

N:o 149.

Af herr **P. P. Waldenström**, om skrifvelse till Konungen angående kompetensvillkoren för lokomotivpersonalen vid järnvägarne m. m.

År 1901 tillät jag mig att väcka en motion, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta genom sakkunnige män utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags — järnvägar gällande föreskrifter, borde af Kungl. Maj:t utfärdas angående

a) skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen, såväl hvad anginge dess nykterhet och karakter i öfrigt som dess kunskaper i ämnen, hvilka vore af betydelse för dess yrke, samt i sammanhang därmed vidtagande af åtgärder för dess teoretiska utbildning,

b) bestämd maximitid för samma personals tjänstgöring, så att en för personalen själf skadlig och för den trafikerande allmänheten farlig öfveranstängning förebyggdes,

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

Ur motiveringen till densamma må här anföras följande: »Ju mer järnvägsnätet i vårt land utvecklar sig dels genom statens, dels genom enskilda bolags järnvägsbyggande, och ju mer trafiken tillväxer, desto mer nödvändigt blir det att se till, att de, som äro anställda vid denna trafik, äro dugliga att sköta dem åliggande göromål, och att göromålen för dem ordnas på ett sådant sätt, att deras utförande icke öfverstiger vanliga mänskliga krafter.»

»I främsta rummet gäller detta lokomotivpersonalen. Genom denna personals fel kunna järnvägsolyckor förorsakas, som icke blott medföra stora ekonomiska förluster genom förstörande af bana, lokomotiv, vagnar och gods, utan äfven vålla människor mistning af lemmar, af hälsa, af lif. Men äfven där 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.»

Hvad då först angår nykterheten bland lokomotivpersonalen, så är det långt ifrån mig att vilja kasta någon skugga öfver kåren såsom sådan. Likaså är jag mer än villig att erkänna, att på de senare åren en ganska väsentlig förbättring skett. Men att ännu åtskilligt vore att göra, det erkände så väl det utskott, som år 1901 behandlade min motion, som ock generaldirektören i kungl. järnvägsstyrelsen, som under diskussionen i Andra Kammaren bland annat yttrade: »På lokomotivpersonalens nykterhet kommer att fästas det allra största afseende, hvarför skärpta bestämmelser i detta afseende skola utfärdas.» Detsamma hade kungl. järnvägsstyrelsen uttalat i sin skrivelse till utskottet, där det bland annat hette: »Hvad angår fordringarna på nykterhet och karaktär i öfrigt, så innefattas dessa visserligen redan i den stadgade fordran på ett hedrande uppförande, men har styrelsen för afsikt att därjämte i ett tillägg till instruktionen särskildt framhålla nykterhet som ett oefftergiftigt kompetensvillkor.»

Detta var ju en god afsikt och ett vackert löfte. Men det stannade därvid. Ännu den dag, som i dag är, är det ouppfyllt.

Men om också kungl. järnvägsstyrelsen skulle vidtaga de utlofvade åtgärderna, så stå dock de enskilda järnvägarne åter. Hvad de i samma syfte gjort, är mig obekant. Men att det icke måtte vara mycket, sluter jag däraf, att den skrivelse, som Bergslagernas järnvägsaktiebolag aflät till 1901 års utskott, uttryckligen förklarade det vara »*gagnlöst*» att skärpa kompetensvillkoren »genom påbud af absolut afhållsamhet eller fullkomlig nykterhet». Och för resten: hufvudfelet ligger icke i detta, utan däri, att det står i de enskilda järnvägarnes eget fria skön, att i denna sak bestämma och ordna efter eget behag.

