.

Nach eingehender Erörterung über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die Abstufung der Untersuchungsfristen wird folgende neue Fassung für den § 38 festgelegt, der mehrheitlich zugestimmt wird:

»1. Alle in Reisezügen laufenden Wagen müssen gründlich untersucht werden spätestens nach 6 Monaten

bei Verwendung in Zügen, die eine Höchstgeschwindigkeit über 100 km/Std. haben; spätestens nach 12 Monaten

bei Verwendung in Zügen, die eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 80, jedoch nicht über 100 km/Std. haben; spätestens nach 18 Monaten

bei Verwendung in Zügen, die eine Höchstgeschwindigkeit bis 80 km/Std. erreichen. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge ist im E.W.P. angegeben.»

Die bisherige Zif. 2 ist fallen zu lassen.

Die bisherige Zif. 3 wird Zif. 2.

Die bisherige Zif. 4 ist fallen zu lassen (Bedingungen der Verwaltungen erscheinen in der Anlage C²).

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Bilaga 5.

Avskrift.

Besparing pr år vid utsträckning av fristen mellan mindre revision för 561 st. boggivagnar med plattformar (arbetsomfattning och materialåtgång pr revision antages oförändrad).

Under år 1940 utgjorde mindre revisionsfristen i medeltal för boggivagnar:

- a) inkl. verkstadstid cirka 6 månader
- b) exkl. » » 5.5 » .

Under samma tid uppgick kostnaden för mindre revision av samtliga ifrågavarande vagnar till omkring 1 300 000 kronor. Vid en eventuell utsträckning av revisionsfristen med 2 månader blir den ungefärliga besparingen pr år:

- 1) med utgångspunkt från de teoretiska revisionsfristerna, 4 resp. 6 månader, 33,33 % av 1 300 000 kronor = 433 000 kronor.
- 2) med utgångspunkt från de verkliga revisionsfristerna (inkl. verkstadstid) 6 resp. 8 månader, 25 % av 1 300 000 kronor = 325 000 kronor.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.

Bilaga 6.

Avskrift.

Besparing pr år vid utsträckning av fristen mellan större revision för 80 st. boggivagnar (arbetsomfattning och materialåtgång pr revision antages oförändrad).

Under år 1940 utgjorde större revisionsfristen i medeltal för boggivagnar:

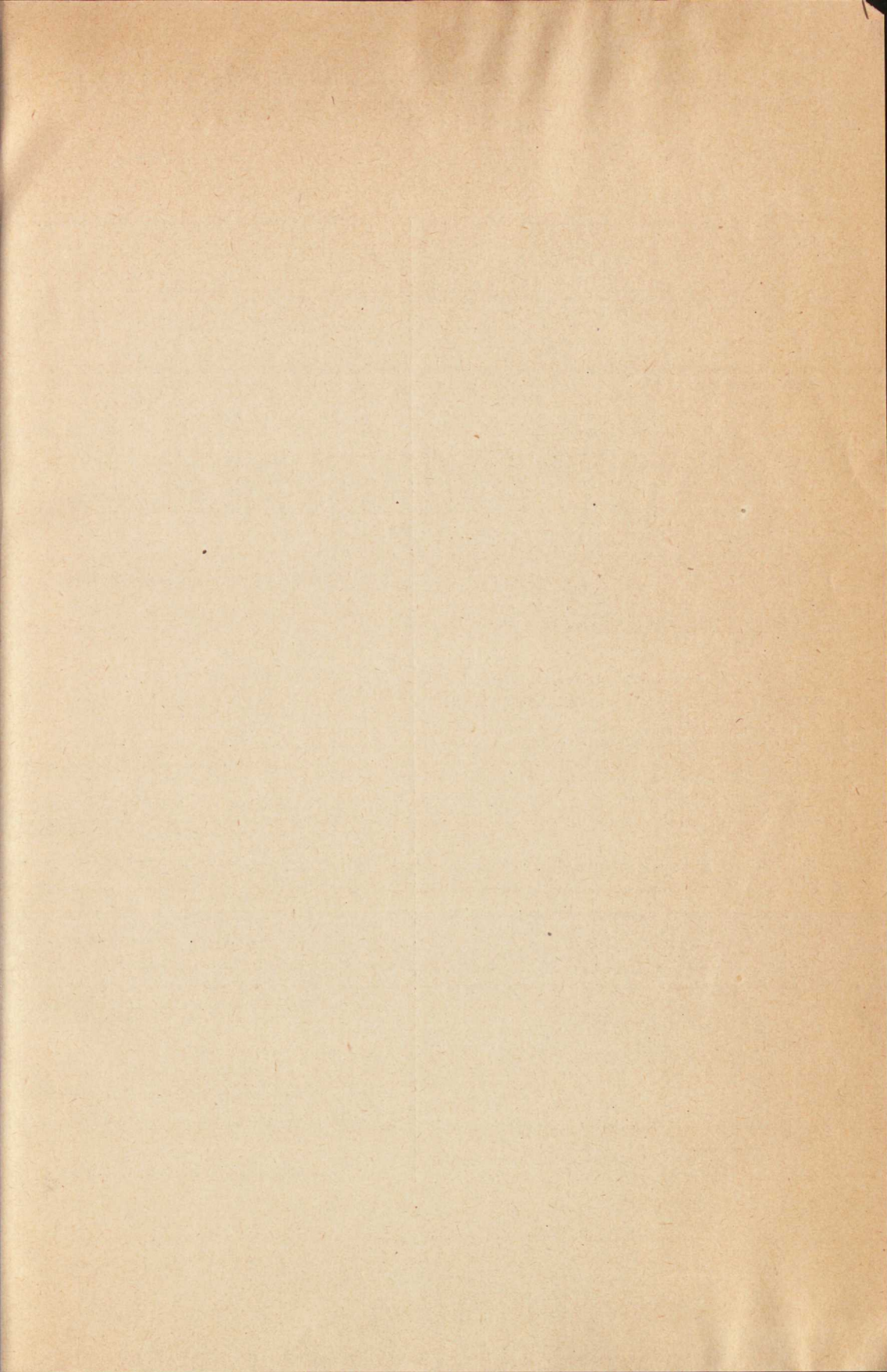
- a) inkl. verkstadstid c:a 39 månader
- b) exkl. » » 37 »

