

SÄRSKILDA MENINGAR

Särskilda meningar.

Vid kommissionens förslag om sänkning av kompetensfordringarna för vissa tjänstemän inom järnvägsstyrelsen med tillhörande kontor. (sid. 54—91):

av herr *Virgin*, som anført:

»Kommissionens förslag att för en del tjänstemän inom järnvägsstyrelsen, nämligen byrådirektören och föreståndaren för kontrollkontoret, kamreraren och föreståndaren för kammarkontoret, milkontrollören och föreståndaren för milkontoret, revisorn och föreståndaren för revisionskontoret, förste kontrollör, kassören, notarie å annan byrå än administrativa byrå, förrådsförvaltaren och föreståndaren för biljett- och blankettkontoret, kontrollör samt förste bokhållare å annat tjänsteställe än statistiska kontoret, nedsätta de nu gällande kompetensfordringarna därhän, att även realskolexamen skall medföra kompetens till nämnda befattningar, har jag icke kunnat biträda.

Vid bedömande av förevarande spörsmål är att beakta, att det tillhör järnvägsstyrelsen att utöva ledningen av hela järnvägsförvaltningen. Med hänsyn härtill framstår det såsom en angelägenhet av största vikt, att kompetensbestämmelserna må vara sådana, att styrelsen tillförsäkras bästa möjliga och fullt kvalificerade arbetskrafter. Man får fördenskull icke sätta kompetensfordringarna alltför lågt för dem, som skola bestrida viktigare poster inom styrelsen. Uppenbart synes mig emellertid vara, att man så gör, om man låter realskolexamen medföra kompetens till de befattningar, varom nu är fråga. Det är att märka, att det här gäller tjänstemän, vilka inom styrelsen hava att utöva maktpåliggande och krävande arbete, vilket för en stor del av dem är förenat med befäl över stora tjänstemannagrupper samt ledning av talrika underlydandes arbete. Någon överkvalificering av styrelsens ifrågavarande tjänstemän med nu gällande kompetensfordringar anser jag så långt ifrån föreligga, att det fastmer synes mig, att, om en ändring av kompetensfordringarna

skulle ske, denna borde bestå i en skärpning i stället för en sänkning, åtminstone för vissa av tjänstemännen ifråga, såsom exempelvis för de notarier, vilka hava att fungera såsom närmaste man och ställföreträdare för byrådirektör d. v. s. för ledamot i styrelsen.

Jag anser det också vara visst, att statsmakterna vid beslutet om realskolexamens inrättande icke åsyftat, att sagda examen skulle medföra kompetens till sådana befattningar som de nu ifrågavarande.

Kommissionen har uttalat, att den givetvis icke avsett, att det icke fortfarande skall stå öppet att i anställning antaga personer, som avlagt högre kunskapsprov än realskolexamen, utan att denna examen representerade endast en minimifordran. Enligt min mening avhjälpes icke härigenom den skada, som skulle tillfogas verket, om kommissionens förslag bleve gällande. Det torde nämligen vara att förutse, att personer med högre teoretiska kvalifikationer skola draga sig för att söka anställning i järnvägsstyrelsen, då de komma att i konkurrensen till högre befattningar få till kompetenta medtävlare personer med ringa teoretiska kvalifikationer men med eventuellt längre tjänstetid. Ett minskat antal tjänstemän med högre bildning inom styrelsen måste emellertid bliva till skada för verket.

Då det i första hand är beroende på järnvägsstyrelsens förmåga och duglighet, om järnvägsstyrelsen fungerar på rätt sätt och om utvecklingen ledes på rätta banor, är det av största vikt, att de tjänstemän inom styrelsen, åt vilka äro anförtrodda mera krävande arbeten, äro väl kvalificerade för sitt arbete. Underkvalificering av tjänstemännen inom styrelsen — och detta kan enligt min mening befaras bliva följderna, om kommissionens förslag bleve gällande — kommer att medföra skadliga följder för statsbaneförvaltningen.