Om ett sådant förhållande rörde endast vederbörande bolag, så vore därom ingenting att säga, men nu är lokomotivpersonalens nykterhet en sak, som på det närmaste berör den resande allmänheten, hvars lif och välfärd däraf kan bero. Därför bör det, enligt min tanke, vara *Kungl. Maj:ts sak att till allmänhetens trygghet härom utfärda klara och allvarliga, för alla järnvägar gemensamma bestämmelser.*

Att åtgärder af nu antydd art äro alldeles nödvändiga, därom vittnar en alldeles i dagarna timad händelse, som af tidningspressen omtalas på följande sätt:

»**Förare och eldare berusade.** En uppseendeväckande tilldragelse inträffade i fredags afton å östra centralbanan på det tåg, som utgår från Vimmerby kl. 7.31 e. m. Genast som tåget hade lämnat Vimmerby, märktes genom den ojämna farten, att allt ej stod rätt till på maskinen, och när tåget framkom till Fogelhem, konstaterades, att lokomotivpersonalen, både föraren och eldaren, var berusad. Detta iaktogs äfven senare vid Södra Vi station. Mellan sistnämnda plats och Gullringen kördes med svindlande fart till passagerarnes stora förskräckelse. Från Gullringen till Kisa gick tåget däremot så sakta, att det gång på gång hotade att stanna. Inspektoren i Kisa vågade ej lämna lokomotivpersonalen ensam utan medföljde på maskinen till Slätmol. Han telefonerade därifrån till Linköping och rekvirerade en hjälpmaskin. Denna anlände efter två timmar, medförande baningenjör Carl Andersson, hvilken med våld måste aflägsna de berusade från maskinen. Då tåget ånyo sattes i gång, höjde de båda »afsatta» maskinmännen hurrarop. Till Linköping anlände tåget mer än 2 timmar försenadt. Passagerare och post, som skulle fortsatt till stambanan, måste stanna här.»

»Den försumlige föraren, som heter Rosén, är 27 år gammal, och eldaren, som heter Dahlström, är 28-årig. Ingen af de två har förut varit anmäld för tjänstefel.»

Det bedröfligaste i denna händelse är icke själfva species facti utan den omständigheten, att vederbörande befäl så länge hade blundat för dessa personers dryckenskap, att de aldrig förut varit anmälda för tjänstefel. Ty klart är, att detta icke kunde vara deras första florshufva i tjänst. Men för resten böra bestämmelser i denna sak icke röra lokomotivpersonalens nykterhet *allenast i tjänst* utan äfven utom tjänsten, ty den som icke är nykter utom tjänsten, på hans nykterhet kan man icke heller tryggt lita, när han är i tjänst. Men en sådan trygghet är just, hvad den resande allmänheten framför allt har rätt att fordra.

Hvad vidare beträffar kunskapskompetensen, så fäste styrelsen för statens järnvägstrafik redan i februari år 1867 Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på nödvändigheten af föreskrifter därom. Ärendet behandlades med vanlig snälltågsfart, så att trafikstyrelsens högst behjärtansvärda skrifvelse *icke hann bli mer än fyra år gammal*, innan den af vederbörande statsråd omnämndes inför Kungl. Maj:t (1871 års statsverksproposition Bil. 5 b sid. 27). Statsrådet föreslog, att Kungl. Maj:t måtte af Riksdagen äska ett extra anslag för 1792 af 1500 riksdaler för inrättande vid statens navigationsskolor i Stockholm och Göteborg samt eventuellt Malmö af undervisningskurser »för lokomotivförare och maskinistelever i allmänhet». Riksdagen beviljade anslaget, och den 23 september 1871 utfärdade Kungl. Maj:t kungörelse med nödiga föreskrifter. Men sedan 1890 indrogs denna undervisning, och så fick det gå, som det kunde, till år 1899, då, enligt generaldirektörens yttrande i Andra Kammaren den 1 maj 1901, kungl. järnvägsstyrelsen åter »insåg lämpligheten af, att lärokurser för lokomotivpersonalen anordnades», samt »lät i Göteborg inrätta en dylik kurs på försök». Med denna sak förhöll det sig — noggrant taladt — så, att *maskindirektören i Göteborg* ingick till kungl. styrelsen med en skrifvelse af den 14 oktober 1899, däri han dels framhöll behofvet af undervisning åt lokomotivpersonalen, dels *anhöll om tillstånd att vid II distriktet få inrätta en undervisningskurs för ett antal extra eldare*. Denna begäran *bifölls* af styrelsen i skrifvelse af den 4 därpå följande november. Samma begäran förnyades och *bifölls* åter följande år, och 1901 anbefalldes styrelsen, att liknande kurser skulle anordnas vid de öfriga distrikten, hvilket ock skedde 1902.

