

N:o 22.

Ank. till Riksd. kansli den 25 april 1901, kl. 3 e. m.

*Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 22,
med anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl.
Maj:t med begäran om utredning angående kompetens-
vilkor för anställning som lokomotivförare m. m.*

Till utskottet har hänvisats motionen n:o 165, hvori herr *P. Waldenström* hemställer, 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 — jernvägar gällande föreskrifter böra af Kongl. Maj:t utfärdas, angående a) skärpta kompetensvilkor för lokomotivpersonalen, såväl hvad angår dess nykterhet och karakter i öfrigt som dess kunskaper i ämnen, hvilka äro af betydelse för dess yrke, samt i sammanhang dermed vidtagande af åtgärder för dess teoretiska utbildning, b) bestämd maximitid för samma personals tienstgöring, 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.

Såsom stöd för sin hemställan anför motionären följande:

»Ju mer jernvägsnätet i vårt land utvecklar sig dels genom statens, dels genom enskilda bolags jernvägsbyggande, och ju mer trafiken till-

växer, 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 menskliga krafter.

I främsta rummet gäller detta lokotivpersonalen. 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 halsa, 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 öfveransträngning. 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 förslöande öfveransträngning 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 dessa drycker alltid medför *fara* för onykterhet. Bland de människor, 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 jernvägsolyckor 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 tåles, 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 se, 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 trängande 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 materielns 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 tjänstemän. Att flytta upp dem i tjänstemannaklassen 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 tjänare 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 derå, att, sedan såväl 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 navigationsskola, vissa vilkor för personers antagaude 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 hemställde styrelsen, huruvida icke, derest, till följd af ifrågavarande utvidgningen af undervisningsämnena vid navigationsskolorna, 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 jernvägstyrelsens framställning, tillstyrkt densamma, blef den jemte bifogad utredning inför Kongl. Maj:t af departementschefen statsrådet Bergström föredragen under Riksdagens sjetta 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 ång-

maskiner. 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 behöfvas 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 äskade 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 fräjd och vara känd för pålitligt uppförande;
- c) att minst sex månader hafva tjenstgjort såsom eldare på lokomotiv vid statens eller enskild jernväg samt 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 tjensteman 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 spänstighetsproffvare, 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 ång-
 maskiners 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 navigationsskolorna 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 lokomotivförareexamen, samt att, om förslaget vunne Kongl. Maj:ts bifall, jernvägstyrelsen ingalunda torde komma i förlägenhet för anordnande inom eget förvaltningsområde af den undervisning, som för lokomotivförares utbildning kunde vara erforderlig.

Kongl. jernvägsstyrelsen förklarade sig icke heller hafva något emot denna förändring att påminna. På grund af allt detta hemställde statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet, under återopande 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 likgiltighet för teoretisk utbildning, utan den omständigheten, att vederbörande underläto att göra denna utbildning med derpå följande examen *obligatorisk* för vinnande af befördran.

De första åren efter kursens inrättande blefvo de, som aflagt förareexamen, i främsta rummet påtänkta vid befördran; också visade sig då intresset för densamma så stort, att i slutet af år 1879, då det vid

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

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 lokotivförare-examen m. m.* Denna uppgift var emellertid oriktig och berodde uppenbarligen på något skriffel. I stället för »två» skulle det stå »i medeltal två per år».

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

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 statsjernvägarne. 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 tjenst 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 ²³/₁₀ till Kongl. Maj:ts och rikets kommerskollegium, att den ville draga försorg om, att »en 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 menniskolif 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 flera 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 tjenstemanna-

förening åt sin styrelse att tillsätta en komité för afgifvande af betänkande i ämnet. Till ledamöter i denna komité utsågos öfverdirektörs-assistent 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 vidt-omfattande 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 jernvägspersonalen 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 bestämdhet 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 ändamåls-enlig 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 sjäsegenskaper 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 öfveransträngning 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 å statens eller på enskilda bolags jernvägar — utsträckas utöfver ett visst timal 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 öfveransträngande tjenstgöring 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 flyktigaste eftertanke torde man finna, att en genom lång, oafbruten tjenstgöring öfveransträngd och sömnig lokomotivförare är ungefär lika vådlig för den allmänna säkerheten som en rusig eller mindre kompetent.

Att lokomotivpersonalens tjenstgöring också verkligen tarfar 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 tjenstgöringstiden, 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 tjenstgöra 15 à 20 timmar å rad. De olyckor, som inträffat, hafva ofta, om icke direkt, så åtminstone indirekt, stått i samband med öfveranstängning hos lokomotivpersonalen, hvadan det med hänsyn till de resandes säkerhet bör i lag stadgas, att tjenstgöringstiden 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 tjenstgöra »*när och hvar så påfordras*», alldenstund det visat sig, att detta stadgande utgör ett medel till magtmissbrnk af det underordnade befälet, hvadan bemälde klausul bör ändras, begränsas eller helt borttagas.»

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

Utskottet har på det sätt, § 46 i Riksdagsordningen förmår, inhemtat upplysningar från styrelsen för statens jernvägar, och har den 19 dennes fått mottaga följande skrifvelse jemte två bilagor:

Jernvägsstyrelsens skrifvelse till Riksdagens Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 2.

I nådigt bref den 1 sistl. mars har Kongl. Maj:t anbefalt jernvägsstyrelsen att, för utredning beträffande en inom Riksdagen väckt motion om kompetensvilkor för anställning såsom lokomotivförare m. m., meddela Riksdagens Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 2 följande upplysningar:

1:o huruvida styrelsen ansåge, att skärpta kompetensvilkor för lokomotivpersonalen, såväl hvad anginge dess nykterhet och karakter i öfrigt som dess kunskaper i ämnen, hvilka voro af betydelse för yrket, kunde finnas nödvändiga;

2:o huruvida, till undvikande af öfveranstängning, en bestämd maximitid för samma personals tjenstgöring kunde och borde stadgas; samt

3:o huruvida det kunde vara lämpligt att i reglemente eller kontrakt föreskrifva, att lokomotivpersonalen skulle tjenstgöra »när och hvar helst den dertill beordrades»; äfvensom att för öfrigt afgifva det yttrande och lemna de ytterligare upplysningar, hvartill ofvannämnda motion kunde föranleda.

Med anledning häraf får jernvägsstyrelsen anföra följande:

1:o *Angående kompetensvilkoren.*

Af §§ 2 och 3 i »Instruktion för lokomotivförare och eldare vid statens jernvägar» (se bil. I) framgå de fordringar, hvilka för närvarande ställas å lokomotivpersonalens kompetens.

Styrelsen, som anser, att dessa fordringar ej böra skäpas, har dock funnit, att de böra lämpligen dels förtydligas och dels utförligare angifvas.

Hvad dervid då först angår fordringarna på nykterhet och karakter i öfrigt, så innefattas dessa visserligen redan i den stadgade fordran på ett hedrande uppförande, men har styrelsen för afsigt att derjemte i ett tillägg till instruktionen särskildt framhålla nykterhet som ett oeftergiftigt kompetensvilkor.

Beträffande åter de teoretiska kunskaperna har styrelsen, som redan år 1899 låtit anordna en teoretisk kurs för lokomotivpersonal i Göteborg (se bil. II, utdrag ur skrifvelse från distriktsförvaltningen vid II distriktet), på grund af sålunda vunnen erfarenhet gifvit samtliga distriktsförvaltningar i uppdrag att inom resp. distrikt för extra lokomotiveldare tills vidare anordna årliga undervisningskurser af hufvudsakligen samma omfattning som förenämnda kurs i Göteborg, och har styrelsen för öfrigt, att såsom kompetensvilkor i detta hänseende för ordinarie lokomotiveldare angifva ungefär det kunskapsmått, som af en extra lokomotiveldare i vanliga fall bör kunna vid genomgående af en sådan kurs inhämtas.

2:o *Angående maximitid för lokomotivpersonalens tjenstgöring.*

Denna tjenstgöring fastställas i allmänhet genom turlistor (se bil. III a. b. c. d.)

Af dessa turlistor framgår, att för ifrågavarande personal tjenstgöringstiden icke blir och ej heller kan blifva lika lång alla dagar samt att efter ett för de olika turerna varierande antal tjenstedagar — 2, 3, 4 eller 5 — följer fridag.

Vid bestämmande af lokomotivpersonalens tjenstetid måste därför hänsyn tagas dels till tjenstgöring *i oafbruten följd* och dels till antal *tjenstetimmor under en tidsperiod*, t. ex. en månad, omfattande både tjenste- och fridagar.

I båda dessa hänseenden anser styrelsen, att tjenstgöringstiden — omfattande såväl tiden för tågväxel — och reservtjänst som ock den tid, som åtgår för lokomotivs framförande till tåg och dess återförande till lokomotivstall — bör till förekommande af dess allt för stora utsträckning genom bestämmelser i möjligaste mån begränsas; någon alldeles bestämd gräns torde dock — för så vidt den icke sättes så hög, att den derigenom förlorar sin betydelse — icke kunna fastställas, när ju afvikelser måste medgifvas för sådana undantagsfall, då med anledning af snöhinder, väsentliga rubbningar i tågens gång, truppsammandragningar, plötsliga sjukdomsfall eller dylikt trafikens behöriga upprätthållande med nödvändighet fordrar tjenstetidens tillfälliga utsträckning utöfver hvad som under vanliga förhållanden i allmänhet är tillåtet.

Sedan någon tid pågår därför inom styrelsen utredning beträffande möjligheten att fastställa vissa bestämmelser i den antydda riktningen såväl för lokomotivpersonalen som för en del andra grupper af å linien tjenstgörande personal, hvilka bestämmelser styrelsen tänkt sig skulle till en början försöksvis under ett år tillämpas.

3:o Angående bestämmelsen, att lokomotivpersonalen skall tjenstgöra »när och hvar helst den dertill beordras».

Med afseende å denna fråga är styrelsen af den åsigten, att sjelfva jernvägs-tjenstens natur gör en bestämmelse af detta slag för lokomotivpersonalen liksom för all annan tågpersonal nödvändig, då ju särskildt vid de förut berörda undantagsfallen trafiktjenstens behöriga upprätthållande eljest skulle kunna omöjliggöras.

Stockholm den 16 april 1901.

Th. Nordström.

K. O. Zethelius.

B. O. Ekman.

Bil. I.

Instruktion för lokomotivförare och eldare vid statens jernvägar.

Art. 1.

Allmänna föreskrifter.

§ 1.

Förare och eldare stå under befäl af:

Maskindirektören, maskiningeniören äfvensom vederbörande maskinbefäl vid lokomotivstationerna inom det distrikt, i hvilket de tjenstgöra, i alla frågor, som angå förares och eldarens tjenstgöringsskyldighet och uppförande samt skötseln af dem anförtrödda lokomotiv;

Stationsföreståndaren, i alla frågor, som angå ordningen på stationen, tillfälliga ändringar i tjenstgöringen samt rörelser, som önskas med lokomotivet;

Konduktören, i hans egenskap af tågbefälhafvare enligt tjenstgöringsreglementets föreskrifter; och

Verkstadsbefålet, vid tjenstgöring i verkstad.