Jag anser alltså, att kommissionen icke bort föreslå sänkning av kompetensfordringarna för ovan omförmälta tjänstemän inom järnvägsstyrelsen.»

Vid kommissionens förslag om sänkning av kompetensfordringarna för baningenjör av 2:a klass samt maskiningenjör av 2:a klass (sid. 110 samt 127—137):

av herr *Virgin*, som anförde:

»Kommissionen har funnit sig böra hemställa, att i § 122 i nådiga instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar må ändras därhän, att även examen från teknisk elementarskola må, under villkor att vederbörande i densamma erhållit minst betyget godkänd i två främmande språk, däribland engelska eller tyska, eller

att vederbörande styrker sig i två av engelska, tyska och franska språken äga kunskaper, motsvarande fordringarna för betyget godkänd i realskolexamen medföra kompetens till befattningarna såsom baningenjör av 2:a klass och maskiningenjör av 2:a klass.

Till denna hemställan har jag icke kunnat ansluta mig, och vill jag här nedan närmare angiva skälen till min avvikande mening i frågan.

Till en början anser jag mig böra omnämna, hurusom av den i betänkandet (sid. 19, 20 och 21) lämnade redogörelsen angående de tekniska elementarskolornas verksamhet framgår, att dessa skolor, vid vilka inträde kan erhållas efter fyllda 14 år, hava en 3-årig lärokurs. Inträdesfordringarna äro mycket små och stanna väsentligt lägre än det kunskapsmått, som realskolexamen innefattar. Skolornas uppgift är att meddela »elementära» tekniska kunskaper åt ynglingar, som vilja utbilda sig för utövande av industriell verksamhet.

Det kan således icke vara något djupare eller mera grundligt tekniskt vetande, som bibringas i de tekniska elementarskolorna.

Kommissionens ifrågavarande hemställan grundar sig på det i betänkandet återgivna utlåtande, som avgivits av de tre biträdande sakkunniga, som kommissionen enligt nådigt bemyndigande tillkallat.

Av detta utlåtande framgår, att de sakkunniga beträffande baningenjör av 2:a klass känt sig tveksamma, huruvida det icke med hänsyn till nämnda befattningshavares skyldighet att uppgöra förslag till nya byggnader och anläggningar skulle vara erforderligt att för honom fordra högre tekniska kunskaper än som i teknisk elementarskola meddelas. De sakkunniga hava dock stannat vid, att examen från teknisk elementarskola bör kunna vara tillfyllest såväl för baningenjör av 2:a klass som för maskiningenjör av 2:a klass.

För min del är jag av den bestämda uppfattningen, att de åligganden och bestyr, som tillhöra en baningenjör av 2:a klass och en maskiningenjör av 2:a klass, äro av den beskaffenhet, att det av sagda befattningshavare skäligen bör fordras ett väsentligt högre mått av teoretiska kunskaper än som examen från teknisk elementarskola representerar.

Det synes mig nämligen vara uppenbart, att den tekniska bildning och för övrigt den allmänbildning, som en teknisk elementarskola förmår lämna, icke kan vara tillräcklig för en tjänsteman med de viktiga åligganden, som tillkomma föreståndaren för en bansektion eller för en maskinsektion vid statens järnvägar. I sakens natur ligger nämligen, och det bestyrkes av min egen erfarenhet, att en sådan tjänsteman ofta

blir i sin tjänst ställd inför frågor, som äro ganska svåra och kräva betydliga tekniska insikter. Dessa frågor kunna uppkomma antingen till följd av uppdrag från överordnade eller också i anledning av vederbörandes egna erfarenhetsrön. I förra fallet kommer saknaden av teoretisk insikt hos sektionsföreståndaren att medföra, att, då hans utlåtande infor dras, den högre myndigheten icke erhåller den hjälp i arbetet, som skäligen kan fordras, och i det senare fallet stannar frågan ej sällan vid ett uppslag, utan att något praktiskt resultat ernås. En sådan sakernas ordning kan naturligen icke vara nyttig för tjänsten.