Naturligtvis kan jag icke bedöma, huruvida dessa anstalter äro tillfyllestgörande. Jag anser det därför vara min skyldighet att antaga, att de äro det. Men ännu väntar man förgäfves på bestämmelser, som göra genomgåendet af en sådan kurs eller uppvisandet af motsvarande, på annat sätt förvärfvade kunskaper till obligatoriskt kompetensvillkor. Och så återstå i alla fall alla de enskilda järnvägarna, för hvilka inga undervisningskurser finnas. Hvert och ett bolag ordnar och ställer med denna sak efter eget behag, alldeles som om saken rörde bolaget ensamt och alls icke anginge den resande allmänheten, hvars lif och välfärd dock därpå kan bero.

Att ett stort behof vid de enskilda järnvägarna förefinnes i detta afsende, därpå må som bevis anföras följande:

Den 7 aug. 1901 utsåg Järnvägsföreningen en kommitté för att afgifva yttrande öfver några af statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet

till föreningen framställda frågor, som föranledts af min motion 1901. I skrifvelse den 14 okt. 1901 föreslog kommittén — naturligtvis efter att först hafva bekämpat min motion — att Järnvägsföreningen »det oaktadt» måtte »uttala sig för lämpligheten af att allmänna föreskrifter rörande kompetensvillkor för lokomotivförare utfärdades, och det hufvudsakligen på följande grunder»:

»Det svenska järnvägsnätet är stadt i en stark utveckling, hvilken länge torde komma att fortfara, om också med växlande intensitet, beroende på växlande konjunkurer. Det kan då mer än hittills komma att inträffa, att brist på kunnig lokomotivpersonal inträder, och att särskildt nya järnvägars första uppsättning af sådan blir af underhaltig beskaffenhet.»

»Vidare torde det vara obestriddt, att om det göres till villkor för anställning såsom lokomotivförare, att denne skall hafva styrkt sig äga lagstadgad och genom intyg om aflagda prof styrkt kompetens för en sådan befattning, sådant skall höja lokomotivmannayrkets anseende såväl hos allmänheten som hos järnvägspersonalen i allmänhet. Det är att hoppas, att lokomotivpersonalen äfven härigenom i ännu högre grad än hittills skall känna det med tjänsten förenade ansvaret och därmed eggas att upprätthålla sitt anseende genom ett plikttroget och dugande arbete.»

»Slutligen lär det icke kunna bestridas, att hos den resande allmänheten alltmera framträder en fordran på, att den lokomotivpersonal, af hvilken dess säkerhet är beroende, på något sätt dokumenterar sin kompetens, och torde det ligga särskildt i de enskilda järnvägarnas intresse, att denna fordran blifver tillgodosedd.»

Därjämte uttalade kommittén, »att i sammanhang härmed äfven borde utfärdas föreskrift om, att hvarje järnväg skulle hafva tillgång till fullt sakkunnigt maskinbefäl».

Vidare tillade kommittén:

»För den händelse att Kungl. Maj:t skulle finna skäl att utfärda allmänna föreskrifter i här ofvan omförmälda syfte, torde en särskild utredning rörande dessa föreskrifters omfattning komma att företagas.»

Alltså — precis hvad jag i min motion hade föreslagit.

Men ännu står saken, såsom den stod före 1901. Ännu höra de viktiga undervisningskurserna till de fromma önskningsområdena.

