

**Nr 244.**

Av herr **Winberg**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för den med vagnväxling sysselsatta järnvägspersonalens skyddande mot olycksfall.

Under senare tiden ha ansträngningar gjorts för att genom lagbestämmelser eller på annat sätt i största möjliga grad söka genom skyddsanordningar och inspektion förekomma olycksfall i arbetet. Inom en verksamhetsgren, där dock risken för olycksfall är mest påtaglig, ha emellertid inga som helst effektiva åtgärder i detta syfte blivit vidtagna.

Jag åsyftar här arbetet med vagnväxling vid våra järnvägsstationer. Såväl genom dags- och fackpressen som genom den officiella statistiken framgår emellertid, att antalet olycksfall — ofta med dödlig utgång — är synnerligen stor bland den personal som sysselsättes med detta arbete.

Av den utredning som 1912 års järnvägskommission under förra året lämnade framgår också, att i fråga om antalet olycksfall *bland personalen* under åren 1901—1910 kommer Sverige med näst högsta siffran bland nio europeiska länder.

Ehuru ifrågavarande undersökning liksom den officiella statistiken icke skiljer på olycksfall, inträffade under eller i samband med vagnväxling, och de, som skett på annat sätt, står det nog klart för envar med förhållandena något förtrogen, att den höga olycksfallsprocenten för Sveriges del främst beror på de alltför ofta återkommande olyckshändelserna under vagnväxling. Att denna fråga är av den art, att särskild uppmärksamhet därå måste riktas, torde framgå därav, att i vårt land för närvarande inträffa icke mindre än nära 200 olyckshändelser per år *bland personalen*, därav mellan 30 à 40 med dödlig utgång. Huru många av dessa olyckshändelser som inträffa under vagnväxling, därom finnes, som nämnts, ingen särskild uppgift, men att det är den ojämförligt största delen torde få anses som ett faktum.

Frågar man sig nu, vad orsaken kan vara till att inga särskilda åtgärder ännu vidtagits för att medelst mekaniska anordningar eller på annat sätt söka minska faran för olycksfall på detta arbetsområde, där ju staten som bekant själv är den största arbetsgivaren, så måste ju svaret här som i de flesta andra fall bli, att orsakerna äro flera.

Dels torde kanske i någon mån den uppfattningen, att något absolut tillförlitligt medel att här avlägsna risken för olycksfall icke finnes, i någon mån föranlett att ingenting blivit åtgjort, dels har ju också framhållits, att detta är en fråga som för närvarande är föremål för uppmärksamhet i alla länder, men att dess lösning bjuder på synnerligen stora svårigheter — inte minst för vårt lands vidkommande — på grund av den internationella samtrafiken, och att vi därför ingenting kunna göra förrän man gemensamt med övriga länder kan åstadkomma någon lösning.

Tanken på, att genom anbringande av automatiska eller mekaniska kopplingsanordningar å järnvägsvagnar minska olycksfallsrisken, är ingalunda ny. Den frågan har tvärtom varit aktuell ganska länge, och i Amerika har man också i rätt stor utsträckning infört ett automatiskt verkande kopplingssystem. I det längsta har man också utgått ifrån, att den enda lösningen, som man i detta fall hade att reflektera på, vore den med rent automatiska anordningar. Även i vårt land har uppfinningar å dylika anordningar gjorts, bland annat en, varå patent söktes av hrr Berglund och Lindenerona.

Nästan samtliga sådana anordningar erbjuda emellertid den svårigheten — förutom att de ställa sig rätt dyrbara — att de förutsätta ett helt annat system beträffande buffertar och dragstänger än det nu vid statsbanorna använda. Härigenom möter dess användande för närvarande nära nog oöverstigliga svårigheter beträffande samtrafiken såväl med andra järnvägar inom landet, som framför allt i den internationella samtrafiken. Under senare tiden har emellertid inom vårt land gjorts ett flertal uppfinningar, som syfta till, att med jämförelsevis enkla anordningar möjliggöra att till- och avkoppling såväl som kopplets sträckning kan verkställas från sidan av vagnen och därigenom onödiggöra att den som verkställer detta arbete behöver krypa mellan vagnarna och dess buffertar.

En vagn, försedd med sådan mekanisk kopplingsanordning, kan utan vidare tillkopplas vagn som *icke* är försedd med dylik anordning, och därigenom bortfaller sålunda alla svårigheter som annars uppstå vis à vis samtrafiken.