Det arbete, som tillkommer en föreståndare för en bansektion och för en maskinsektion vid statens järnvägar, består dels av teknisk verksamhet och dels av administrativ tjänst.

Sektionsföreståndarens tekniska verksamhet hänför sig, vad först angår föreståndaren för en bansektion, till att planlägga och utföra förekommande byggnader och anläggningar av olika slag, att utöva tillsyn över, att bana, broar, signal- och säkerhetsanläggningar m. m. underhållas i fullgott skick, att ordna tjänstgöringen för underlydande personal samt att i övrigt ägna uppmärksamhet åt de tekniska förhållandena i allmänhet inom sektionen. Åtskilliga av baningenjörs av 2:a klass arbeten äro av den art, att trafiksäkerheten är av dem i hög grad beroende.

Maskiningjör av 2:a klass har såsom sektionsföreståndare att utöva vården om samt ansvara för å sektionen placerad rullande materiel och tekniska anordningar i övrigt. Han skall sålunda ordna lokomotivens tjänstgöring på praktiskt och ekonomiskt sätt. Han måste vara fullt förtrogen med de olika lokomotivtypernas konstruktion, kunna bedöma sådana eventuella felaktigheter å lokomotiven, som kunna uppstå under tjänstgöringen, samt kunna ombestyras eller avgiva förslag till deras avhjälpan. Han skall bedöma, på vilket sätt den rullande materielen skall underhållas, samt huru densamma i tjänsten skall handhas. Han skall också kunna instruera sina underlydande därom. Han skall vidare vara fullt förtrogen med arten av sådana tekniska anordningar av olika slag, som förefinnas å statens järnvägars maskinsektioner, såsom kraftmotorer, pumpverk, belysningsverk, lastnings- och lossningsanordningar m. m.; och bör han kunna uppgöra förslag till nya sådana anordningar eller till förändring av redan befintliga sådana.

En sektionsföreståndare bör vara i besittning av god varukänedom, så att han kan bedöma beskaffenheten av viktigare förbrukningsartiklar.

Av det nu anförda torde vara tydligt, att det för utförande av det arbete, som tillkommer föreståndaren för en bansektion eller för en

maskinsektion, måste krävas ett ej ringa mått av tekniska insikter. Med »elementära» tekniska insikter kan det enligt min bestämda uppfattning icke vara tillfyllest. Framhållas må, hurusom ett till följd av bristande insikter hos dylik tjänsteman begånget misstag eller en av sådan orsak föranledd felkalkyl kan medföra de mest ödesdigra följder såväl i ekonomiskt hänseende som i trafiksäkerhetskänseende.

Beträffande den administrativa delen av en sektionsföreståndares arbete må betonas, att det befäl, som av en föreståndare för bansektion och för maskinsektion utövas, är av stor omfattning. Antalet underlydande uppgår i regel till hundratals man i olika befattningar.

Man har för sin uppfattning därom, att högre teknisk examen icke skulle vara erforderlig för en sektionsföreståndare, ansett sig hava stöd jämväl i förhållandena med avseende på den kompetens, som faktiskt innehaves av maskinbefålet vid några av landets större enskilda järnvägar. I avseende härå anser jag, att det sakförhållandet, att vid flere stora enskilda järnvägar det högre maskinbefålet utgöres av personer, vilka icke avlagt högre teknisk examen, icke kan utgöra något som helst bevis för, att man bör kunna sänka kompetensfordringarna för de tekniska sektionsföreståndarna vid statens järnvägar. Det är nämligen att märka, att de enskilda järnvägsföretagen äro fullkomligt obundna vid sitt val av tjänstemän samt förty kunna utan hänsyn till tjänsteålder och avlagda examina utse den, som de anse på grund av föregående praktisk verksamhet samt därunder ådagalagd skicklighet eller av annan anledning vara för vederbörande befattning mest lämplig.