Eldaren står dessutom under förarens befäl i allt, som rör lokomotivets skötsel och handhavande.

Förmän.

§ 2.

Anställning som förare kan endast erhållas af person, som minst ett år tjenstgjort som lokomotiveldare och derunder ådagalagt ett hedrande uppförande samt visat sig ega goda kroppskrafter, snabb uppfattning, rådighet och lugn. Dessutom fordras god hörsel och synförmåga samt normalt färgsinne.

*Förares
insigter och
egenskaper.*

Förare skall ega godkänd kunskap i tjänstgöringsreglementet vid statens jernvägar, i denna instruktion och i gällande instruktioner, utfärdade till betryggande af bantågens säkerhet vid passerandet af svängbroar, bankorsningar, banföreningar eller andra ställen, som skyddas af fast signal, äfvensom i gällande föreskrifter rörande bromsars skötsel och i bestämmelserna om requisition och förbrukning af materialier till lokomotivens drift. Dessutom skall han alltid skaffa sig kunskap i tidtabellen för de tåg, hvilka han skall föra.

Vidare skall föraren hafva noggrann kännedom om lutnings- och krökningsförhållanden å de bansträckor, å hvilka han skall föra tåg, om läget af stationer, banföreningar, bankorsningar, svängbroar, fasta signalinrättningar och andra ställen, der särskild uppmärksamhet fordras.

Slutligen skall föraren vara kunnig i allt, som rör lokomotivens skötande och förande, ändamålet med lokomotivens särskilda delar, sättet, på hvilket de arbeta, samt medlen att upptäcka och afhjelpa bristfälligheter. Föraren skall äfven kunna uppmäta och afbildla lokomotivens enklare delar.

§ 3.

*Eldares
insigter och
egenskaper.*

För anställning som lokomotiveldare erfordras att hafva arbetat som maskinarbetare i lokomotiv-verkstad minst två år och tjänstgjort som eldarelärling minst sex månader och derunder hafva ådadalagt ett hedrande uppförande samt visat sig ega goda kroppskrafter, rådighet och lugn. Dessutom fordras god hörsel och synförmåga samt normalt färgsinne.

Eldare måste vidare hafva god kunskap i svenska språkets innanläsning och skrifning efter diktamen, räkning med hela tal, decimalbråk och regula de tri, gällande mått- och vigtsystem, tjänstgöringsreglementet och denna instruktion. Eldare och lärlingar skola genom vederbörande maskindirektörs försorg pröfvas i de ämnen, som i §§ 2 och 3 af denna instruktion angifvas. Utan godkänd pröfning får ej befordran ske.

§ 4.

*Allmänna
åligganden.*

Förare och eldare skola med ordning, punktlighet och nit fullgöra alla sina åligganden; åt lokomotivets skötsel skola de ega all möjlig omtanke och i förbrukningen af materialier iakttaga en väl beräknad sparsamhet. Utan afseende å den ordinarie befattning, de innehafva, äro de skyldiga att tjänstgöra å lokomotiven, i stallarne eller i verkstaden.

§ 5.

*Förares
åligganden.*

Föraren åligger att sköta lokomotivets manövrering såväl för bantågs framförande som för vexlingar å stationerna, att öfvervaka eldarens arbeten, men äfven att sjelf verksamt deltaga i lokomotivets skötande och iordningställande.

§ 6.

*Eldarens
åligganden.*

Eldaren skall vara föraren behjelpig i utförandet af alla arbeten, som erfordras för lokomotivets iordningställande till tjänstgöring, ångpannans skötsel, intagning af vatten och bränsle, hemtning af öfriga materialier, rengörning och smörjning samt lyktornas putsning och tändning, bromsning m. m.

§ 7.

Föraren skall vid hvarje lämpligt tillfälle undervisa eldaren i lokomotivets konstruktion, skötsel och förande samt i de reparationsarbeten, som kunna komma ifråga att af lokomotivpersonalen verkställas i stallet eller å linien. Han skall äfven bibringa eldaren kännedom om banans kröknings- och lutningsförhållanden, läget af stationer, banföreningar, banksorsningar, svängbroar o. d. samt i de för dessa platsers skyddande gällande instruktioner. Föraren skall i allo föregå eldaren med ett godt exempel, liksom den senare skall mot den förre visa lydnad, uppmärksamhet och beredvillighet.

*Föraren
skall undervisa
eldaren.*

§ 8.

Derest ej maskindirektören uttryckligen dertill förordnat annan person, är föraren ansvarig för, att lokomotivet vid dess inställande till tjänst är till alla delar i sådant skick och så utrustadt med allt, hvad under tjänstgöringen behöfves, att ingen rubbning i den föreskrifna tjänstgöringen inträffar, som genom förtänksamhet kunnat undvikas.

*Ansvar för
lokomotivets
tjänstbarhet.*

§ 9.

Under tjänstgöringen skall föraren noga gifva akt på beskaflenheten af lokomotivets viktigare delar, såsom panna, axlar, hjul, fjedrar, rörliga maskindelar ect. De bristfälligheter, som af honom iakttagas, skall han genast anmäla för maskinbefälet och jemväl inskrifva i den anmärkningsjournal, som för sådant ändamål finnes i lokomotivstallet.

*Anmälan
om brister
å lokomotiv.*

Uppstår sådant fel å lokomotiv i tjänstgöring, att tågrubbning deraf förorsakas, *skall föraren skyndsamt afsända till maskindirektören telegrafiskt meddelande om felets beskaflenhet, dervid upplysande om, huruvida lokomotivet kan af föraren försättas i tjänstbart skick.*

§ 10.

Föraren är ansvarig för, att alla de inventarier och reservdelar, som äro upptagna i lokomotivets inventarieförteckning, finnas å detsamma och äro i fullgodt skick. Inventarieförteckningen skall alltid finnas å lokomotivet, och skall densamma granskas och dess riktighet erkännas af hvarje förare, som öfvertager lokomotivet från verkstaden eller från annat distrikt. Ifrågavarande effekter skola alltid åtfölja lokomotivet, och får ingenting af dem lemnas till annat lokomotiv utan tillåtelse af vederbörande maskinbefäl.

*Ansvar för
inventarier.*

§ 11.

Af de order, som anslås i lokomotivstallet, äro förare och eldare skyldiga att taga kännedom, såväl vid sin ankomst för tjänstgöringens börjande som före sitt aflägsnande vid tjänstgöringens slut.

*Anslagna
orders
inhemtande.*

§ 12.

Förares och eldars tjänstgöringstider och turer bestämmas af maskindirektören, som deröfver låter uppsätta turlistor å lokomotivstationerna. Ingen förare eller eldare må på eget bevåg utbyta den honom ålagda tjänstgöring mot en annans.

*Tjänst-
göringstider
och turer.*

§ 13.

*Förare eller
eldare å tåg
oförmögen att
tjenstgöra.*

Blifver förare å tåg oförmögen att tjenstgöra, skall eldaren med biträde af någon bland tågpersonalen framföra tåget till station, der annan förare kan erhållas. Är eldaren oerfaren i lokomotivs förande eller obekant med bansträckan i fråga, skall han endast införa tåget till nästa station, der, efter anmälan hos stationsföreståndaren, order afvaktas. Blir eldaren otjenstbar, skall föraren begära hjälp af tåg- eller stationspersonal, till dess annan eldare erhållits.

§ 14.

*Sjukdomsfall
o. d. anmäles.*

Insjuknar förare eller eldare, så att han ej kan fullgöra den honom åliggande tjenstgöring, skall han genast derom göra anmälan hos närmaste förman samt vid anfordran anskaffa läkareintyg. Afsigtlig underlåtenhet härutinnan bestraffas såsom tjenstefel. För sen inställelse till tjenstgöring, försummelse att i god tid anmäla vare sig laga förfall eller återinträde i tjenstgöring efter sjukdom eller tjenstledighet skola äfven betraktas såsom tjenstefel.

§ 15.

*Rapporters
afgifvande.*

Öfver all tjenstgöring med lokomotiv skall föraren göra anteckningar i för sådant ändamål erhållen dagbok. Efter slutad tjenstgöring skola dessa anteckningar införas i en rapport efter fastställt formulär med iakttagande af korthet och tydlighet i alla anmärkningar, som deri upptagas, och under beaktande af att såsom tjenstefel bestraffas vårdslöshet, upprepad glömska och origtighet i uppgifter eller opassande skrifsätt vid rapporters afgifvande. Sådant rapport skall aflemnas till närmaste maskinbefäl på tider, som maskindirektören bestämmer, men om rapport afhandlar olycksfall eller annan händelse af vigtig natur, skall den afgifvas genast efter tågets ankomst till slutstation.

Art. 2.

Lokomotivskötseln.

§ 16.

*Inställelse till
tjenstgöring.
Lokomotivets
iordningställande.*

Förare och eldare skola infinna sig till tjenstgöring å af maskinbefålet bestämd tid och plats samt utföra de arbeten med lokomotivets iordningsställande, hvilka af maskindirektören föreskrifvas i särskilda *ordningsregler*, som skola finnas anslagna i hvarje lokomotivstall.

Föraren skall i god tid före tjenstgöringens början uttaga smörjningsämnen m. m. i tillräcklig mängd, på det att ej genom brist derpå dröjsmål må uppstå.

Alla lyktor å lokomotivet skola hållas i godt skick, så att de alltid äro klara till användning.

§ 17.

*Tillsyn å upp-
eldadt loko-
motiv.*

Uppeldadt lokomotiv får ej lemnas utan tillsyn af dess förare eller eldare. Då det är stillastående, skall regulatorn vara stängd, slidomkastningen stäld i sitt midtläge, cylindrarnes utblåsningsventiler öppnade och bromsen tillsatt.

§ 18.

När lokomotiv är i tjänst, ansvarar föraren för att pannan alltid är försedd med vatten åtminstone till visaren för det lägsta tillåtna vattenståndet och att ångtrycket icke öfverstiger det för lokomotivet fastställda arbetstrycket. Skulle det inträffa att vattenytan icke synes i glaströret, äfven då regulatören öppnas, så får vatten icke inmatas, utan skall elden skyndsamt nedrakas under hvalfvet och täckas med sand eller ock släckas med vatten eller snö. Vidare skall ångtrycket minskas genom säkerhetsventilens öppnande, ångas inblåsande i tendern medelst injektorerna och lokomotivets igångsättande, i fall det förut stod stilla. Först sedan föraren öfvertygat sig, att eldstadstaket icke är öfverhettadt och nedböjdt, får vatten inmatas.

*Vattenstånd
och ångtryck
i pannan.*

Stiger ångtrycket öfver den tillåtna gränsen, så skall vatten inmatas och asklådsluckorna fullständigt tillslutas.

