

N:o 165.

Af herr **P. Waldenström**, om kompetensvillkor för
anställning såsom lokomotivförare m. m.

Ju mer jernvägsnätet i vårt land utvecklar sig dels genom statens dels genom enskilda bolags jernvägsbyggande, och ju mer trafiken tillväxer, desto mer nödvändigt blir det att se till, att de, som äro anställda vid denna trafik, äro dugliga att sköta dem åliggande göromål, och att göromålen för dem ordnas på ett sådant sätt, att deras utförande icke öfverstiger vanliga menliga krafter.

I främsta rummet gäller detta lokomotivpersonalen. Genom denna personals fel kunna jernvägsolyckor förorsakas, som icke blott medföra stora ekonomiska förluster genom förstörande af bana, lokomotiv, vagnar och gods, utan äfven vålla människor mistning af lemmar, af helsa, af lif. Men äfven der sådana olyckor icke inträffa, kunna dock, mer obemärkt, förluster ske genom onödigt stor kolförbrukning, genom lokomotivens vanskötsel o. s. v. Sådan felaktighet hos personalen åter kan hafva sin grund dels i vårdslöshet, i onykterhet eller dylikt, dels i okunnighet eller öfveranstängning. Det synes därför vara af största vikt, att af dem, som till lokomotivtjänst antagas, fordras vissa kompetensprof, både hvad karakter och kunskaper angår, samt att deras arbete, sedan de antagits till tjänst, ordnas så, att en föreslöande öfveranstängning förebygges.

Först och framför allt bör det vara ett oeftergifligt vilkor för en persons antagande och bibehållande såsom lokomotivman, att han är en

fullkomligt nykter man. Så vidt jag erfarit, lära de flesta amerikanska jernvägsbolag till och med fordra, att lokomotivpersonalen å deras banor skall vara *absolut afhållsam* från alla alkoholhaltiga drycker, emedan *bruket* af dess drycker alltid medför *fara* för onykterhet. Bland de menniskor, som bruka alkohol, torde det väl ock finnas ytterst få, om hvilka man kan säga, att de aldrig en enda gång gjort sig skyldiga till någon grad af onykterhet. Men hos en lokomotivförare, som annars är i sitt lefverne exemplarisk, kan en rent tillfällig onykterhet hafva till följd en jernvägsolycka, som vållar stor förlust ej allenast af gods, utan ock af menniskolif. Strängt taget vore det således väl motiveradt att fordra, att en lokomotivman skulle vara absolut afhållsam från hvarje slag af drycker, som kunna berusa. Icke heller kunde en sådan fordran med rätta anses hård, då afhållsamheten skulle vara till största gagn för honom sjelf. Men kan man under närvarande förhållanden icke uppställa denna fordran, så må å andra sidan ingenting eftergifvas af fordran på *fullkomlig nykterhet*. Tolerans mot onykterhet hos en förare har beklagligen ledt till många sorgliga jernvägsolycker och kommer med nödvändighet att hädanefter så göra. I en sådan tolerans ligger icke heller någon barmhertighet mot föraren sjelf. Ty är det klart för honom, att onykterhet absolut icke tales, så skall detta medvetande utan tvifvel på honom verka såsom en mäktigt återhållande kraft. Och det skall gagna honom ofantligt mycket mer än all den »barmhertighet», man visar honom genom att icke låtsas, att han går med florshufva innanför mössan.

Af väl bekanta skäl har jag under de sista åren kommit i rätt liflig beröring med en mängd lokomotivförare, och de hafva sagt mig, att inom deras stora kår, som ju till långt öfvervägande del består af ordentligt folk, vaknat en ande af beslutsamhet att utan skonsmål ingripa mot ovärdiga subjekt för att två kåren ren från de fläckar, som dessa satt på densamma i allmänhetens omdöme. Det är ock på frångående och sedan mer än ett år ifrigt upprepade uppmaningar från dessas sida, som jag beslutit mig för att väcka denna motion.