Jag öfvergår slutligen till frågan om lokomotivpersonalens tjänstgöringstid. Därom yttrade jag i min motion 1901:

»Det är nödvändigt att tillse, att det arbete, som fordras af lokomotiv-

föraren, 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 tjänstgöring icke må utom i trängande nödfall — vare sig på statens eller på enskilda bolags järnvägar — utsträckas utöfver ett visst timal för dag. Det nu för statsbanorna gällande reglementets kap. 1 § 6, att en hvar *skall tjänstgöra, när och hvar helst han därtill beordras*, är en orimlighet. Det bör enligt min tanke *icke ens vara lokomotivföraren tillåtet*, äfven om han därtill själfmant erbjuder sig, att göra lokomotivtjänst utöfver en viss daglig tid, där icke omständigheterna *tillfälligtvis* göra det alldeles nödvändigt. Men såsom ordalagen nu lyda, kan han af oresonliga eller kitsliga förmän förföljas med öfveransträngande tjänstgöring 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 tjänstgöring öfveransträngd och sömning lokomotivförare är ungefär lika vådlig för den allmänna säkerheten som en rusig eller mindre kompetent.»

Till bekräftelse af detta må här anföras den på sin tid mycket omskrifna järnvägsolyckan i Skåne 1895, som kostade lokomotivföraren några månaders straffarbete. Hvar den egentliga skulden till olyckan låg, är lätt att inse, då man af rättegångshandlingarna får veta, att lokomotivföraren de tre närmaste dagarne före olyckan hade haft följande tjänstgöring:

första dagen	14	timmar	15	minuter,
andra	»	16	»	25
tredje	»	17	»	30

samt att han under natten mellan andra och tredje dagen haft endast $4\frac{1}{4}$ timmes hvila.

Nu kan man invända, att detta var 1895, och att vi äro komna långt sedan dess. Med järnväg kan man ju komma orimligt långt på 7—8 år. Ja, *men ännu kvarstår de respektive järnvägsförvaltningarnes makt att när som helst behandla lokomotivpersonalen på samma sätt*. Och då äfven detta är en sak, som på det närmaste angår den resande allmän-

hetens säkerhet till lif och lem, så bör det vara Kungl. Maj:ts sak att utfärda gemensamma, för alla järnvägar bindande föreskrifter därom.

Att det *går an* och att man »bör utfärda förordning angående maximitiden, utöfver hvilken i regel arbete icke får äga rum», det sade generaldirektören i debatten om min motion i Andra kammaren den 1 maj 1901. Ja, han tillade: »En sådan förordning föreligger redan i andra eller tredje korrekturet icke endast beträffande lokomotivförarne utan äfven med afseende på vissa andra af personalen. Men den måste underkastas en ytterligare granskning, innan man vågar släppa ut den. Således finna herrarne, att järnvägsstyrelsen äfven i detta afseende vidtagit åtgärder.»

Detta var ett tacknämligt ord, *emedan det erkände principen*. Men därvid stannar det, ty ännu har den förordning icke utkommit i tryck, som förelåg i tredje korrektur redan för två år sedan. Icke heller vet man, om meningen var, att det skulle bli en *kunglig* förordning, gällande alla järnvägar, eller en *styrelsens* förordning, gällande endast statens järnvägar.

Såsom bilaga A till denna motion införes en skrifvelse till trafikchefen för en enskild järnväg i vårt land, som visar, att lokomotivpersonalen under en tur af sex dagar år 1901 hade följande tjänstgöring:

första dagen	13	timmar	45	minuter	
andra »	13	»	45	»	
tredje »	11	»	—	»	
fjärde »	16	»	30	»	
femte »	15	»	30	»	
sjätte »	3	»	—	»	

Visserligen hafva förhållandena vid denna järnväg något förbättrats sedan dess, men att mycket återstår att i den riktningen åtgöra, därom vittnar följande sammanfattning af tjänstgöringstiderna enligt vintertidtabellen 1901—1902, hvilka voro:

För snälltåg (A) tjänstgöring omkring 280 timmar pr månad med tillryggalagda 5,656 kilometer samt 2 fridagar, omfattande hvardera ungefär 38 timmar.