Som sagt har flera sådana mer eller mindre fullständiga anordningar

framkommit under den senare tiden, och det bör här endast anföras en sådan. Densamma är konstruerad av verkmästaren A. G. Sandström enligt följande huvudgrunder:

På järnvägsvagnens dragbult är upphängd en lyftarm, som kan föras i ingrepp med såväl länkkoppel som säkerhetskrok — var för sig eller samtidigt — varvid en å lyftarmens fria ände varande dubb genom manövrering med en handspak föres bakom respektive under kopplet, så att detta kan lyftas och läggas å tillstötande vagns dragkrok. En anordning finnes, som gör, att man kan förberedelsevis lyfta kopplet och fastlåsa det i lyft läge för att vid vagnarnas sammanstötning nedlägga det å dragkroken, och anordningen giver även stöd för kopplets vridning i sidole, vilken är önskvärd, då koppling sker i kurvor. Sträckning av kopplet sker genom att vrida på en under vagnens sidobalk sittande vev. Säkerhetskopplet sammankopplas på liknande sätt, om *båda* de tillstötande vagnarna äro försedda med den ifrågavarande anordningen. Är ej så fallet, får säkerhetskopplingen ske efteråt, då vagnssättet kommit i vila och någon fara således ej är förbunden därmed.

Man skulle sålunda kunna sammanfatta fördelarna av denna anordning i följande: den borttager den väsentliga yrkesfaran vid till- och avkoppling av vagnar;

vagnar, försedda med anordningen, kunna till- och fränkopplas alla förekommande vagnar, det vill säga både sådana, som äro, och sådana, som icke äro försedda med denna manövreringsanordning, och detta utan någon som helst olägenhet, samt lika bra, om höga och låga vagnar sammanställas såväl på rakt spår som på kurvspår;

vagnar, försedda med denna anordning, kunna därför när och var som helst insättas i trafik utan all störande inverkan beträffande »järnvägsdriftens tekniska enhet»;

i många fall skulle *en* man kunna sköta både kopplings- och signaleringsarbetet, enär detta göres från sidan, till vilket arbete nu fordras *minst* 2 man;

å äldre vagnar varande värme-, vacuum- och luftledning, handskrubromsar m. m. utgöra ej hinder för anordningens apterande.

Det är ingalunda min mening att redan i frågans nuvarande läge vilja göra gällande, att denna anordning är den *enda* på vilken man kan reflektera vid ett allvarligare försök att lösa detta spörsmål. Varför jag här särskilt omnämnt densamma är endast för att visa ett exempel på, att man nu likväl kommit så långt, att möjligheter finnas för jämförelsevis tillfredsställande anordningar i detta avseende, ägnade att i största möj-

liga grad minska olycksfallsrisken utan att medföra svårigheter beträffande samtrafiken.

Att anordningen ifråga vunnit erkännande från fackmannahåll framgår av följande intyg, som personalen vid Tomtebodas station avgivit, efter att ha varit i tillfälle studera densamma i praktiskt bruk:

»Undertecknade, tjänstemän av högre och lägre grad vid Tomtebodas station och bangård, få härmed intyga, att en av verkmästare A. G. Sandström i Köping uppfunnen anordning för manövrering av järnvägsvagnskoppel från sidan av vagnarna är sedan den 22 januari i år å en Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars godsvagn litt. F. n:r 341 använd i daglig trafik mellan Tomteboda och Enköping. Anordningen har visat sig fungera till full belåtenhet och har därvid konstaterats, att såväl till- som fränkoppling av vagnar låtit sig med densamma utföras lika snabbt och ledigt och med mindre arbete än med de hittills vanliga skruv-kopplarna; och detta utan någon som helst risk eller yrkesfara. Anordningen synes därför vara synnerligen effektiv och praktisk.

Den fördelen är icke minst beaktansvärd, att med anordningen försedda vagnar kunna — utan någon som helst olägenhet eller störande inverkan på vagnfördelningen och svensk samtrafik — när- och varsomhelst insättas i trafik tillsammans med äldre, härmed icke försedda vagnar.

Tomteboda den 13 april 1912.

Georg Moberg, stationsinspektor.

Edv. Carlsson, förste stationsskrivare.

G. Sandbäck, Birger Jarl, kontorsbiträden. A. Sörberg, A. F. Sandahl, stationsförmän. E. Gewert, bangårdsmästare. O. Kjellstrand, C. A. Levin, E. M. Wester, A. Lantz, stationsförmän.