För det andra bör det anses såsom ett oeftergifligt vilkor för anställning i lokomotivtjänst, att personen i fråga eger de kunskaper, utan hvilka det är omöjligt att på ett tillfredsställande sätt sköta en så magtpåliggande tjänst som att föra tåg. Men dertill fordras, att han ock erhåller en för detta ändamål afpassad ej blott praktisk utan ock teoretisk utbildning. Att detta har till följd en ökning af lokomotivpersonalens löner, säger sig sjelft. Men den utgift, som deraf följer, skall säkerligen mer än väl

uppvägas af den besparing, som vinnes genom materielens bättre skötsel samt större säkerhet mot jernvägsolyckor med deras sorgliga följder. I allmänhet synes det mig orimligt, att lokomotivförare räknas till betjentklassen, medan innehafvare af sysslor, som äro ojemförligt mindre ansvarsfulla, äro tjenstemän. Att flytta upp dem i tjenstemannaklassen och sätta deremot svarande anspråk på dem samt gifva dem en derefter afpassad lön skulle för visso icke vara någon förlust. Om en godsegare måste aflöna en i jordbruk och hästskötsel kunnig tjenare med 100 kronor mer än en okunnig, så bör han icke anse de 100 kronorna såsom någon förlust.

Frågan om nödvändigheten af att lokomotivförarne, utom den oundgängligen nödvändiga arbetsskickligheten i det mekaniska yrket, äfven ega någon teoretisk utbildning i sitt fack, väcktes redan år 1867 af kongl. jernvägsstyrelsen. I Bil. 5 b till Kongl. Maj:ts statsverksproposition år 1871 heter det nemligen (sid. 27):

»Uti underdånig skrifvelse den 22 februari 1867 har styrelsen för statens jernvägstrafik fäst uppmärksamheten derä, att sedan så väl statens jernvägar vunnit en betydande tillväxt, som äfven en mängd enskilda lokomotivbanor tillkommit, tiden syntes vara inne att några allmänt gällande föreskrifter utfärdades rörande personers antagande till lokomotivförare, hvilkas ansvarsfulla kall förutsatte ej endast erfarenhet i yrket utan äfven kunskaper i ångmaskinslära i allmänhet, samt dess tillämpning på lokomotiv. Trafikstyrelsen anförde dervid, att dittills vid statens jernvägar, såsom vilkor för att antagas till eldare på lokomotiv, erfordrats, att den sökande förut arbetat vid mekanisk verkstad minst ett halft år och sedermera någon tid å jernvägarnes reparationsverkstäder, eller ock varit maskinist å ångfartyg, eller vid annan inrättning, der ångmaskin användes, hvarefter sålunda antagen eldare, sedan han i denna egenskap under två år tjenstgjort och af vederbörande maskiningeniör blifvit pröfvad, kunnat befordras till lokomotivförare, men att i § 7 af nådiga reglementet den 15 mars 1861, angående undervisning och examina i ångmaskinslära vid allmän navigations-skola, vissa vilkor för personers antagande till maskinistelever i dylika skolor vore stadgade, som med lämpliga förändringar lätteligen kunde göras gällande för eldare på lokomotiv, hvilka framdeles ämnade söka anställning såsom lokomotivförare. Styrelsen anhöll med anledning häraf, att tillfälle måtte beredas dem, som blifvit antagna till och någon viss tid tjenstgjort såsom eldare på lokomotiv, att erhålla undervisning vid befintliga navigationsskolor uti ångmaskinslära jemte, så vidt ske kunde, dess tillämpning på jernvägslokomotiv, samt föreslog i underdånighet vissa

vilkor för eldare, hvilken såsom lokomotivförare-elev ville åtnjuta berörda undervisning. Derjemte hemstälde styrelsen, huruvida icke, derest, till följd af ifrågavarande utvidgningen af undervisningsämnena vid navigations-skolorna, någon särskild lärarehjelp blefve behöflig och ökade kostnader deraf förorsakade, det för sådant ändamål erforderliga beloppet kunde af de utaf statens jernvägstrafik inflytande medel utbetalas, enär företrädesvis statens jernvägar finge gagn af de elever, som genomgått sådan undervisningskurs.»