§ 19.

Vatten och bränsle skola alltid finnas i tillräcklig mängd å tjänstgörande lokomotiv. Skulle det emellertid inträffa brist derå genom någon omständighet, så skall föraren minska antalet vagnar i tåget, så att han kan framföra återstoden till plats, der förråden åter kunna fyllas. God tillgång å sand skall alltid finnas å lokomotivet.

*Förråd af
vatten, bränsle
och sand.*

Intagning af vatten och bränsle skall ske skyndsamt och i regeln å de stationer, som maskindirektören anvisat för de särskilda tågen. Föraren skall tillse att svängkranar, fällarmar, landgångar o. d. återföras i sitt rätta läge, innan lokomotivet lemnar platsen.

§ 20.

För erhållande af såväl bränsle som smörjningsämnen skall föraren aflemna tryckta och stämplade requisitionskort, som af honom ifyllas på föreskrifvet sätt.

*Requisition af
materialier.*

§ 21.

När lokomotivet efter tjänstgöringens slut införts i stallet, skall ångventilen stängas, slidomkastningen ställas i sitt midtläge, bromsen åtdragas och cylindrarnes utblåsningsventiler öppnas. Vidare stängas asklådsluckorna, elden nedrakas under hvalfvet och vatten inmatas i pannan, till dess ångtrycket fallit till hälften af det för pannan tillåtna.

*Lokomotivets
behandling
efter tjänst-
göringens slut.*

Lokomotivets rörliga maskindelar, fjedrar, axlar, hjul och ringar undersökas derefter, de sistnämnda medelst lätta hammarslag.

§ 22.

Innan vattnet urtappas ett i stallet befintligt lokomotivs panna för spolning eller reparation, skall en tafva med tydlig inskrift: »Intet vatten finnes i pannan» upphängas framför eldstadsluckorna och får ej derifrån borttagas, förrän pannan åter är fylld.

*"Intet vatten
finnes i
pannan!"*

När spolning af pannan skall företagas, bör denna vara afsvalnad, derest spolningen icke sker med hett vatten.

§ 23.

*Regler för
lokomotivets
skötande.*

Vid lokomotivets skötsel och förande skall föraren iakttaga såväl de allmänna regler, i hvilka han aflagt kunskapsprof, som äfven de särskilda föreskrifter, rörande vissa lokomotiv eller vissa inrättningar på lokomotiven, hvilka af befälet delgifvas honom.

Art. 3.

Tågtjensten.

§ 24.

*Lokomotivets
inställelse.*

Föraren skall infinna sig med lokomotivet fullt tjenstfärdigt på tid och plats, som af stationsbefälet blifvit bestämd, och utföra de rörelser med lokomotivet, som af honom äskas.

§ 25.

*Förarens och
eldares plats.*

När lokomotivet är i rörelse, skola både föraren och eldaren befinna sig på detsamma. Innan lokomotivet igångsättes, skall föraren tillse, att icke eldaren befinner sig å plats, der han kan lida skada.

När lokomotiv står stilla i tåg- eller stationstjenst, måste antingen föraren eller eldaren befinna sig på eller tätt invid detsamma; den andre får ej aflägsna sig från lokomotivets omedelbara närhet utan stationsföreståndarens medgifvande. Skulle stationsrörelse påfordras under förarens eller eldarens bortovaro, beordrar stationsföreståndaren någon af tåg- eller stationspersonalen att biträda å lokomotivet med bromsens skötande och aktgifvande på handsignalerna.

§ 26.

*Urens regle-
ring. Af-
gångssignal.
Tidtabell.*

Förare och eldare skola före affärden från utgångsstationen ställa sina ur efter stationsuret och jemföra desamma med konduktörens.

Förare får icke afgå med tåg eller lokomotiv utan att hafva erhållit föreskrifven afgangssignal och utan att vara försedd med tidtabell eller skriftlig order från trafikbefälet.

§ 27.

*Tillsyn å
kopplingen
med tåg.*

Före tågets igångsättande å utgångsstationen och sedermera, så snart lokomotivet varit fränkoppladt, skall föraren antingen sjelf eller genom eldaren förvissa sig om, att kopplingen mellan lokomotivet och närmaste vagn är ordentligt verkställd, och att å tåg, i hvilket signallina, värmelednings- eller vakuumslangar skola utgå från lokomotivet, dessa äro på ett fullt betryggande sätt förenade med detsamma. Äro två lokomotiv spända för ett tåg, skall föraren på det främre ansvara för kopplingen med det bakre och föraren å detta ansvara för kopplingen med tåget.

§ 28.

*Försiktig
igångsättning.*

Igångsättande af tåg skall ske med varsamhet, så att ryckningar i kopplen samt slirning undvikas. Lokomotiv skall med försigtighet föras mot det tåg, med hvilket det skall kopplas, så att knuffar undvikas.

Stoppandet af tåg och särskildt persontåg skall under normala förhållanden utföras varsamt, så att häftiga stötar å vagnarna undvikas.

Har tåg stannat på station å annan plats än den afsedda, får föraren ej åter sätta det i gång utan att handsignal dertill gifvits.

§ 29.

Då tåg lemnar en station eller ett ställe på banan, der det stannat, skall föraren antingen sjelf eller genom eldaren öfvertyga sig om, att alla vagnarna i tåget medfölja, samt efterse, huruvida någon signal gifves till tåget från stationen eller banan.

Aktgifvande på tåg vid igångsättning.

§ 30.

De i tjänstgöringsreglementets kap. 2 § 12 föreskrifna signaler med ånghvisslan skola alltid gifvas tydligt och bestämdt. Lokomotiv får icke sättas i rörelse, utan att en kort signal med ånghvisslan gifvits.

Signalers gifvande med ånghvisslan.

Hvarje onödigt användande af ånghvisslan förbjudes.

§ 31.

Under tjänstgöring å i gång varande lokomotiv få förare och eldare icke sysselsätta sig med läsning eller annat, som afleder deras uppmärksamhet från tjänstbestyren.

Förbud mot läsning å lokomotiv.

§ 32.

Under tågs gång skall föraren i regeln befinna sig bredvid handtagen till slidomkastningen och regulatorn samt hafva sin uppmärksamhet rigtad på det sätt, på hvilket lokomotivet arbetar, samt på bana och signaler hufvudsakligen framför tåget.

Förare och eldare skola intaga bestämda platser och hålla god utkik.

Eldaren skall, då han ej är sysselsatt med pannans eller maskinens skötsel, intaga sin plats bredvid bromsvefven samt aktgifva på vagnarne i tåget samt på de signaler, som gifvas företrädesvis från tåget eller vid sidan af och efter det samma.

Såväl förare som eldare skola aktgifva på banvakternas signaler samt på signaler, som gifvas å stationerna. Vid passerandet af en station skall föraren förvissa sig om, huruvida någon signal gifves efter tåget.

§ 33.

Föraren skall framföra tåget efter gällande tidtabell och med så jemn fart, som banans lutnings- och krökningsförhållanden, väderleken, skenornas tillstånd, de bemannade bromsvagnarnas antal och belastning samt bromsinrättningarnas beskaffenhet medgifva, och skall han alltid afpassa hastigheten så, att han är beredd att stanna för stoppsignal på de i tjänstgöringsreglementets kap. 2 § 4 föreskrifna ställen och att behörigen sakta farten, om varsamhetssignal gifves.

Farten skall vara jemn och tåget i förarens hand.

Det åligger till följd häraf föraren att skaffa sig kannedom om tågets storlek, sammansättning och ungefärliga tyngd samt särskildt om antalet bemannade bromsvagnar och deras duglighet, på det han må kunna göra de erinringar, som tjänstgöringsreglementets kap. 3 § 42, mom. 2 föreskrifver.

Vid brytningspunkter mellan lutningar och stigningar skall föraren iakttaga försigtighet vid ångans påsläppande och afstängande samt vid bromsarnes tillsättande och lossande, på det att häftiga ryckar må undvikas.

§ 34.

*Tågs
hastighet.*

Föraren är skyldig tillse, att tågets hastighet *aldrig och ej ens på en kortare sträcka af banan* blir större än den i tjänstgöringsreglementets kap. 3 § 48 mom. 2 för motsvarande slag af tåg medgifna största hastigheten, och skall han därför observera, hvilket antal sekunder, som åtgår för kilometerns tillryggaläggande i synnerhet i lutningar. Är den i tidtabellen medgifna tiden för gången mellan stationerna för knappt tillmätt, så att föraren icke finner det möjligt att köra efter tidtabellen utan att bryta mot tjänstgöringsreglementets nyssberörda föreskrifter, skall han anmäla förhållandet till maskindirektören.

Finner föraren svårighet att hafva tåget i sin magt medelst bromsarne, eller gifver banans eller materielens tillstånd anledning till farhågor, så skall han, derest det icke blir nödvändigt att rent af stanna, minska hastigheten under den i tidtabellen beräknade för att betrygga tågets säkerhet och befria sig från ansvar.

§ 35.

*Tåg
försenadt.*

Är tåg försenadt, skall föraren göra, hvar på honom beror, för att om möjligt återvinna den förlorade tiden eller åtminstone för att förekomma ytterligare försening; allt dock utan att hastigheten blir större än hvad tjänstgöringsreglementet medgifver för motsvarande tågslag och utan att tågets säkerhet riskeras. Är tåg försenadt mer än 15 minuter och skall det möta annat tåg, så måste föraren vara beredd på tågmötets förflyttning till annan station än den i tidtabellen angifna och för den skall nalkas den eller de stationer, som kunna förväntas blifva mötesstationer, med sådan hastighet, att han kan stanna på föreskrifvet afstånd (tjänstgöringsreglementets kap. 2 § 4) utanför yttersta vexeln, i händelse den fasta signalen bibehålles för stopp. Intill dess att tågmötet skett, skall *föraren sjelf* förvissa sig om och anteckna, hvilka signaler visas *före* och *efter* tåget vid stationer, som detta passerat utan att stanna.

§ 36.

*Oväntad
stoppsignal
eller hinder
för tåg.*

Märker föraren oväntad stoppsignal eller upptäcker han å banan eller tåget hinder för tågets säkra framförande, eller fara att människor blifva öfverkörda, skall han med största skyndsamhet stoppa tåget med de honom till buds stående medlen i följande ordning:

regulatorns stängande,
upprejade bromssignaler,
lokomotiv- och tenderbromsens tillsättande,
sandning å skenorna,
omkastning af slidrörelsen och
påsläppning af motånga genom regulatören.

De båda sistnämnda åtgärderna böra, såsom skadliga för lokomotivet, endast användas, då de öfriga medlen visa sig icke tillfyllestgörande.

Är tåget försedt med kontinuerlig bromsinrättning, så sättes denna i verksamhet samtidigt med regulatorns stängande.

§ 37.

Då föraren märker vare sig större kreatur eller småkreatur i större antal å banan framför tåget, skall han söka genom att öppna utblåsningsventilerna och ånghvisslan skrämman dem från banvallen och, om sådant ej lyckas, stoppa tåget.