O. Strömberg, H. A. Johansson, G. Hansson, J. Jansson, A. F. Göthe, O. F. Carlström, Oscar Ekman, Albin Eng, J. Eriksson, E. K. Andersson, O. A. Holmlund, H. Gustafsson, K. W. Hjort, G. A. Englund, Axel F. Westerberg, J. W. Tapper, Gustaf Andersson, Aug. Olin, J. E. Pettersson, J. A. Sjöberg, J. F. Eng, J. Holgersson, S. G. Ohlsson, J. Viktor, H. J. Björkbom, O. A. Johansson, G. G. Olsson, stationskarlar.»

Då det enligt mitt förmenande är både möjligt och nödvändigt, att man i vårt land söker åstadkomma åtgärder i syfte att så mycket som

möjligt skydda den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen för olyckshändelse, och då det torde vara bevisat, att ganska verksamma åtgärder i detta syfte kunna vidtagas utan att några som helst svårigheter därigenom vållas beträffande den internationella samtrafiken, så måste väl tiden anses vara inne, då det är statsmakternas skyldighet att här ingripa, för att åtminstone vidtaga en utredning i syfte att få klargjort vilka åtgärder som under nuvarande förhållanden i detta avseende kunna vidtagas.

Beträffande frågans rent ekonomiska sida, så kan därom givetvis icke här lämnas några exakta uppgifter. Upplysningsvis bör dock kanske meddelas, att den av herr Sandström konstruerade koppelanordningen, enligt de upplysningar jag erhållit, skulle draga en kostnad av omkring 70 kronor per vagn. Då antalet godsvagnar vid statens järnvägar under 1913 uppgick till 22,000 stycken skulle den sammanlagda kostnadssumman för anbringande av denna anordning å hela denna vagnpark sålunda uppgå till något över en och en halv miljon kronor. Helt naturligt kan ett sådant arbete icke utföras på ett år, utan måste det i stället ske successivt under tre à fyra år, vadan kostnaden per år under denna övergångstid sålunda skulle komma att uppgå till omkring 400,000 kronor per år, för att sedan sjunka till ett jämförelsevis obetydligt belopp.

Själva kostnadsfrågan kan i varje fall här icke få verka avskräckande då det avser en fråga av så allvarlig natur som denna, där det gäller mer än ett hundratal jämförelsevis unge män som för varje år bli antingen dödade eller lemlästade och vilkas arbetskraft sålunda samhället för framtiden går förlustig om. Då därtill kommer, att vederbörande järnvägsförvaltningar vid sådana tillfällen äro skyldiga att till den förolyckade eller — i de fall då olyckshändelsen medför döden — hans familj utbetala skadestånd, så medför detta icke så ringa direkta utgifter, även om nuvarande bestämmelser rörande olycksfallsersättning äro allt annat än tillfredsställande, från personalens synpunkt sett. Det torde därför vara givet, att en stor del av de kostnader, som kunna vara förenade med de åtgärder som här avses, skulle kunna täckas av de minskade utgifter för reglerande av inträffade olycksfall, som måste bli en given konsekvens av bättre skyddsanordningar, för att inte tala om de människoliv och den arbetskraft som därigenom skulle kunna sparas.

Man bör väl också kunna utgå därifrån, att, om statens järnvägar, efter företagen utredning, skulle komma att acceptera något av de uppslag till lösning av denna fråga, som nu föreligga eller under utredningen eventuellt kan framkomma, även de enskilda järnvägarna borde åläggas att in-

föra samma anordningar, i varje fall de, vilkas vagnar gå i samtrafik å statens järnvägar.

Då, såvitt jag kunnat inhämta, kungl. järnvägsstyrelsen icke anser sig ha befogenhet eller i varje fall skyldighet att för närvarande vidtaga några särskilda åtgärder eller undersökningar i detta avseende, vilka ju dessutom även äro förenade med en viss kostnad, synes det därför nödvändigt, att Riksdagen hemställer hos Kungl. Maj:t om vidtagande av de åtgärder i detta avseende som nuvarande förhållanden synas påkalla.

På grund av vad sålunda anförts hemställes därför,

att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t må hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en undersökning för att få utrönt vilka åtgärder som lämpligast kunna och bära vidtagas, för att genom användande av mekaniska kopplingsanordningar eller annorledes i största möjliga utsträckning skydda den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen för olycks-händelse under sin tjänsteövning, samt därefter och med ledning av resultatet från denna undersökning snarast möjligt vidtaga i detta syfte erforderliga åtgärder.

Stockholm den 3 februari 1914.

C. Winberg.

---

### Nr 245.

Av herr **Olofsson** i Digernäs **m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om viss ändring i villkoren för anslaget till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar.

(Återtagen).

---