Att det bland personer med lägre teknisk examen kan finnas sådana, som på grund av självstudier, synnerlig begåvning eller särskilt praktisk läggning kunna vara fullt skickade att bekläda även högre tekniska befattningar, vill jag icke förneka. Det är emellertid icke dylika fall det nu är fråga om. Vad det här gäller, det är att avväga det mått av kunskaper, som man för vanliga fall bör fordra av vissa tjänstemän inom ett statens verk.

Förhållandena vid utländska statsjärnvägar torde i denna fråga vara mera belysande. Det må i avseende härå framhållas, att exempelvis vid de preussiska statsbanorna man för teknisk tjänsteman i samma ställning som sektionsföreståndare vid statens järnvägar fordrar icke blott högre teknisk examen utan jämväl särskild statsexamen. Enahanda är förhållandet vid de sachsiska och de österrikiska statsbanorna m. fl.

Vad jag härovan anfört rörande maskiningenjör av 2:a klass såsom sektionsföreståndare gäller i tillämpliga delar också förhållandena med avseende å maskiningenjör av 2:a klass, som förestår verkstad.

Vid bedömande av den nu föreliggande frågan måste också beaktas, att en anordning, ledande därtill, att befattningarna såsom baningenjör och såsom maskiningenjör av 2:a klass få sökas av personer, som endast avlagt examen från teknisk elementarskola, kommer att medföra skadliga följder för statens järnvägar även i så måtto, att det kommer att uppstå svårighet att åstadkomma god rekrytering av de högsta tekniska tjänstemännen vid statens järnvägar.

Vad de enskilda järnvägarna angår torde de i regel icke behöva räkna med dylika svårigheter. Det förhåller sig nämligen så, att de enskilda järnvägarna i allmänhet kunna erbjuda sina tjänstemän i de högre graderna större ekonomiska fördelar än som vid statens järnvägar bjudas, och en följd härav är, att de kunna räkna på att kunna göra sitt val bland ett förhållandevis stort antal personer; Och oftast är det så, att de enskilda järnvägarna vid tillsättande av högre tekniska befälsposter antaga personer, som äro anställda vid statens järnvägar och som där erhållit sin utbildning. De enskilda järnvägarna behöva således icke tänka på anordningar i rekryteringssyfte. Vid statens järnvägar är däremot ett annat förhållande rådande. Där är man i regel hänvisad till att välja endast bland de personer, som finnas inom verket.

Såsom ovan nämnts består tjänsten vid de tekniska avdelningarna å distrikten dels av rent tekniskt arbete och dels av administrativ verksamhet. Den senare fordrar ingående kunskaper i organisationsfrågor, järnvägsförfattningar m. m. Dessa kunskaper kunna svårigen vinnas annat än genom mångårigt arbete inom statens järnvägars tjänst. Det är på grund härav för järnvägsstyrelsen i regel icke möjligt att i högre teknisk tjänst antaga person, som icke erhållit sin utbildning vid statens järnvägar. Vid sådant förhållande måste stor hänsyn tagas till det inflytande, ett beslut att sänka kompetenskravet för befattningarna såsom baningenjör och såsom maskiningenjör av 2:a klass skulle medföra beträffande rekryteringen av de tekniska tjänstemännen.