Kreatur å banan.

§ 38.

Iakttager föraren under tågets gång sådan bristfällighet å banan, som kan utgöra hinder för tågs säkra gång, skall han anmäla förhållandet å nästa station, der tåget stannar, samt intaga anmärkning derom i tjensterapporten.

Anmälan om hinder å banan.

Föraren skall likaledes i sin rapport anmäla alla oregelbundenheter i signaleringen.

§ 39.

Märker föraren eld å banvallen eller å mark i banans omedelbara närhet, skall han derom underrätta närmaste banvakt, och, derest ej alltför stor tidsutdrägt skulle följa, sjelf biträda vid släckningen.

Eld å banan eller dess närhet.

§ 40.

Är tåg försedt med kontinuerlig bromsinrättning, skall föraren städse gifva akt på den bromskraft, som genom denna bromsinrättning står till hans förfogande samt om denna befinnes otillräcklig, vid första tillfälle meddela detta till tågföraren, som då ombesörjer nödig handbromsning. Inträffar fel å den kontinuerliga bromsinrättningen under tågets gång, skall föraren stoppa tåget för att underrätta tågföraren derom.

Kontinuerlig bromsinrättning af profvas.

§ 41.

Inträffar skada å lokomotivet, skall föraren, till undvikande af onödig tidsförlust, genast söka göra klart för sig, huruvida hjelplokomotiv skall af honom begäras, eller om han kan försätta det lokomotiv han förer i tjenstbart skick, innan hjelplokomotivet kan hinna anlända. Han skall derpå ofördröjligen vidtaga de åtgärder, som för lokomotivets fortskaffande äro möjliga och erforderliga.

Åtgärder vid skador å lok., urspårning, öfverhängande fara.

Otjänstbart lokomotiv å banan får icke lemnas utan tillsyn af sin personal utan maskinbefällets tillstånd, såvida icke naturförhållandena göra vistandet derå eller derinvid vådligt.

Urspårar lokomotiv eller vagn, skall föraren skyndsamt bringa tåget att stanna och fortast möjligt lyfta fordonet på spår, ifall detta låter sig göra med de medel, som stå till buds, men eljest requirera hjelp, dervid uppgifvande, hurudana förhållandena äro.

Råkar tåg eller lokomotiv ut för någon öfverhängande fara, är det förarens och eldarens moraliska skyldighet att bibehålla sin plats å lokomotivet för att göra, hvad i deras magt står, till farans afvärjande eller minskande, och böra de först derefter tänka på sin personliga räddning.

§ 42.

Då två lokomotiv äro förspända ett tåg, är det föraren på det första, som ansvarar för tågets gång och gifver nödiga signaler. Det andra lokomotivet bör

Två lokomotiv för ett tåg.

endast tjena till hjälp för det första, och dess gång helt och hållet rättas efter dettas, hvarföre ock föraren på det andra lokomotivet skall öppna regulatorn sist och stänga den först, i båda fallen försigtigt. En *kort signal* från det första lokomotivets ånghvissla eller dess förares ena arm, sträckt uppåt, skall under gång tillkännagifva, att farten skall minskas och att föraren å det andra lokomotivet derföre bör stänga dess regulator. Då farten skall ökas, gifver föraren å det första lokomotivet signal dertill medelst ena armens utsträckande vågrätt eller med *ett långt och ett kort ljud* med ånghvisslan.

§ 43.

*Försigtig-
hetsmått vid
vägar.*

Då tåg eller lokomotiv passerar vägöfvergångar eller framgår i närheten af allmänna vägar, bör föraren undvika att hålla sotareventilen och cylindrarnes utblåsningsventiler öppna, att häftigt påsläppa ånga eller i allmänhet vidtaga sådana åtgärder, som kunna skrämra vägarandes hästar.

§ 44.

*Snöplogar
i tåg.*

Snöplog å hjul får jemlikt tjänstgöringsreglementets kap. 3 § 43 icke anbringas framför tåg, som medför resande. Dylig plog får dock medföras i sådant tåg med vilkor, att den går baklänges och sist i tåget samt att sista vagnen ej medför resande. Snöplog, fästad å lokomotivets bufferplanka och nående öfver den samma, får med banbefällets medgifvande anbringas å lokomotiv, som för tåg med resande, *men detta får ej framföras med större hastighet än 30 kilometer i timmen.* För mindre snöplogar, fästade å lokomotivet och ej nående öfver bufferplankan, göras inga undantagsbestämmelser, men föraren å sådant lokomotiv måste iakttaga försigtighet, när snön uppkastas så högt, att den hindrar utsigten.

§ 45.

*Farliga
rörelser med
lokomotiv.*

I händelse förare beordras att företaga sådan rörelse med lokomotiv, som han anser kan blifva farlig eller skadlig, skall han uttala denna sin åsigt till den, som gifvit befallningen. Upprepas det oakadt befallningen, måste den åtlydas af föraren, som dock vid rörelsens utförande skall göra, hvad på honom beror, för att afvärja faran eller skadan. Förhållandet skall upptagas i förarens tjänsterapport.

§ 46.

*Tågs upp-
värmning.*

Är tåg försedt med ångvärmning med ledning från lokomotivet, skall föraren rätta sig efter de föreskrifter, som gälla för tågens uppvärmning och särskildt i afseende på regleringen följa konduktörens tillsägelser, med iakttagande af att ångtrycket i ledningen icke får öfverstiga *1 kg. pr kv.-centimeter.*

Art. 4.

Stations- och Reservtjensten.

§ 47.

*Lokomotivs
hastighet å
bangård.*

Då lokomotiv går ensamt inom stationsområde, får det aldrig framföras med större hastighet, än som tjänstgöringsreglementets kap. 3 § 48 mom. 2 tillåter för

vagnsvexling. Med största varsamhet skall lokomotivet föras intill fordon eller stänginrättning, öfver vändskifva eller vagnvåg, i stall eller godsmagasin.

§ 48.

Vid vexling skall föraren med påpasslighet aktgifva på de signaler, som gifvas, samt iakttaga stor försigtighet vid lokomotivets framförande, så att skada ej må drabba vare sig de personer, som vistas på bangården, eller materielen eller det i vagnarne befintliga godset.

*Försigtighet
vid vexling.*

Då vagnar skjutas af lokomotivet, får detta icke stannas så plötsligt, att buffrar och kopplingar taga skada. Då vagnar knuffas, bör detta likaledes ske med varsamhet och urskiljning.

Föraren må icke tillåta någon att, stående på lokomotivets eller tenderens fotsteg, färdas genom magasins- eller stallport.

§ 49.

När lokomotiv befinner sig i godsmagasin, under perrongtak eller å annat ställe, der röken från skorstenen kan besvära människor eller nedsvärta byggnader och gods, åligger det föraren att handhafva fyren så, att minsta möjliga rök uppstår, och att ånga ej afblåser genom säkerhetsventilerna. Vid användandet af injektorerna eller vid öppnandet af cylindrarnes utblåsningsventiler å sådana platser skall jemväl försiktighet iakttagas, så att icke skada eller förgelse förorsakas.

*Nedrökning,
utsläppning
af vatten
m. m. und-
vikes.*

§ 50.

Då lokomotiv är förlagdt i reservtjänst, skall det samma hållas i beredskap att utgå omedelbart efter erhållen order, och såväl dess förare som eldare finnas tillhands, så snart de icke genom maskinbefällets föranstaltande blifvit afösta. Ångtrycket i pannan skall hållas 3 kg. *under arbetstrycket*, fyren skall visserligen hållas dämpad, men dock så frisk, att en liflig förbränning uppstår, då kol inkastas och lokomotivet igångsättes. Smörjkopparna skola vara fyllda och vekarne i ordning, om ock upplyftade ur smörjrören. Fullt förråd af vatten och bränsle samt smörjningsämnen skall finnas.

Hvarje förare, eldare och lärling skall innehafva ett exemplar af denna instruktion och vid tjänstgöring medföra detsamma.

Stockholm den 7 februari 1896.

RUDOLF CRONSTEDT.

Fredrik Almgren.

Hastighetstabeller.

En kilometer tillryggalagd på	Motsvarar		En kilometer tillryggalagd på	Motsvarar	
	i kilometer pr timme	i meter pr sekund		i kilometer pr timme	i meter pr sekund
30 sek.	120	33,3	1 min. 5 sek.	55	15,4
32,7 »	110	30,6	1 » 12 »	50	13,9
36 »	100	27,8	1 » 20 »	45	12,5
37,0 »	95	26,4	1 » 30 »	40	11,1
40 »	90	25,0	1 » 43 »	35	9,7
42,4 »	85	23,6	2 » 0 »	30	8,3
45 »	80	22,2	2 » 24 »	25	6,9
48 »	75	20,8	3 » 0 »	20	5,6
51,5 »	70	19,4	4 » 0 »	15	4,2
55,5 »	65	18,0	6 » 0 »	10	2,8
1 min. 0 »	60	16,7	12 » 0 »	5	1,4

Drifhjulens diameter i meter	Vid en hastighet af											
	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25	20
	kilometer i timmen, göra drifhjulen följande antal varf på 10 sekunder											
2,0	33	31	29	27	24	22	20	18	16	13	11	9
1,9	35	33	30	28	26	23	21	19	16	14	12	9
1,8	37	34	32	30	27	25	22	20	17	15	12	10
1,7	39	36	34	31	29	26	23	21	18	16	13	10
1,6	41	39	36	33	30	28	25	22	19	17	14	11
1,5	—	41	38	35	32	29	27	24	21	18	15	12
1,4	—	—	41	38	35	32	28	25	22	19	16	13
1,3	—	—	—	41	37	34	31	27	24	20	17	14
1,2	—	—	—	—	41	37	33	29	26	22	18	15
1,1	—	—	—	—	—	40	36	32	28	24	20	16
1,0	—	—	—	—	—	—	40	35	31	27	22	18

Bil. II.

Transsumt.

Till kongl. jernvägsstyrelsen.

Undervisningskursen tog sin början i början af november månad och har med en veckas uppehåll vid jul fortgått till och med den 31 januari 1900, då examen med deltagarne i kursen i närvaro af kongl. styrelsens ombud, t. f. Byrådirektören B. O. Ekman och II Distriktsförvaltningens ledamöter egde rum. I undervisningen hafva deltagit 24 st. extra eldare, hvilka förut genom cirka 2 års tjenstgöring å linien förskaffat sig kunskap i den praktiska delen af yrket. Eleverna hafva, under den tid undervisningen pågått, varit sysselsatta å lokomotivrepurationsverkstaden dagligen till kl. 4 e. m., då öfverläsning af föregående dag lemnade uppgifter vidtog, och fortsattes härmed till kl. 6 e. m. Från kl. 6 e. m. till kl. $\frac{1}{2}$ 8 egde derefter de egentliga lektionerna rum.