Sedan kommerskollegium, som erhållit nådig befallning att, efter vederbörandes hörande, afgifva underdånigt utlåtande öfver jernvägsstyrelsens framställning, tillstyrkt densamma, blef den jemte bifogad utredning inför Kongl. Maj:t af departementschefen statsrådet Bergström föredragen under Riksdagens sjette hufvudtitel för år 1872.

Efter föredragandet yttrade herr statsrådet:

»Enär med industriens stigande utveckling ångmaskiner af hvarjehanda slag finna en allt vidsträcktare användning, anser jag, med hänsigt till den fara för personers lif och helsa, som kan uppkomma till följd af bristande insigt i sådana maskiners vård, skötsel och handterande, det vara af särdeles vigt, att tillfälle beredes till undervisning om skötseln af **alla** slags ångmaskiner. Då behovet af dylik undervisning sålunda uppfattas i större allmänlighet och icke inskränkes blott till bildandet af lokomotivförare, torde dock icke vara lämpligt att, på sätt under sistberörda förutsättning blifvit af vederbörande föreslaget, å jernvägstrafikmedlen anvisa hvad som kan behövas att bestrida kostnaderna för ytterligare undervisning i ångmaskinslära vid navigationsskolorna: utan hemställer jag i underdånighet, att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att för år 1872 på extra stat anvisa ett förslagsanslag af högst 1,500 rdr till Eders Kongl. Maj:ts disposition för åstadkommandet vid Stockholms och Göteborgs navigationsskolor samt, der så ske kan och tillgångarne medgifva, äfven vid navigationsskolan i Malmö, af undervisning för lokomotivförare och maskinist-elever i allmänhet.»

Med anledning af hvad statsrådet sålunda föreslagit, åskade Kongl. Maj:t af Riksdagen nödiga medel. De beviljades, och Kongl. Maj:t utfärdade derefter den 23 september 1871 kungörelse angående meddelande vid vissa navigationsskolor i riket af undervisning för bildande af lokomotivförare. (Svensk författningssamling 1871 n:o 52). Deri föreskrefs såsom vilkor för att till lokomotivförare-elev i navigationsskola blifva antagen:

a) att hafva uppnått aderton års ålder;

- b) att ega god frejd och vara känd för pålitligt uppförande;
- c) att minst sex månader hafva tjänstgjort såsom eldare på lokomotiv vid statens eller enskild jernväg saant att minst lika lång tid hafva arbetat vid någon mekanisk eller lokomotiv-reparationsverkstad;
- d) att kunna skrifva läsligt och obehindradt räkna de fyra räknesätten med decimaler; och
- e) att till inträde i skolan vara skriftligen förordad af den ledamot i styrelsen för statens jernvägstrafik, som utöfvar befattningen såsom öfver-direktör för maskinafdelningen, eller någon af de vid jernvägstrafikstaten anstälde maskin-direktörer, eller ock af någon mot desse senare svarande tjänsteman vid enskild jernväg.

Härtill lades genom reglementet den 1 juni 1877 såsom ytterligare vilkor: att ej lida af färgblindhet.

Undervisningen skulle omfatta läran om

luften, dess sammansättning, expansionskraft och tryckning, samt om olika slags manometrar eller spänstighetsprofvare, äfvensom om säkerhetsventilers ändamål, beskaffenhet och beräkning;

värmets egenskaper och verkningar, samt om termometern;

ångor och kokningsföreteelsen;

kroppars bundna värme;

förbränning och olika slags brännmaterialier;

olika slags ångpannor;

grunderna för ångans användande såsom drifkraft och om ångmaskinernas olikhet i afseende på ångans sätt att verka;

de mer allmänt förekommande lokomotivens konstruktion, begagnande och skötsel.