Enligt min mening skulle ett dylikt förslag medföra synnerligen stora olägenheter med avseende härå. Min mångåriga tjänstgöring å en av järnvägsstyrelsens byråer, nämligen maskinbyrån, vilken har att handlägga även ärendena angående rekrytering av den maskintekniska tjänstemannakåren, har förskaffat mig den erfarenheten, att det redan nu förefinnes stora svårigheter att till statsbanetjänst erhålla framstående högre tekniskt bildade unge män. De ekonomiska förmåner, som statens järnvägar kunna bjuda, äro nämligen, särskilt i betraktande därav att ordinarie anställning måste föregås av relativt lång praktisk utbildningstid, så små och befordringsutsikterna så ringa, att framstående, från

tekniska högskolan utexaminerade unga män oftast finna det vara med större fördel förenligt att ägna sig åt den privata tjänsten. Då det redan nu förhåller sig på detta sätt, torde med en till visshet gränsande grad av sannolikhet kunna förutsägas, att den föreslagna sänkningen av kompetensfordringarna för baningenjör av 2:a klass och för maskingenjör av 2:a klass, varigenom åstadkommes väsentlig försämring av befodringsutsikterna för de högskolebildade ingenjörerna, kommer att medföra, att framstående sådana icke kunna påräknas eller åtminstone att det antal, ur vilket järnvägsstyrelsen skall rekrytera de högsta tekniska befattningarna, blir alltför begränsat för att lämna tillfälle till erforderligt urval. Genom det ifrågasatta beslutet skulle vid statens järnvägars banavdelning å distriktet nu befintliga 41 befattningar, för vilka högskoleexamen är uppställd som kompetensfordran, minska till endast 15 stycken och vid maskinavdelningen skulle 25 dylika befattningar minska till endast 11 stycken.

Av personalen i sin helhet vid distriktens banavdelningar utgör den personal, för vilken högre teknisk bildning är föreskriven, för närvarande endast omkring 0.45 procent; och för maskinavdelningen är motsvarande tal omkring 0.27. Den ifrågasatta kompetenssänkningen skulle väsentligt nedbringa detta i och för sig synnerligen ringa tal. Det synes mig i hög grad olämpligt att i en tid, då utvecklingen särskilt inom de tekniska grenarna av järnvägsväsendet är stadd i stark stegring, minska kvalifikationsfordringarna för de tekniska tjänstemännen i de högre befälsgraderna.

Statsmakternas omtanke om den högre tekniska bildningen — jag tänker närmast på de stora anslagen till nya byggnader för tekniska högskolan — synes mig utgöra ett fullgiltigt bevis för, att statsmakterna ansett det föreligga ett stort behov av personer med högre teknisk utbildning. Vid tanke härpå framställer sig ovillkorligen den frågan: 'När skall man över huvudtaget använda personer med högre teknisk utbildning, om icke just å viktigare poster i statens tekniska verk?' Till dylika viktigare poster måste med hänsyn till arbetets ansvarsfulla och krävande beskaffenhet samt stora ekonomiska räckvidd enligt min bestämda uppfattning räknas befattningarna såsom baningenjör och maskingenjör av 2:a klass.

Den av kommissionen föreslagna sänkningen av kompetensvillkoren för de ifrågavarande tekniska befälsposterna kan enligt min mening komma att äventyra statsbanornas utveckling i tekniskt avseende, vilket givetvis skulle vara till stor skada för landet.

På de skäl, jag nu anfört, har jag ansett, att kommissionen

icke bort föreslå sänkning av kompetensfordringarna för baningenjör av 2:a klass och för maskiningenjör av 2:a klass.»

av herr *Swarts*, som förklarar sig instämma med herr *Virgin*, utom i vad angår uttalandena om herr *Virgins* egen erfarenhet.

Vid kommissionens förslag om underlättande av övergång från lägre till högre graders tjänst genom beviljande av tjänstledighet för studier, varigenom befattningshavare avser att förskaffa sig kompetens till högre befattning (sid. 216—224):

av herr *Virgin*, som anfört:

»Vad angår kommissionens förslag därom, att järnvägsstyrelsen skulle anbefallas att medverka till att underlätta övergång från lägre till högre gradens tjänst genom att i förekommande fall under vissa förutsättningar bevilja tjänstledighet för studier, varigenom tjänstemän av lägre grad avsåge att förskaffa sig kompetens för att kunna befordras till befattning av högre grad, har jag icke kunnat biträda det samma.