Undervisningen har omfattat:

Innanläsning.

Skrifning: Rättskrifning efter diktamen och rapportskrifning. Vid rapportskrifningen har så tillgått, att eleverna erhållit uppgift om någon händelse, som antages hafva inträffat, och hafva de sedan fått lemna en skriftlig redogörelse i rapportform öfver händelsen i fråga.

Räkning: De fyra enkla räknesätten i hela tal, vanligt bråk och decimalbråk, enkel och sammansatt regula de tri, beräkning af enklare ytor och volymer, metersystemet.

Fysik: Värmelärans elementära begrepp. Läran om gaser med särskild hänsyn till vattenånga och dennas användande som drifkraft.

Ångmaskinslära: Lokomotivets konstruktion och verkningssätt, de olika maskindelarnes användning, lokomotivångpannans skötsel, ångans verkningssätt i cylindrarne, lokomotivets dragkraft, olika bromssystem m. m.

I undervisningen hafva samtliga elever deltagit med nit och intresse, och hafva de ganska väl kunnat tillgodogöra sig densamma. Genom talrika från lokomotivtjensten hemtade exempel har man sökt göra undervisningen så fruktbringande som möjligt.

Genom den nu avslutade undervisningskursen har vunnits den erfarenheten, att iurättandet för hvarje år af obligatoriska sådana kurser, hvilka måste genomgås före anställandet i ordinarie tjänst, skulle medföra stora fördelar. Utom det att genom sådana kurser personalen bibringas ett visst kunskapsmått, äro de lämpliga äfven derigenom, att vederbörande befäl under desammas lopp erhåller en närmare kännedom om elevernas karakter än under linietjensten många gånger är fallet

Afskrift.

*Till styrelsen för Bergslagernas jernvägsaktiebolag.
Göteborg.*

Anmodad att yttra mig öfver de i bifogade skrifvelse från Andra Kammarrens tillfälliga utskott uppställda frågorna med anledning af herr P. Waldenströms motion, får jag härmed äran meddela:

1:o) att jag anser gagnlöst skärpa kompetensvilkoren för lokomotivpersonalen genom påbud af »absolut afhållsamhet» eller »fullkomlig nykterhet»; alldenstund enligt mitt begrepp enda garantien för nykterhetens bevarande är personalens egen moral och månheten om sitt anseende. En person må hafva varit ansedd för aldrig så nykter, innan han besteg lokomotivet, så händer det att han till och med inom ganska kort tid efter sin befordran till eldare kan hafva blifvit stor vän af starka drycker. Det är tydligt att befälet endast tillfälligtvis kan utöfva kontroll på en personal, som sällan är i dess närhet, och för att »kåren» må kunna vinna det anseende som den, enligt hvad motionären säger, nu så ifrigt eftersträfvat, bör det ligga hvarje medlem om hjertat att vaka öfver kamraternas nykterhet och att, om ej annat hjälper, se till att sådana onyktra individer blifva skilda från tjensten.

Det ligger nära till hands att skylla olyckshändelser på onykter lokomotivpersonal, men en utredning af den saken torde nog visa, att det minsta antalet berott derpå — vare detta sagdt utan att vilja taga onykterhet hos lokomotivpersonalen i försvar — men derföre att motionären framhåller, att tolerans mot onykterhet hos denna personal är orsak till många sorgliga olyckshändelser. Under 20 år har vid Bergslagernas jernvägsaktiebolag mig veterligt intet olycksfall orsakats till följd af onykterhet hos lokomotivpersonalen; men många olycksfall hafva bestått deri, att onyktra personer, som trafikerat banan, blifvit ihjelskorda.

Att kunskaper i ämnen, hvilka äro af betydelse för yrket, må kunna vara nödvändiga äfven för lokomotivpersonalen är obestriddigt; i all synnerhet som tillgången på folk, som varit i tillfälle att under längre tid i verkstäderna utbildat sig för yrket, numera är ytterst knapp och man är hänvisad till sådana yngre personer, som hafva endast ett- eller på sin höjd två-årig verkstadspraktik. För denna yngre generation skulle undervisning i en yrkesskola naturligtvis vara af stor vikt, då de derigenom erhöle någon ersättning för den mindre grundliga praktiken, och vore en yrkesskola med statsanslag för utbildandet ej allenast af lokomotivpersonal utan jernvägspersonal i allmänhet derföre ett önskemål.

Vid val af personal för lokomotivförareyrket kommer emellertid kunskapsbetygen i andra rummet, under det att i främsta rummet kommer ett nyktert och pålitligt uppförande i förening med god uppfattningsförmåga, stark kroppsbyggnad o. dyl. Under gradpasseringen i och utom verkstaden bibringas dessa sedan nödig kännedom om ett lokomotivs alla delar jemte hvad som fordras för deras ansvarsfulla befattning. Det är klart att fordringarne växa med utvecklingen i jernvägsrörelsen och att derföre den äldre lokomotivpersonalen kunde behöfva utbildas genom läsning. I medvetandet häraf har nog äfven en del åtgärder vidtagits, ehuru genomförandet är svårare än man i allmänhet tror; då det ju ej kan bli fråga om inrättandet af skolor för en personal, som oftast har sin tienstgöring utom hemorten.

2:o) Bestämd maximitid för lokomotivpersonalens tjänstgöring har jag svårt att kunna tänka mig genomförbar; men väl torde vissa normer för reglering af deras arbetstid kunna uppställas hos oss lika väl som i utlandet. Att lokomotivpersonalen vid våra jernvägar i allmänhet skulle vara så öfveransträngd, som motionären framhåller, eller att deras tjänstgöring öfverskrider rimlighetens gränser, kan jag för min del ej tro; åtminstone anser jag ej detta vara förhållandet vid Bergslagernas jernväg. Under de sista 5 åren har visserligen maximitjänstgöringstiden i vissa godståg gått upp till nära 12 timmar och i vissa snälltåg till 9 timmar per dag, men i allmänhet har medeltjänstgöringstiden per dag, inclusive fridagarna, varit motsvarande $8\frac{1}{2}$ och $6\frac{3}{4}$ timmar, hvilket en rättvis personal ej gerna bör kunna beklaga sig öfver, synnerligast som den under senare åren fått betydliga lindringar i ställtjensten för att kunna disponera sin fridag helt. Motionären har visserligen rätt uti att lokomotiven numera äro »större och mera komplicerade särskildt genom många apparater», men derföre ej sagdt att derigenom lokomotivpersonalen blir mera ansträngd; tvärtom kan man våga påstå att de tillkomna nymodigare apparaterna underlätta deras arbete och öka säkerheten. Snart nog behöfver en förare ej röra sig från sin stol på maskinen.

3:o) Föreskriften om att lokomotivpersonalen skall tjänstgöra när och hvarhelst den dertill beordras, torde, af lätt begripliga skäl, ej kunna strykas.

Det vore ej möjligt att uppehålla trafiken, om personalen ej skulle kunna disponeras vid påfallande behof, och i det stora hela lär väl ingen kunna påstå, att jernvägarna missbrukats eller »kitsligt» begagnats sig deraf. Helt visst finnes intet jernvägsreglemente, der denna bestämmelse är utesluten.

Till sist anser jag för min del önskligt, att fackmän blifva i tillfälle att bedöma i hvad mån redan befintliga kompetensvilkor kunna behöfva ändras samt hvilka tillägg som möjligen kunna behöfva göras med anledning af utvecklingen af vår jernvägsrörelse under senare år samt de förändrade förhållanden, som arbetarörelsen åstadkommit.

Amål den 15 mars 1901.

O. Nyströmer.

Vidimeras:

Hjalmar Bergström. Erik Frosten.

Angående motsvarande förhållanden i några främmande land, har utskottet inhemtat följande:

I *England* hafva de tre stora jernvägsbolag, från hvilka uppgifter erhållits, nemligen *London and North Western Company, London*

and South-Western Railway och Lancashire and Yorkshire Railway, som det ock synes, enahanda bestämmelser i afseende på lokomotivpersonalens kompetens m. m.

Den, som vill bli lokomotivförare, börjar sin tjänst vid 16 till 18 års ålder såsom lokomotivputsare och befordras, om han visar sig lämplig, till eldare på vaxlingsmaskiner; han blir sedan eldare på gods- och lokaltåg. Derefter kan han stiga till förare på godståg, sedan han förvärfvat fullständig kännedom om vägen, som skall befaras, och om maskinens delar och arbetssätt. Sedan anses han kompetent till förare på passagerartåg, först å bibanor, sedan å hufvudlinien. Naturligtvis finnes det i hvar och en af dessa olika tjänstgöringar olika grader och aflöningsvilkor. Först sedan föraren under längre tid visat duglighet och pålitlighet i tjänsten, anses han kompetent att sköta maskiner å tåg på långa afstånd eller snälltåg.

I denna viktiga gren af jernvägstjänsten betraktas nykterhet och ett godt uppförande såsom väsentliga egenskaper, och hvarje afvikelse från pligtens väg eller från karaktersståndpunkt, som fordras af män, som sköta en eldares eller förares ansvarsfulla pligter, blir exemplariskt straffad. Dessa betjente måste skrifva sitt namn i en »timebook», förrän de börja sitt arbete och sedan de slutat detsamma, då tillfälle sjelfmant erbjuder sig att hålla ett vaksamt öga på deras tillstånd och dagliga vanor. Hvarje anledning till anmärkning i fråga om deras uppförande inrapporteras till afdelningschefen, som bestämmer, hvilket straff den skyldige bör undergå. Ett register hålles öfver alla förseelser, som begås af männen; naturligtvis hafva dessa förseelsers antal och beskaffenhet ett väsentligt inflytande på eldares och förares befordran o. s. v.

I en af de ofvan anförda skrivelserna från engelska jernvägsbolag anmärkes, att eldares och förares synförmåga pröfvas hvarjtjerde år, och i två af dem uppgifves, att en eldare eller förare, som visat sig berusad, genast (immediately) får afsked.

I skrifvelsen från London and Southwestern Railway nämnes, att de, som vilja vinna anställning som lokomotivputsare och i sinom tid befordras till förare, böra undergå pröfning i aritmetik. Att denna är mycket lätt, synes af en bifogad »examination form». Först lemnas ett kort prof på den sökandes handstil, så uträknas ett lätt additionstal i decimalbråk, ett likadant subtraktionstal, sedan en lättare multiplikation (t. ex. 7×94), en dito division (t. ex. $391,076 / 57$) samt slutligen ett par uppgifter i tillämpad aritmetik, exempelvis: Om en centner talg ko-

star 19 shilling, hur mycket kostar då ett pound; om fyra män kunna upplägga 30 tons kol på 8½ timmar, huru många män behövas då för att upplägga 200 tons kol på samma tid?