Under samma tid uppgick kostnaden för större revision av samtliga ifrågavarande vagnar till omkring 640 000 kronor. Vid en eventuell utsträckning av revisionsfristen med 12 månader blir den ungefärliga besparingen pr år:

- 1) med utgångspunkt från de teoretiska revisionsfristerna, 36 resp. 48 månader, 25 % av 640 000 kronor = 160 000 kronor.
- 2) med utgångspunkt från de verkliga revisionsfristerna (inkl. verkstadstid) 39 resp. 51 månader, 23,53 % av 640 000 kronor = 150 000 kronor.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

U. Törjeson.



Statens offentliga utredningar 1944

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen).

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. [9] 2. Motiv m. m. [10]

Betänkande med förslag rörande revision av lagstiftningen om kvinnas behörighet att innehava statstjänst och annat allmänt uppdrag. [24]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag ang. revision av riksdagens arbetsformer. [8]

Kommunalförvaltning.

Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. [4]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Betänkande ang. nykterhetstillståndet under krigsåren. [3]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredningar ang. ekonomisk efterkrigsplanering. 1. [7] 2. [12] 3. [13] 4. [14] 5. [25]

Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. [11]

Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredningar och förslag ang. lag om allmän sjukförsäkring. [15] 8. Kostnadsberäkningar ang. lag om allmän sjukförsäkring. [16]

Befolkningspolitik i utlandet. [26]

Hälso- och sjukvård.

1941 års reumatikervårdssakkunnigas betänkande. Del 2. Utredning och förslag rörande behovet av och formen för statligt understöd till utbyggande inom landets sjukvårdsväsen av efterbehandling och konvalescentvård. [28]

Ungdomsvårdskommitténs betänkande 1 med utredning och förslag ang. psykisk barna- och ungdomsvård. [30]

Allmänt näringsväsen.

Betänkande med utredning och förslag ang. rätten till vissa uppfinningar m. m. [27]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. [1]

Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. [18] Slututlåtande avgivet av besparingsberedningens järnvägssakkunniga. [32]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. [17] Om invärtande av ett samhällsvetenskapligt forskningsråd. [19]

1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 1. Skolan i samhällets tjänst. [20] 2. Sambandet mellan folkskola och högre skola. [21] 3. Utredning och förslag ang. vidgade möjligheter till högre undervisning för landsbygdens ungdom. [22] Bilaga 3. Förhandlingarna vid sammanträde den 15—den 17 juni 1943 med 1940 års skolutrednings rådgivande nämnd. [23]

Socialutbildningssakkunniga. 1. Utredning och förslag rörande den högre socialpolitiska och kommunala utbildningen. [29]

Ungdomsvårdskommitténs betänkande 2 med utredning och förslag ang. stöd åt ungdomens föreningsliv. [31]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag ang. långtjänstunderbefäl m. m. [2]

Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. [5]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.