Enligt vad erfarenheten givit vid handen har vid statens järnvägar icke beträffande rekryteringen till tjänstebefattningarna av högre grad förekommit brist på sådana aspiranter, som redan på egen bekostnad förskaffat sig erforderlig teoretisk kompetens. Tillgången på dylika aspiranter har tvärtom visat sig vara långt större än behovet. Vid sådant förhållande kan det enligt min mening icke vara riktigt, att järnvägen skall nödgas att vidkännas kostnader för att sätta redan anställda tjänstemän i tillfälle skaffa sig kompetens för sådana befattningar, till vilka det redan finnes fullt tillräckligt antal lämpliga aspiranter med stadgad kompetens.

För övrigt är jag så långt ifrån att tro, att anordningen med tjänstledighet för studier skall komma att skapa tillfredsställelse och ökad arbetsglädje hos personalen, att jag tvärtom anser, att anordningen ifråga kommer att verka i motsatt riktning.

Med säkerhet torde kunna antagas, att antalet ansökningar om tjänstledighet för ändamål, varom här är fråga, kommer att bli synnerligen stort.

Vid behandlingen av dessa ansökningar kan järnvägsstyrelsen förfara antingen så, att den beviljar endast ett ringa antal, eller ock så, att den bifaller ett stort antal.

Handlar järnvägsstyrelsen på det förra sättet, kommer för visso

missnöje att uppstå hos alla dem, som icke fått sina ansökningar beviljade.

Förfar järnvägsstyrelsen åter så, att den i vidsträckt omfattning beviljar inkommande ansökningar, måste, särskilt med hänsyn därtill att antalet befattningar av högre grad är rätt begränsat, därav bliva en följd, att ganska många av dem, som med kostnader och andra uppoffringar strävat sig fram till att avlägga sådant kunskapsprov, som för befattning av högre grad är uppställd såsom kunskapsfordran, icke någonsin eller först efter mycket lång tid kunna erhålla befordran till sådana befattningar, för vilka de förskaffat sig föreskriven teoretisk kompetens. Det säger sig självt, att dessa, som icke erhålla befordran, komma att känna sig besvikna samt bliva missnöjda med sin ställning.

Vare sig järnvägsstyrelsen handlar på det ena eller det andra sättet, kan det icke undgås, att missnöje kommer att uppstå.

Uppenbart är, att en dylik stämning av missnöje måste verka nedsettande på vederbörandes arbetsglädje samt nit och intresse i tjänsten.

För mig framstår förfarandet med tjänstledighet för studier såsom en alltför konstlad anordning för vinnande av det ändamål, som man åsyftar.

Enligt min mening är det lämpligare och bättre att underlätta övergång från lägre till högre gradens tjänst genom att i förekommande fall bevilja dispens. Och jag anser, att denna utväg bör vara fullt tillräcklig för att tillgodose det ändamål, som man vill vinna.

Skulle järnvägsstyrelsen anse en tjänsteman, som synes böra ifrågakomma att erhålla dispens, vara i behov av någon utbildning i humanistiska ämnen, exempelvis i levande språk, bör det enligt min mening få ankomma på styrelsen att bestämma, huruvida och i vilken omfattning dylik utbildning bör åvägbringas.

Till sist anser jag mig böra framhålla, att det vid bedömande av den föreliggande frågan icke bör förbises, att den föreslagna anordningen med tjänstledighet för studier med rätt att under ledigheten behålla viss del av avlöningen, därest den införes, måste komma att draga med sig åtskilliga betänkliga konsekvenser även för statens övriga verk.

På de grunder, jag nu anfört, är det som jag ansett, att kommissionen icke bort föreslå en anordning med tjänstledighet för studier.»