I *Frankrike* finnas liksom i England endast enskilda jernvägar, men regeringen har rätt, på föredragning af ministern för allmänna arbeten, att utöfva uppsigt öfver dessa jernvägar och utfärda reglementen för desamma. Det senaste reglementet är af den 1 mars 1901 och innehåller i art. 70, att ingen får anställas som lokomotivförare eller eldare, utan att han kan förete intyg om prof, aflagdt i enlighet med af ministern för allmänna arbeten lemnade bestämmelser, hvilka fortfarande äro desamma, som föreskrefvos i ett ministerielt dekrēt af den 3 maj 1892. Enligt detta fordras 1) för anställning som *lokomotiveldare*, att den, som söker sådan anställning, måste vara fransman, hafva undergått en läkarebesigtning särskildt med afseende å syn och hörsel samt hafva blifvit godkänd i en teknisk examen och i praktiska prof, d. v. s. han måste känna det hufvudsakliga af signalreglementet, ega kunskap om lokomotivets och tenderens hufvuddelar, särskildt säkerhetsapparaterna samt såsom minimum af praktisk kunskap känna, huru maskinen stoppas, huru bromsinrättningarna verka och huru pannan matas, 2) för anställning som *lokomotivförare* vid till allmänt begagnande upplåten jernväg fordras att vara fransman, hafva undergått ofvan angifna läkarebesigtning samt minst sex månader hafva tjänstgjort som eldare, såvida ej särskilda omständigheter föranleda undantag, samt att hafva aflagt examen och praktiska prof, d. v. s. visat sig ega kännedom om signalreglementet, maskinreglementet, tågreglementet, likasom om instruktioner och tjänsteföreskrifter, som stå i sammanhang med dem; dessutom bör han veta, huru maskinens och tenderens hufvuddelar hopsättas och löstas, samt om de olika bromsar, som äro i bruk på vederbörande jernväg, de fel, som kunna uppstå på vägen, och medlen att afhjelpa dessa. Minimum för praktiska prof är att förstå ledningen af flera tåg (la conduite de plusieurs trains.)

I *Tyskland* gäller sedan 1 januari 1900 följande stadga för pröfning af eldares och lokomotivförares kompetens:

1) *Eldare* skall vara utbildad som smed, lässmed eller kopparslagare och hafva tjänstgjort ett år i lokomotivverkstad samt sex månader som extra eldare. Vissa undantag kunna i fråga om denna föregående utbildning göras af vederbörande banförvaltning. I allmänhet böra endast sådana aspiranter få undergå pröfning, hvilka kunna antagas komma att

sedermåra aflägga lokomotivförareprof. Profvet aflägges a) i folkskolekunskaper, i synnerhet färdighet i innanläsning, förmåga att skriva läslig tysk stil, de fyra räknesätten, äfven med decimaler, samt i förmåga att förstå tjenstetidtabeller, utom de grafiska; b) kännedom om reglementariska, för alla jernvägsfunktionärer gemensamma föreskrifter; c) kännedom om behandlingen af de olika träslag och metaller, som användas vid maskinkonstruktion; d) speciel kännedom om lokomotivet och dess delar; e) kännedom om trafikreglementet på stambanorna, banreglementet på bibanorna samt signalreglementet för de tyska jernvägarne jemte de för distriktet gällande föreskrifter i fråga om verkställighet af sagda reglemente, tjensteföreskrifter för förare och eldare, såvidt de beröra de senare, samt en allmän kännedom om de för tågrangering gällande föreskrifterna. En praktisk pröfning i lokomotivets skötsel är erforderlig före den teoretiska pröfningen, och måste den, som vill söka eldareplats, åtminstone vara så mycket hemma i densamma, att han kan stoppa och backa.

2) *Förare* måste efter aflagdt prof som eldare åtminstone femton månader å rad hafva gjort eldaretjenst på gods- och passageraretåg och hafva varit sysselsatt vid tågrangering. Vid pröfningen måste ådagaläggas: a) förmåga att skriftligen redogöra för något fall, hemtadt från förarens tjenstesfer; b) noggrann kännedom om lokomotivet och dess delar; c) behandlingen af lokomotivet i gång, i hvila, uppeldadt och kallt; d) allmän kännedom om egenskaperna och behandlingen i fråga om det materiel, som användes vid maskinkonstruktion och vid trafik; e) kännedom om lokomotivets prestationsförmåga, de olika bromsapparaternas inrättning och handhafvande; f) kännedom om trafikreglementet för de tyska stambanorna och banreglementet för bibanorna, de tyska stambanornas byggnadssätt och utrustning; föreskrifterna för tågrangering, signalreglementet för de tyska jernvägarne och för distriktet utfärdade föreskrifter angående dessa reglementens verkställighet; tjensteföreskrifter för lokomotivförare och eldare, för stationspersonal, vaxlare (Weichensteller), banvaktare, konduktörer och vagnmästare, såvida dessa föreskrifter beröra lokomotivförarens tjenstesfer; g) kännedom om de bansträckor, som skola befaras. Före den skriftliga och muntliga pröfningen måste aspiranten ådagalägga sin praktiska kompetens genom proffärder såväl med ett passageraretåg som ett godståg under uppsigt af en maskintjensteman, ej mindre än ofvan nämnda kännedom om bansträckan. Öfver utgången af dessa prof utfärdar vederbörande ett betyg, som skall bifogas ansökningen att få undergå det teoretiska profvet.

I sammanhang härmed må nämnas, att i Tyskland prof afläggas för de allra flesta jernvägsbefattningar.

I *Danmark* gälla sedan år 1900 följande föreskrifter angående eldares och lokomotivförarens kompetens:

Betingelser för Ansættelse og Forfremmelse i Lokomotivpersonalet.

A. *For at kunne ansættes som Lokomotivfyrbøder (eldare) ved Statsbanedriften* udfordres för det første

I. At den paagældende

- 1) er i en *Alder* fra 20 til 30 Aar,
- 2) har dansk *Indfødsret*,
- 3) har en sund og kraftig *Konstitution* uden fremtrædende eller for Stillingen skadelige Legemsfejl og er i Besiddelse af fuld *Synsstyrke*, normal *Farvesans* og normal *Høreevne*,
- 4) hvis han ikke er fri for *Militærtjeneste*, har gennemgaaet den første samlede Uddannelse som værnepligtig og fra denne Tjeneste medbringer en tilfredsstillende Forholdsattest,
- 5) har ført en uplettet *Vandel* og ikke er behæftet med Gæld.

Tilstedeværelsen af disse Betingelser godtgøres:

- ad 1 og 2* ved Daabs- eller Fødselsattest (*Indfødsret* om fornødent ved yderligere *Beviser*),
- ad 3* ved Attest af en Jernbanelæge ved Statsbanedriften (er Ansøgeren erklæret for stedse udygtig til al Krigstjeneste, skal han forevise sit militære Utjenstdygtighedspas for Jernbanelægen, som da i sin Attest vil gøre fornøden Bemærkning herom),
- ad 4* ved militær Forholdsattest eller Utjenstdygtighedspas,
- ad 5* ved Attest fra 2 troværdige Mænd.

II. Endvidere kræves, at Ansøgeren

- 1) har *arbejdet* i det mindste 1 Aar i Statsbanedriftens *Værksteder* eller *Remiser* og herunder har udvist *Ædruelighed*, *Flinkhed* og overhovedet et tilfredsstillende Forhold,

- 2) har kört til Indøvelse i Lokomotivtjeneste og kan fremlægge Attest fra 2 forskellige Lokomotivførere, med hver af hvilke han har kørt i mindst 4 Uger, for at han kan fyre og smøre et Lokomotiv paa egen Haand.

III. Naar Ansøgeren opfylder de under I og II angivne Betingelser, vil den paagældende Maskininspektør (eller i hans Forfald en anden dertil af Maskinchefen beordret Embedsmand, ikke lavere end 5te almindelige Lønningsklasse) ved en af ham anstillet *Prøve for Lokomotivfyrbødere* forvisse sig om, at Ansøgeren er i Besiddelse af de nedenfor angivne teoretiske og praktiske Kundskaber og Færdigheder. Uden paa tilfredsstillende Maade at have bestaaet denne Prøve vil ingen blive ansat som Lokomotivfyrbøder.

Den nævnte Prøve gaar ud paa at undersøge, om den paagældende

- 1) kan regne med benævnte og ubenævnte Tal samt med almindelige og Decimal-Brøker,
- 2) kan skrive en læselig Haandskrift og nogenlunde ortografisk med Pen og Blæk,
- 3) kan udfærdige Lokomotivførerens daglige Rapport rigtigt,
- 4) kan læse Skrift og Tryk,
- 5) kan forstaa en Køreplan,
- 6) kan flytte et Lokomotiv med Damp og kan standse det,
- 7) kan sætte Vand paa Kedlen med en Injektor,
- 8) er bekendt med
 - a) almindelig Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte,
 - b) Instruks for Lokomotivpersonalet ved Statsbanedriften,
 - c) Hovedtrækkene saavel i Signalreglementet som i Reglementet for Togenes Gang og Politireglementet, for saa vidt disse vedkomme Lokomotivpersonalet,
 - d) de vigtigste Bestæmmelser angaaende Rangering,
- 9) kan beskrive og foretage det systematiske Eftersyn med Prøver af en Maskine, saaledes som dette bør udføres før og efter enhver Kørsel,
- 10) er kendt med Vakuumbremens Indretning og Virkemaade.

B. *Forinden en Lokomotivfyrbøder kan användes til Tjeneste som Lokomotivfører eller forfremmes til Fyrbøder af 1ste Klasse, maa han paa tilfredsstillende Maade have bestaaet Prøven for Lokomotivfører.* Denne Prøve afholdes af paagældende Maskininspektør i Forbindelse med en anden dertil af Maskinchefen beordret teknisk kyndig Embedsmand under Maskinafdelningen, ikke lavere end 5te almindelige Lønningsklasse, (eller i Maskininspektørens Forfald af to saadanne Embedsmænd i Forening) og gaar ud paa at undersøge om Fyrbøderen

- 1) besidder Færdighed i alle Grene af den praktiske Lokomotivfører- og Fyrbødertjeneste,
- 2) kender de forskellige Lokomotivtyper, der anvendes i hans Sektion, og kan angive Forskellen mellem disse,
- 3) er fuldstændig bekendt med Lokomotivernes Konstruktion og Delenes Samlingsmaade, med Frakobling af en Side af Maskinen og med de gældende Forskrifter for Hjulslid, periodiske Eftersyn af Maskindele samt Kedelprøver,
- 4) kender alle Stations- og Blokpost-Signalmasters Pladser og de lokale Signalbestemmelser, samt alle Vandforsyningsstationer og Kranernes Beliggenhed paa disse, alt for saa vidt angaar den eller de Strækninger, hvor han kører eller hvor han har kørt i længere Tid,
- 5) er fuldstændig bekendt med og har forstaaet Statsbanernes Politireglement og Signalreglement samt Reglementet for Togenes Gang, for saa vidt dette vedkommer Lokomotivpersonalet,
- 6) er bekendt med de Lokomotivtjenesten og alle ansatte vedrørende Ordre i Maskinchefens Ordresamling,
- 7) kan skrive et Reparationsforslag, indeholdende udførlig og forstaaelig Beskrivelse af Maskinens Mangler og Fejl,
- 8) kan afgive en med Pen og Blæk skreven tydelig og tilstrækkelig udførlig Erklæring om en Tjenestesag.