Denna undervisning indrogs emellertid år 1890. I ett af särskilde komiterade afgifvet förslag till nytt reglemente och ny stat för navigations-skolorna i riket föreslogs: att den en del navigationsskolor enligt nådiga reglementet den 1 juni 1877 åliggande befattning med undervisnings meddelande åt lokomotivförareelever skulle upphöra. Marinförvaltningen instämde deri under anförande, att rättigheten till sådan undervisning blifvit så sparsamt begagnad, att under de tre närmast förflutna åren endast två af den statens jernvägar tillhörande personal aflagt lokomotivförare-examen, samt att, om förslaget vunno Kongl. Maj:ts bifall, jernvägsstyrelsen ingalunda torde komma i förlägenhet för anordnande inom eget förvaltningsområde af den undervisning, som för lokomotivförarens utbildning kunde vara erforderlig.

Kongl. jernvägsstyrelsen förklarade sig icke heller hafva något emot denna förändring att påminna. På grund af allt detta hemstälde statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet, under åberopande för öfrigt deraf, att utbildning för lokomotivförare vore något för navigationsskolornas egentliga ändamål främmande, att det till undervisnings meddelande åt lokomotivförare-elever vid navigationsskolorna i Stockholm, Göteborg och Malmö anvisade anslaget måtte indragas, hvilket ock skedde*).

Anledningen dertill, att intresset för denna utbildningskurs visade sig så ringa från personalens sida, var emellertid icke, såsom man kunde tänka sig, personalens motvilja eller ligkiltighet för teoretisk utbildning, utan den omständigheten, att vederbörande underlätto att göra denna utbildning med derpå följande examen *obligatorisk* för vinnande af befordran.

De första åren efter kursens inrättande blefvo de, som aflagt förare-examen, i främsta rummet påtänkta vid befordran; också visade sig då intresset för densamma så stort, att i slutet af år 1879, då det vid Sveriges statsbanor fans 198 lokomotivförare, examen hade aflagts af 60 personer, af hvilka 46 tillhörde statens jernvägar. Sedermera blef emellertid krafvet på denna examen vid befordring till lokomotivförare allt mer af vederbörande åsidosatt och lemnades slutligen alldeles ur räkningen. Då sålunda ingen hänsyn togs till dem, som i tanke på snabbare befordran underkastade sig den tidspillan och kostnad, som en dylik kurs medförde, blef följdén naturligtvis den, att ingen vidare brydde sig derom, helst som de flesta redan voro familjefäder, hvilket gjorde utgifterna, i form af minskad arbetsförtjenst under den tid, som kursen pågick, dubbelt känbara.

Det synes därför, som om komitén bort göra till sin uppgift att utfinna en lämplig utväg att afhjelpa detta missförhållande. Att i dess ställe yrka på kursens afskaffande var ju att gå alldeles baklänges.

Såsom ofvan nämnts, instämde marinförvaltningen i komiténs yrkande *under anförande, att rättigheten till sådan undervisning blifvit så sparsamt begagnad, att under de tre senaste åren endast två af den statens jernvägar tillhöriga personal aflagt lokomotivförare-examen m. m.* Denna uppgift var emellertid origtig och berodde uppenbarligen på något skriffel. I stället för »två» skulle det stå »i medeltal två per år».

Enligt »Inskriftsbok för lokomotivförareelever vid navigationsskolan i Stockholm» hade nemligen icke mindre än 10 stycken förareelever ut-examinerats under den nämnda tre-årsperioden 1887—1889, och af dessa 10 hade 6 förordats från statens jernvägars sida.

*) Statsrådsprotokollet den 11 jan. 1890 femte hufvudtiteln sid. 20.