För blandadt tåg (B) tjänstgöring omkring 330 timmar pr månad med tillryggalagda 2,720 kilometer samt 5 fridagar, omfattande hvardera ungefär 28 timmar. Dock skulle spolning verkställas på dessa så kallade fridagar.

För blandadt tåg (C) tjänstgöring omkring 303 timmar pr månad

med tillryggalagda 2,782 kilometer samt 1 (säger en) fridag i månaden. Fridagen omfattade *ungefär 20 timmar* och räknades från föregående dag efter slutad reservtjänst.

Till detta skall jag endast tillägga följande:

Uppgift å tjänstgöring för lokomotivförare och eldare vid Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg.

Sommartidtabellen 1901.

1:sta dagen.....	summa	15	timmar
2:dra »	»	14	»
3:dje »	»	15 ^{1/2}	»
4:de » spolning och mindre reparationer		4 à 6	»
5:te »	summa	15	»
6:te »	»	14	»
7:de »	»	15 ^{1/2}	»
8:de » fridag (såvida intet å lokomotivet kommit i olag, då det af dess personal måste afhjälpas).			

Vintertidtabellen 1901—1902 för samma järnväg.

1:sta dagen.....	summa	15	timmar
2:dra »	»	13	»
3:dje »	»	13	»
4:de » spolning och mindre reparationer		4 à 6	»
5:te »	summa	15 ^{1/2}	»
6:te »	»	13	»
7:de »	»	13	»
8:de » fridag (såvida intet å lokomotivet kommit i olag, då det af dess personal måste afhjälpas).			

Att sådan tjänstgöring förekommer, synes fast otroligt. Men det sker ändå. Och hvad som värre är: Om icke Kungl. Maj:t genom en bestämd förordning sätter punkt därför, så står det i de särskilda järnvägsförvaltningarnas fria skön att när som helst ordna med denna sak hur som helst.

Men äfven vid statens järnvägar lägges stundom på lokomotivpersonalen ett alldeles omänskligt och icke allenast för denna personal utan äfven för den resande allmänheten farligt arbete. Det må tillåtas här

anföra ett exempel från augusti år 1897 bandelen Helsingborg—Halmstad:
 första dagen 6 timmar 5 minuter,
 andra dagen 19 timmar i sträck utan tillfälle att lämna lokomotivet,
 tredje dagen 10 timmar 54 minuter,
 fjärde dagen började samma tur igen utan någon mellanliggande fri-
 dag, dock med undantag af spolning (ungefär 2 timmar) första dagen i
 hvarannan tur. Se Bil. B.

Då denna oerhörda tjänstgöring, därvid personalen, som ofvan synes, efter 19 timmars aktiv tjänst 2:dra dagen icke hade mera än i bästa fall 5 timmars fritid (hvaraf gifvetvis icke mer än högst 4 timmar kunde användas till sömn) till 3:dje dagens tjänst, som började kl. 4 f. m., var särskildt under den då rådande tropiska värmen alldeles outhärdlig, så mycket mera som ingen hviloplats eller eljest någon tillflyktsort beredts personalen under 3:dje dagens fritid i Engelholm, så anfördes klagomål hos vederbörande, som sade sig ingenting i saken kunna åtgöra, emedan turlistan var fastställd af maskindirektören. Nu lär maskindirektören hafva varit sjuk, hvilket hindrat honom att noga granska listan. Emellertid föreslog man personalen att åtminstone fortsätta månaden ut — men då denna *förklarade sig i så fall nödsakad att offentligt frånsäga sig allt ansvar*, blef tjänstgöringen omedelbart efter femte dagen ändrad, dock efter en tabell, som pålade personalen ungefär 350 timmars tjänstgöring i månaden.