Af de foranstaaende Bestemmelser træder Afsnit A I. i Kraft straks. Afsnit A II. og III. træder i Kraft den 1ste Oktober 1899, saaledes at fra og med nævnte Dag ingen kan blive ansat som Fyrbøder uden at fyldestgøre samtlige under A. angivne Betingelser. Endelig træder Afsnit B i Kraft den 1ste Oktober 1900, saaledes at fra og med

nævnte Dag ingen Fyrbøder af lavere Klasse kan anvendes til Tjeneste som Lokomotivfører eller forfremmes til Fyrbøder af 1ste Klasse uden at have bestaaet den under B. angifne Prøve.

Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

Kjøbenhavn, den 11te Februar 1899.

Utskottet har tagit herr Waldenströms beaktansvärda motion i noggrannt öfvervägande och dervid funnit de i punkten a) föreslagna åtgärderna onekligen ledande till större trygghet vid jernvägstrafiken. Men då styrelsen för statens jernvägar, såsom framgår af ofvan anförda skrifvelse från densamma, antingen vidtagit eller är betänkt på att vidtaga dylika åtgärder, har utskottet ansett, att motionärens framställning i detta hänseende ej borde föranleda till något förslag från utskottets sida. Dock vill utskottet i berörda fall hafva uttalat, att det anser straffpåföljden för onykterhet, som af en lokomotivförare eller eldare visas under tjensten, kunna göras strängare t. ex. så sträng, som enligt ofvan meddelade upplysningar är fallet i England.

Beträffande de jernvägar, som tillhöra enskilda bolag, vill det synas utskottet, som om det ej vore ur vägen, att samma bestämmelser i förevarande hänseende för dem infördes, som nu äro vidtagna eller påtänkta för statsbanan.

Men då det ej varit möjligt för utskottet att bilda sig ett om-döme om huru en sådan föreskrift som den nu ifrågasatta skulle verka på de enskilda jernvägarnes förhållanden och då, så vidt utskottet har sig bekant, inga nämnvärda olägenheter af den nuvarande anordningen hit-tills förekommit samt då slutligen Kongl. Maj:t väl ej, derest så erfordras, lär underlåta att ingripa, har utskottet ej heller i denna del kunnat finna en särskild framställning för närvarande af behofvet påkallad.

Beträffande punkt b) i motionärens hemställan, synes det utskottet, att så väl statens som de enskilda jernvägsstyrelsernas skrivelser an-

gifvit tillräckliga skäl, hvarför åtgärder i detta hänseende öfver de vidtagna eller ifrågasatta svårligen skulle kunna anses utförbara.

Vid sådant förhållande får utskottet hemställa,

att förevarande motion ej måtte till någon kammarrens åtgärd föranleda.

Stockholm den 25 april 1901.

På utskottets vägnar:

JULIUS CENTERWALL.

Turlista för lokomotivförare och eldare å statens jernvägars I distrikt från och med 1 oktober 1900.

Tjänstodag	Tåg N:o	A linien	Antal timmar			Summa timmar		Medeltal timmar per dag		Medeltal per 30 dgr
			i tåg-tjänst	före och efter tåg-tjänsten	i reserv-tjänst	utom reserv-tjänst	reserv-tjänsten inräknad	utom reserv-tjänsten	reserv-tjänsten inräknad	reserv-tjänsten inräknad
Snälltåg.										
I	9	Stockholm—Hallsberg	4 t. 25 m.	3 t. 30 m.	0	7 t. 55 m.	—	} 5 t. 47 m.	} 173t. 30m.	
II	4	Hallsberg—Stockholm	4 t. 47 m.	1 t. 30 m.	0	6 t. 17 m.	—			
III	3	Stockholm—Hallsberg	5 t. 10 m.	3 t. 30 m.	0	8 t. 40 m.	—			
IV	10	Hallsberg—Stockholm	4 t. 35 m.	1 t. 30 m.	0	6 t. 05 m.	—			
V	Fri		0	0	0	0	—			
I	11	Stockholm—Hallsberg	6 t. 05 m.	3 t. 30 m.	0	9 t. 35 m.	—	} 6 t. 17 m.	} 188t. 30m.	
II	14	Hallsberg—Stockholm	4 t. 40 m.	1 t. 30 m.	0	6 t. 10 m.	—			
III	13	Stockholm—Hallsberg	4 t. 45 m.	3 t. 30 m.	0	8 t. 15 m.	—			
IV	12	Hallsberg—Stockholm	5 t. 55 m.	1 t. 30 m.	0	7 t. 25 m.	—			
V	Fri		0	0	0	0	—			
I	1	Stockholm—Katrineholm	2 t. 55 m.	3 t. 30 m.	0	6 t. 25 m.	—	} 5 t. 38 m.	} 169t. 00m.	
II	6	Katrineholm—Stockholm	3 t. 15 m.	1 t. 38 m.	0	4 t. 45 m.	—			
III	5	Stockholm—Katrineholm	3 t. 20 m.	3 t. 30 m.	0	6 t. 50 m.	—			
IV	2	Katrineholm—Stockholm	3 t. 15 m.	1 t. 30 m.	0	4 t. 45 m.	—			
V	7—8	Stockholm—Katrineholm—Stockholm	6 t. 00 m.	5 t. 00 m.	0	11 t. 00 m.	—			
VI	Fri		0	0	0	0	—			
I	82	Stockholm—Krylbo	3 t. 38 m.	2 t. 30 m.	0	6 t. 08 m.	—	} 4 t. 30 m.	} 135t. 00m.	
II	83	Krylbo—Stockholm	3 t. 38 m.	1 t. 30 m.	0	5 t. 08 m.	—			
III	84	Stockholm—Krylbo	3 t. 39 m.	2 t. 30 m.	0	6 t. 09 m.	—			
IV	81	Krylbo—Stockholm	3 t. 38 m.	1 t. 30 m.	0	5 t. 08 m.	—			
V	Fri		0	0	0	0	—			

Tjänstegrad	Tåg N:o	Å l i n i e n	Antal timmar			Summa timmar		Medeltal timmar per dag		Medeltal per 30 dgr
			i tåg-tjänst	före och efter tåg-tjänsten	i reserv-tjänst	utom reserv-tjänst	reserv-tjänsten inräknad	utom reserv-tjänsten	reserv-tjänsten inräknad	reserv-tjänsten inräknad
I	82	Krylbo—Bollnäs	4 t. 14 m.	1 t. 30 m.	0	5 t. 44 m.	—	4 t. 30 m.	135t. 00m.	
II	83	Bollnäs—Krylbo	4 t. 00 m.	1 t. 30 m.	0	5 t. 30 m.	—			
III	84	Krylbo—Bollnäs	3 t. 57 m.	1 t. 30 m.	0	5 t. 27 m.	—			
IV	81	Bollnäs—Krylbo	4 t. 21 m.	1 t. 30 m.	0	5 t. 51 m.	—			
V	Fri		0	0	0	0	—			
Snäll- och blandade tåg.										
I	84	Bollnäs—Ånge	4 t. 20 m.	2 t. 00 m.	0	6 t. 20 m.	—	5 t. 03 m. 8 t. 03 m.	241t. 30m.	
II	83	Ånge—Bollnäs	3 t. 59 m.	2 t. 00 m.	0	5 t. 59 m.	—			
III	264	Bollnäs—Ånge	6 t. 55 m.	1 t. 00 m.	12 t. 00 m.	7 t. 55 m.	19 t. 55 m.			
IV	81	Ånge—Bollnäs	4 t. 22 m.	2 t. 00 m.	0	6 t. 22 m.	—			
V	82	Bollnäs—Ånge	4 t. 16 m.	2 t. 00 m.	0	6 t. 16 m.	—			
VI	263	Ånge—Bollnäs	6 t. 30 m.	1 t. 00 m.	12 t. 00 m.	7 t. 30 m.	19 t. 30 m.			
VII	Fri		0	0	0	0	—			
VIII	Fri		0	0	0	0	—			
Blandade tåg.										
I	101 och 115	Stockholm—Hallsberg	7 t. 30 m.	3 t. 30 m.	0	11 t. 00 m.	—	6 t. 50 m.	205t. 00m.	
II	116 och 102	Hallsberg—Stockholm	8 t. 00 m.	1 t. 30 m.	0	9 t. 30 m.	—			
III	Fri		0	0	0	0	—			
I	103 Reserv.	Liljeholmen—Gnesta	2 t. 32 m.	1 t. 00 m.	5 t. 30 m.	3 t. 02 m.	9 t. 02 m.	4 t. 36 m. 9 t. 51 m.	295t. 30m.	
II	Reserv. 103	Gnesta—Katrineholm	2 t. 50 m.	1 t. 00 m.	15 t. 30 m.	3 t. 50 m.	19 t. 20 m.			
III	104 och 103	Katrineholm—Stockholm—Liljeholmen	6 t. 32 m.	4 t. 30 m.	0	11 t. 02 m.	—			
IV	Fri		0	0	0	0	—			