Och för öfrigt: af hvad anledning omnämnde marinförvaltningen icke de enskilda jernvägar tillhörande elever, som under tidsperioden i fråga hade aflagt lokomotivförareexamen? Kongl. jernvägsstyrelsen hade dock i sin skrifvelse 22 februari 1867 särskildt talat om denna grupp af jernvägar, naturligtvis i akt och mening, att äfven deras förare för framtiden skulle erhålla en likadan utbildning som statsjernvägarnes. Detta borde så mycket mer hafva uppmärksamrats, som de enskilda jernvägarne vunnit en sådan utsträckning, att de 1890 mätte i längd 5,405 kilometer mot 2,613 kilometer statsbanor. Motsvarande siffror 1870 voro respektive 590 och 1,118.

Härtill kommer, att då man med rätta anser det vara ett statsintresse att bereda undervisning åt och fordra examen af icke blott dem, som utbildas till maskinister på kronans *fartyg*, utan äfven dem, som utbildas till tjänst å enskilda redares, så borde det väl äfven anses såsom ett lika viktigt statsintresse, att maskinisterna icke blott på statens egna utan äfven på enskilda jernvägars *lokomotiv* vore för sitt yrke fullt utbildade män. Den trafikerande allmänhetens säkerhet fordrar det lika väl på det ena stället som på det andra och lika väl på land som på sjö.

Kongl. jernvägsstyrelsen omnämnde redan 1871 i sin skrifvelse af $\frac{23}{10}$ till Kongl. Maj:ts och rikets kommerskollegium, att den ville draga försorg om, att »den efter nuvarande (det vill säga 1871 års) förhållanden mera lämpad afhandling (angående lokomotiv) blefve utarbetad». Detta har dock veterligen aldrig blifvit verkställt, oaktadt 30 år sedan dess förflutit och jernvägarne under denna tid vunnit en då icke anad utveckling. Ej heller har något rationellt försök gjorts att bibringa lokomotivpersonalen sådana kunskaper i yrket, att den kunnat rättfärdiga de stora och berättigade anspråk, som i våra dagar ställas på densamma.

Hvilken fara för den allmänna säkerheten på våra jernvägar detta innebär, bör hvar och en kunna fatta, som i tidningarna läst om jernvägsolyckor och den viktiga roll lokomotivföraren spelar dervidlag. Hvilken ofantlig förlust af människolif och dyrbar materiel kan icke på några ögonblick förorsakas genom en lokomotivförares försummelse, bristande kunskap eller rådighet!

Härvid böra icke vederbörande styrelse och befäl anses ursäktade blott genom att framlägga de reglementen, instruktioner och cirkulär, som angifva hvad som fordras af lokomotivföraren, *då de veta*, att han *faktiskt* saknar de förutsättningar eller den kompetens, hvarförutan han icke ens med bästa vilja kan uppfylla hvad som i dessa föreskrifter stadgas.

Teknikens stora framsteg, jernvägarnes ofantliga tillväxt och allmänhetens kraf på större hastighet såväl som bekvämlighet har naturligt nog haft till följd, att äfven lokomotiven blifvit större och mera komplicerade, särskildt genom de många apparater, som tillkommit för smörjning, vattenmatning, tågens uppvärmning och bromsning m. m., hvilket allt numera skötes af lokomotivföraren. Härtill kommer, att man får alltjemt större och tyngre tåg, allt flere tågmöten, mera trafikerade och invecklade bangårdar, hvilket allt, i förening med den högt uppdrifna hastigheten, ställer betydligt större fordringar på lokomotivpersonalen nu än för 30 år sedan.