Då min motion år 1901 diskuterades i Andra kammaren, sade utskottets ordförande bland annat: »Herr Waldenström fick fram en oerhördt lång tjänstgöringstid genom att däri inräkna äfven reservtjänstgöringen. Då blir frågan: Hvad är reservtjänstgöring? Reservtjänstgöringen kan under vissa förhållanden vara mycket svår, t. ex. om det inträffar en järnvägsolycka, eller det i öfrigt går emot beräkningen. Då kan tjänstgöringstiden blifva mycket lång. — — — Reservtjänstgöringen består däri, att förare och eldare hafva ledigt, men skola finnas på platsen. De få med denna inskränkning göra, hvad de vilja, till dess behof kommer af deras extra tjänst. Men detta skulle man väl i regel kunna kalla en hvila.»

Härpå svaras i en af styrelsen för nordiska lokomotivmannaförbundet utgifven skrift:

»Ja, så har nog från början meningen varit med reservtjänst, och vi tvifla icke på, att statsbanans högsta befäl, eller hvem det nu är, som lämnat dessa uppgifter, verkligen är i den tron, att det så är fortfarande.

Men reservtjänsten — så väl som mycket annat — har under årens lopp urartat och är nu sedan åratal tillbaka på sina ställen personalens värsta plåga, dels på grund af den svåra tjänstgöring, som då mångenstädes förekommer, dels på grund af de osökta tillfällen denna tjänst gifver vissa förmän att förfölja och trakassera för dem misshagliga personer.*»

Och såsom exempel anföres följande:

»Den personal, som t. ex. under sommartidtabellen $\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{9}$ 1898 hade reservtjänst i Engelholm, fick under denna tid dagligen bestrida 11—14 timmars växeltjänst med undantag endast för söndagarna, då denna tjänstgöring kunde nedbringas till 3—4 à 6 timmar. Därjämte måste den nära nog dagligen tjänstgöra med s. k. arbetståg.»

»Det inträffade allt som oftast, att denna reservpersonal, efter en på dagen utförd växeltjänst eller dylikt på 12 à 14 timmar, sedan på natten fick göra en tur till Halmstad och åter (130 kilometer) för att sedan på dagen bestrida aktiv tjänst som vanligt.»

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

Enär alltså ungefär samma förhållanden kvarstå, som föranledde min motion 1901, med undantag däraf, att *statens* järnvägar anordnat under-

* Det bör här sägas, att alla de meddelanden, jag på enskild väg mottagit, nästan enhälligt vitsorda det *äldre* befälets humanitet och bemödande att i största möjliga mån utjämna svårigheter. Men däremot klagas tämligen allmänt öfver kitslighet och hämndlust hos de yngre, som ha svårt att behärska sin lust att visa sig myndiga.

visningskurser för lokomotivpersonal, så tillåter jag mig att nu upprepa den hemställan, jag då gjorde, nämligen,

att Riksdagen må i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta genom sakkunnige män utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags — järnvägar gällande föreskrifter böra af Kungl. Maj:t utfärdas angående

a) skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen, såväl hvad angår dess nykterhet och karaktär i öfrigt som dess kunskaper i ämnen, hvilka äro af betydelse för dess yrke, samt i sammanhang därmed vidtagande af åtgärder för dess teoretiska utbildning,

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

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

Stockholm den 3 mars 1903.

P. Waldenström.

Bil. A.

Afskrift.

Till

Hr Trafikchefen för Södra Dalarnes Järnväg

Hedemora.

Enär vi undertecknade lokpersonal med tågen n:o 4—3—16—15 samt lit. A o. B anse, att tjänstgöringstiden för oss blir allt för lång i förhållande till hvilotiden, få vi härmed vördsamt anhålla om ändring i nu gällande turlista.

Och få vi nu därför härnedan lämna följande uppgifter om vår så väl tjänstgörings- som hvilotid. Men för att Hr Trafikchefen må kunna få en rätt uppfattning af vår *verkliga* hvilotid, böra vi kanhända påpeka den omständigheten, att vi på morgonen måste väckas åtminstone $\frac{1}{2}$ timma före tjänstgöringens början, äfvensom i — — $\frac{1}{4}$ timma före tjänstgöringen till tåg n:o 3, samt att vi på kvällen efter slutad tjänstgöring måste beräkna $\frac{3}{4}$ timme, innan vi kunna komma i tillfälle till hvila, äfvensom efter tjänstgöringen för tåg n:o 4 tjugu minuter.