I	105 lokaltåg	Liljeholmen—Södertelge	7 t. 50 m.	1 t. 00 m.	0	8 t. 50 m.	—	} 7 t. 51 m.	235t. 30m.
II	lokaltåg	Södertelge—Saltskog.....	11 t. 05 m.	1 t. 00 m.	0	12 t. 05 m.	—		
III	106, 107	Södertelge—Stockholm—Södertelge	3 t. 20 m.	3 t. 30 m.	0	6 t. 50 m.	—		
	108, 111, 112	Södertelge—Stockholm—Södertelge—Sthlm...	4 t. 17 m.	6 t. 00 m.	0	10 t. 17 m.	—		
V	109, 110, 105	Stockholm—Södertelge—Sthlm—Liljeholmen	3 t. 02 m.	6 t. 00 m.	0	9 t. 02 m.	—		
VI	Fri		0	0	0	0	—		
I	232	Stockholm—Krylbo	7 t. 45 m.	3 t. 30 m.	0	11 t. 15 m.	—	} 6 t. 58 m.	209t. 00m.
II	231	Krylbo—Stockholm	7 t. 35 m.	2 t. 00 m.	0	9 t. 35 m.	—		
III	Fri		0	0	0	0	—		
I	237, 238	Upsala—Stockholm—Upsala	4 t. 30 m.	4 t. 00 m.	0	8 t. 30 m.	—	} 5 t. 49 m.	174t. 30m.
	239, 240	» » »	3 t. 35 m.	4 t. 00 m.	0	7 t. 35 m.	—		
III	Fri		0	0	0	0	—		
	233, 236	Upsala—Stockholm—Sala.....	5 t. 29 m.	4 t. 00 m.	0	9 t. 29 m.	—		
V	235, 234	Sala—Stockholm—Upsala.....	5 t. 25 m.	4 t. 00 m.	0	9 t. 25 m.	—		
VI	Fri		0	0	0	0	—		
I	266, 265	Hudiksvall—Ljusdal—Hudiksvall	4 t. 43 m.	3 t. 00 m.	4 t. 57 m.	7 t. 43 m.	12 t. 40 m.	} — 11 t. 02 m.	331t. 00m.
II	268, 267	» » »	4 t. 50 m.	3 t. 00 m.	4 t. 36 m.	7 t. 50 m.	12 t. 26 m.		
III		Växling i Hudiksvall				8t. växling	—		
IV	Fri		0	0	0	0	—		
Blandade och godståg.									
I	232	Krylbo—Bollnäs.....	6 t. 15 m.	2 t. 00 m.	0	8 t. 15 m.	—	} 6 t. 59 m.	209t. 30m.
II	231	Bollnäs—Krylbo.....	6 t. 37 m.	1 t. 30 m.	0	7 t. 07 m.	—		
III	466, 465	Krylbo—Storvik—Krylbo.....	8 t. 35 m.	4 t. 00 m.	0	12 t. 35 m.	—		
IV	Fri		0	0	0	0	—		
I	462, 255	Söderhamn—Kilafors—Söderhamn.....	3 t. 53 m.	3 t. 00 m.	0	6 t. 53 m.	—	} 5 t. 59 m.	179t. 30m.
II	252, 251, 254, 253	» » »	6 t. 01 m.	2 t. 25 m.	0	8 t. 26 m.	—		
III	256 Lit. Bo. C 461 » »	» » »	5 t. 40 m.	3 t. 00 m.	0	8 t. 40 m.	—		
IV	Fri		0	0	0	0	—		

Tjänstedag	Tåg N:o	Å linjen	Antal timmar			Summa timmar		Medeltal timmar per dag		Medeltal per 30 dgr
			i tåg-tjänst	före och efter tåg-tjänsten	i reserv-tjänst	utom reserv-tjänst	reserv-tjänsten inräknad	utom reserv-tjänsten	reserv-tjänsten inräknad	reserv-tjänsten inräknad
Godståg.										
I	301	Stockholm—Katrineholm	10 t. 05 m.	3 t. 00 m.	0	13 t. 05 m.	—	} 8 t. 40 m.	}	260t. 00m.
II	304	Katrineholm—Stockholm	11 t. 35 m.	2 t. 00 m.	0	13 t. 35 m.	—			
III	Fri		0	0	0	0	—			
IV	303	Stockholm—Katrineholm	10 t. 20 m.	3 t. 00 m.	0	13 t. 20 m.	—			
V	302	Katrineholm—Stockholm	9 t. 55 m.	2 t. 00 m.	0	11 t. 55 m.	—			
VI	Fri		0	0	0	0	—			
I	305	Stockholm—Katrineholm	13 t. 40 m.	3 t. 00 m.	0	16 t. 40 m.	—	} 9 t. 20 m.	}	280t. 00m.
II	306	Katrineholm—Stockholm	9 t. 24 m.	2 t. 00 m.	0	11 t. 24 m.	—			
III	Fri		0	0	0	0	—			
I	Reserv. 317	Katrineholm—Hallsberg	4 t. 00 m.	2 t. 00 m.	12 t. 00 m.	6 t. 00 m.	18 t. 00 m.	} 5 t. 51 m.	} 11 t. 51 m.	} 355t. 30m.
II	302, 301	Hallsberg—Katrineholm—Hallsberg	7 t. 03 m.	4 t. 00 m.	0	11 t. 03 m.	—			
III	Reserv. 318	Hallsberg—Katrineholm	4 t. 20 m.	2 t. 00 m.	12 t. 00 m.	6 t. 20 m.	18 t. 20 m.			
IV	Fri		0	0	0	0	—			
I	442, 443	Stockholm—Upsala—Stockholm	10 t. 15 m.	4 t. 00 m.	0	14 t. 15 m.	—	} 6 t. 32 m.	}	196t. 00m.
II	444	» » »	4 t. 30 m.	2 t. 00 m.	0	6 t. 30 m.	—			
III	441	» » »	3 t. 25 m.	2 t. 00 m.	0	5 t. 25 m.	—			
IV	Fri		0	0	0	0	—			
I	446	Upsala—Krylbo	7 t. 10 m.	2 t. 00 m.	0	9 t. 10 m.	—	} 6 t. 45 m.	}	202t. 30m.
II	443	Krylbo—Upsala	7 t. 15 m.	2 t. 00 m.	0	9 t. 15 m.	—			
III	Fri		0	0	0	0	—			
IV	444	Upsala—Krylbo	7 t. 30 m.	2 t. 00 m.	0	9 t. 30 m.	—			
V	445	Krylbo—Upsala	10 t. 35 m.	2 t. 00 m.	0	12 t. 35 m.	—			
VI	Fri		0	0	0	0	—			

I	451	Krylbo—Sala	1 t. 2 m.	2 t. 00 m.	0	3 t. 28 m.	—	} 6 t. 27 m.	193t. 30m.
II	452, 446	Sala—Krylbo—Storvik	5 t. 40 m.	4 t. 00 m.	0	9 t. 40 m.	—		
III	445	Storvik—Krylbo	5 t. 00 m.	2 t. 00 m.	0	7 t. 00 m.	—		
IV	452 lit. Sv.	Krylbo—Storvik—Krylbo	8 t. 10 m.	4 t. 00 m.	0	12 t. 10 m.	—		
V	Fri		0	0	0	0	—		
I	Lit. I, H.	Storvik—Bollnäs—Storvik	12 t. 10 m.	4 t. 00 m.	0	16 t. 10 m.	—	} 8 t. 02 m.	241t. 00m.
II	Lit. P.	Storvik—Krylbo	5 t. 45 m.	2 t. 00 m.	0	7 t. 45 m.	—		
III	Lit. O.	Krylbo—Storvik	6 t. 15 m.	2 t. 00 m.	0	8 t. 15 m.	—		
IV	Fri		0	0	0	0	—		
I	470	Bollnäs—Ånge	11 t. 15 m.	2 t. 00 m.	0	13 t. 15 m.	—	} 8 t. 35 m.	257t. 30m.
II	469	Ånge—Bollnäs	16 t. 30 m.	2 t. 00 m.	0	12 t. 30 m.	—		
III	Fri		0	0	0	0	—		
I	466	Bollnäs—Ljusdal	4 t. 40 m.	2 t. 00 m.	0	6 t. 40 m.	—	} 7 t. 19 m.	219t. 30m.
II	465	Ljusdal—Storvik	12 t. 45 m.	2 t. 00 m.	0	14 t. 45 m.	—		
III	466	Storvik—Bollnäs	5 t. 51 m.	2 t. 00 m.	0	7 t. 51 m.	—		
IV	Fri		0	0	0	0	—		
I	468, 467	Ljusdal—Ånge—Ljusdal	11 t. 30 m.	4 t. 00 m.	0	15 t. 30 m.	—	} 7 t. 43 m.	10 t. 52 m. 326t. 00m.
II		Reserv från kl. 4.15 f. m. till kl. 8 e. m.	0	0	15 t. 45 m.	0	15 t. 45 m.		
III	Lit. K, J.	Ljusdal—Bollnäs—Ljusdal	9 t. 48 m.	3 t. 00 m.	0	12 t. 48 m.	—		
IV	Koppl. i 470 467	Ljusdal—Östavall—Ljusdal	8 t. 20 m.	2 t. 00 m.	0	10 t. 20 m.	—		
V	Fri		0	0	0	0	—		

Stockholm den 23 april 1901.

Kongl. jernvägsstyrelsen, maskinbyrån.

Bilaga 2.

Nedanstående skrivelse från Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg, som inkom först den 25 april, har ej i likhet med de andra kunnat intagas i utlåtandets text, utan meddelas här som bilaga.

Till Andra Kammarens 2:dra tillfälliga utskott.

Med anledning af en af herr P. Waldenström väckt motion har utskottet anhållit om besvarande af nedan angifna frågor, och få vi i anledning häraf anföra följande:

Frågan 1:o. Anses att skärpta kompetensvilkor för lokomotivpersonalen, så väl hvad angår dess nykterhet och karakter i öfrigt, som dess kunskaper i ämnen, hvilka äro af betydelse för yrket, må kunna finnas nödvändiga?

I afseende på ofvanstående få vi meddela, att enligt vår uppfattning de stadganden, som återfinnas i §§ 2 och 3 uti kongl. jernvägsstyrelsens för utskottet bekanta »instruktion för lokomotivförare och eldare» af den 7 februari 1896, lemna, rätt tillämpade, fullt tillräckliga bestämmelser i afseende på lokomotivpersonalens kompetens såväl i afseende på karaktersegenskaper som yrkesutbildning, och anse vi sålunda ej någon skärpning i dessa bestämmelser vara erforderlig.

Frågan 2:o. Anses att till undvikande af öfveransträngning en bestämd maximitid för samma personals tjenstgöring kan och bör stadgas?

Det ligger i jernvägstjenstens och särskildt lokomotivtjenstens natur, att en bestämmelse om en maximal arbetstid per dag skulle blifva praktiskt omöjlig att tillämpa. Det är i de flesta fall omöjligt att jemt fördela arbetstiden på de olika tjenstgöringsdagarna, utan blir denna med nödvändighet mer eller mindre ojemn. Enda sättet torde vara det öfverallt använda, eller att tilldela lokomotivpersonalen fridagar så ofta som erfordras, för att tjenstgöringstiden i genomsnitt blir sådan att öfveransträngning förebygges.

Frågan 3:o. Kan det vara lämpligt, att i reglemente eller kontrakt föreskrifves, att lokomotivpersonalen skall tjenstgöra när och hvar den dertill beordras?

För jernvägstjenstens säkra och i möjligaste mån orubbade gång är det ett oeftergifligt vilkor, att all jernvägspersonal, såväl i tjenstemanna- som betjeningsgraden, tillförbindes att tjenstgöra när och hvar den dertill beordras. Vid jernvägsdrift kunna så många olikartade oförutsedda fall, såsom extratåg, tågrubbningsar, sjukdomsfall etc., inträffa, att det ledande befälet ovilkorligen måste kunna påräkna, att personalen utan tvekan ställer sig gifna order till efterrättelse. Ett missbruk af en sådan befälets befogenhet torde knappast förekomma, enär genom ett sådant missbruk skulle till obotlig skada för jernvägstjensten äfventyras den tjenstvillighet, som är ett utmärkande drag för jernvägspersonalen i allmänhet.

Stockholm den 23 april 1901.

Å styrelsens för Stockholm—Vesterås—Bergslagens
Nya Jernvägs-Aktiebolag vägnar

F. W. H. Pegelow.