Bristen på yrkesskolor för jernvägspersonalen har under årens lopp gjort sig allt mer känbar äfven bland personalen sjelf, hvilken ifrigt dryftat detta spörsmål och äfven framlagt förslag till bristens afhjelpande. Vid sammanträde den $18/_{11}$ 1893 uppdrog statsbanornas tjänstemannaförening åt sin styrelse att tillsätta en komité för afgifvande af betänkande i ämnet. Till ledamöter i denna komité utsågos öfverdirektörsassistent K. Killander, baningeniör W. Wahren och byråassistent J. Lundberg. I komiténs utlåtande, som afgafs den 23 april 1895, heter det: »Sedan jernvägarne numera vunnit den utsträckning och betydelse, att deras organisation och det sätt, hvarpå de handhafvas, blifvit af förut ej anad vigt för hela samhället och göra sig gällande på snart sagdt alla områden inom det borgerliga lifvet, hafva äfven fordringarna på dem, åt hvilka handhafvandet af detta kulturens och industriens mäktiga redskap blifvit anförtrodt, stigit till den höjd, att en särskild utbildning för deras viktiga tjänst icke längre torde kunna undvaras. Vid jernvägen gäller ofta mer än annorstädes, att hvarje man på sin plats och i sin mån bidrager till det helas framgång, och ingen tjänst är dervid så obetydlig, att icke ett samvetsgrannt, pligttroget och sakkunnigt uppfyllande deraf är af vigt, ja af nöden, för hela det stora maskineriets ostörda och verkningsfulla arbete.»

Derefter följer ett med stor omsorg och sakkännedom utarbetadt förslag till utbildningskurser för *all* jernvägspersonal. Förslaget kom dock aldrig till verkställighet, emedan det ansågs för vidlyftigt och kostbart att då genomföra.

Det torde dock icke vara tvifvel underkastadt, att en dylik vidtomfattande utbildningsskola förr eller senare *måste* blifva en verklighet. Men innan detta kan ske, är nödvändigt, att man på allvar tager i tu med att ordna hvad som icke utan de allra menligaste följder för hela samhället kan uppskjutas, nemligen frågan om *lokomotivförarnes* utbildning och dermed

sammanhängande kompetensprof. Bristerna hos denna grupp af jernvägs-personalen äro, såsom hvar man känner, mest ödesdigra.

De lokomotiv, som för närvarande äro i bruk i Sverige, lära representera ett värde af ungefär 60 millioner kronor, och kostnaden för deras drift kan beräknas till ungefär 6 millioner årligen. Man kan då lätt tänka sig, hvilka betydliga summor som kunna genom lokomotivförarnes okunnighet gå förlorade. Det är väl äfven troligt, att så sker, ehuru det icke blir bemärkt i en så stor utgiftspost som ifrågavarande eller ens med bestämmdhet kan af vederbörande befäl kontrolleras, emedan förbrukningen sker under så varierande förhållanden, att någon bestämd norm icke kan fastställas. Om nu genom att bibringa personalen en ändamålsenlig teoretisk fackutbildning en eller annan procent af utgiften för kol och smörjor, för maskiners reparation m. m. kunde inbesparas — hvilket utan öfverdrift bör kunna påräknas — så vore enbart värdet af denna besparing mer än tillräckligt att bestrida utgifterna för anordnandet af sådana utbildningskurser, som här äro i fråga.

Inrättandet af dylika kurser skulle äfven vara af stor betydelse för en god lösning af nykterhetsfrågan bland lokomotivpersonalen. Vederbörande finge nemligen under kursens fortgång osökt tillfälle att på det noggrannaste studera elevernas karakter och öfriga själssegenskaper för att sedan med ledning deraf vid befordringar göra för tjensten betryggande urval.

Men som jag redan i inledningen till denna motion antydt, är det äfven nödvändigt att tillse, att det arbete, som fordras af lokomotivföraren, inskränkes inom rimliga gränser. Äfven den kunnigaste, nyktraste och i alla afseenden mest pålitlige lokomotivförare kan genom öfveranstängning blifva förslöad, så att han *icke förmår* att utveckla den vaksamhet, omsorg och rådighet, som på hans plats äro så nödvändiga. För den trafikerande allmänhetens säkerhet bör det därför i lag bestämmas, att en lokomotivförares tjenstgöring icke må utom i trängande nödfall — vare sig på statens eller på enskilda bolags jernvägar — utsträckas utöfver ett visst timtal för dag. Det nu för statsbanorna gällande reglementets kap. 1 § 6, att en hvar *skall tjenstgöra, när och hvar helst han dertill beordras*, är en orimlighet. Det bör enligt min tanke *icke ens vara lokomotivföraren tillåtet*, äfven om han dertill sjelfmant erbjuder sig, att göra lokomotivtjenst utöfver en viss daglig tid, der icke omständigheterna *tillfälligtvis* göra det alldeles nödvändigt. Men såsom ordalagen nu lyda, kan han af oresonliga eller kitsliga förmän förföljas med öfveranstängande tjenstgö-

ring huru mycket som helst, i synnerhet om han gjort sig misshaglig för dem. Och om han då till följd af själisk och kroppslig utmattning begår ett fel, som vållar en olycka, så väntar honom strängt straff, medan hans förman, den egentligen skyldige, går alldeles fri.

Vid äfven den flygtigaste eftertanke torde man finna, att en genom lång oafbruten tjänstgöring öfveransträngd och sömnig lokomotivförare är ungefär lika vådlig för den allmänna säkerheten som en rusig eller mindre kompetent.

Att lokomotivpersonalens tjänstgöring också verkligen tarfvar reglering genom lag, derom torde ej tvifvel kunna hysas. Vid lokomotivmannakongressen i Göteborg 8 juli 1898 antogs en så lydande resolution: »Kongressen protesterar mot den onaturligt långa tjänstgöringstiden, som är rådande vid jernvägarne. Allmänheten har rätt att fordra full säkerhet till lif och lemmar under sina resor, och kongressen anser, att detta ej kan erbjudas af en personal, som ganska ofta får tjänstgöra 15 à 20 timmar å rad. De olyckor, som inträffat, hafva ofta, om icke direkt så åtminstone indirekt, stått i samband med öfveransträngning hos lokomotivpersonalen, hvadan det med hänsyn till de resandes säkerhet bör i lag stadgas, att tjänstgöringstiden för lokomotivpersonalen, vid normala förhållanden, under inga omständigheter får öfverstiga åtta timmar på dygnet, eller der detta, på grund af särskilda omständigheter, icke lämpligen låter sig utföra, högst fyratioåtta timmar i veckan, så jemnt fördelade som möjligt. Tillika uttalar sig kongressen mot den klausul i kontrakten, som stadgar tvång för personalen att tjänstgöra »när och hvar så påfordras», alldenstund det visat sig, att detta stadgande utgör ett medel till magtmissbruk af det underordnade befälet, hvadan bemälda klausul bör ändras, begränsas eller helt borttagas.»

»Till vederbörande jernvägsmyndigheter ställer kongressen slutligen den frågan: *Är en förare eller eldare, som genom för lång tjänstgöringstid blifvit öfveransträngd, vid inträffad olyckshändelse ansvarig för sina handlingar?*»

— — — — —
På grund af hvad jag här ofvan anfört, tillåter jag mig att hemställa,

att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta genom sakkunnige män utreda, huruvida icke för alla — såväl statens

som enskilda bolags — järnvägar gällande föreskrifter
böra af Kongl. Maj:t utfärdas angående

a) skärpta kompetensvilkor för lokomotivpersona-
len, såväl hvad angår dess nykterhet och karakter i
öfrigt som dess kunskaper i ämnen, hvilka äro af
betydelse för dess yrke, samt i sammanhang därmed
vidtagande af åtgärder för dess teoretiska utbildning,

b) bestämd maximitid för samma personals tjänst-
göring, så att en för personalen själf skadlig och för
den trafikerande allmänheten farlig öfveranstängning
förebygges,

äfvensom att Kongl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kan gifva anledning.

Stockholm den 20 februari 1901.

P. Waldenström.