En tur omfattande sex dagar ter sig nämligen sålunda:

1:sta dagen (tåg 4—3). Tjänstgöringen tager sin början kl. 3,30 f. m. Växling i B— — — efter tåg n:o 4 ank. omkring en timme, samt åtgår för koltagning, besiktning af lok., reparation af slid- och pistonstångspackning m. m., som kan förekomma, omkring en timme. Kl. är då 10,10.

Summa tjänstgöring för tåg n:o 4 omkring $6\frac{3}{4}$ timmar.

För tåg n:o 3 bärjar tjänstgöringen senast kl. 3,45 e. m. Till växling efter tåg n:o 3 ank. till K— — — samt för kol och vattentagning, rengöring af rök-skåp och besiktning af lok. åtgår omkr. en timma. Kl. är då omkring 10,40 e. m.

Summa tjänstgöring för tåg n:o 3 omkring 7 timmar.

Första dagen omkring $13\frac{3}{4}$ timmar.

Hvilotiden i B— — — emellan tåg n:o 4—3 blir således från kl. 10,30 f. m. till 3,30 e. m. (5 timmar) samt *emellan 1:sta och 2:dra dagen fr. kl. 11,30 e. m. till kl. 3 f. m.* ($3\frac{1}{2}$ t.) Summa hvilotid första dygnet omkring $8\frac{1}{2}$ timmar.

2:dra dagen (tåg 4—3) Tjänstgöringen i likhet med föregående dag. **Summa tjänstgöringstid andra dagen omkring $13\frac{3}{4}$ timmar.**

Hvilotiden i B— — — i likhet med föregående dag (5 tim.) samt *mellan andra och tredje dagen fr. kl. 11,30 till kl. 6,15 f. m.* ($6\frac{3}{4}$ timmar). Summa hvilotid andra dygnet omkring $11\frac{3}{4}$ timmar.

3:de dagen (tåg lit. A— n:o 16). Tjänstgöringen börjar kl. 6,45 f. m. Efter tåg lit. A återkomst till Sn— — — åtgår för kol- och vattentagning, besiktning af lok., reparation af slid- och pistonstångspackning, uttagning af oljor o. d. från förrådet minst en timme; kl. är då omkring 10,30 f. m. Summa tjänstgöringstid för tåg lit. A omkring $3\frac{1}{2}$ timmar. För tåg n:o 16 börjar tjänstgöringen kl. 2,30 e. m. Efter ank. till B— — — växling omkring en timme, koltagning, besiktning af lok., rengöring af rökskåp $\frac{1}{2}$ timme. Summa tjänstgöringstid för tåg n:o 16 omkring $7\frac{1}{2}$ timmar. **Summa tjänstgöring tredje dagen omkring 11 timmar.** *Hvilotiden mellan tredje och fjärde dagen blir från kl. 10,30 e. m. till kl. 4,20 f. m.* (5 tim. 50 min.) Summa hvilotid tredje dygnet omkring 6 timmar.

4:de dagen (tåg 15—16). Tjänstgöringen börjar kl. 4,50 f. m. Växling efter ank. till K— — omkring $2\frac{3}{4}$ tim., kol- och vattentagning samt nödig tillsyn af lok. omkring $\frac{1}{2}$ tim. Kl. är då 1,40 e. m. Summa tjänstgöringstid för tåg n:o 15 omkr. 9 timmar.

För tåg n:o 16 börjar tjänstgöringen i likhet med föregående dag kl. 2,30 e. m. och slutar i likhet med föregående dag kl. 10,30. Summa tjänstgöringstid för tåg n:o 16 omkring $7\frac{1}{2}$ timmar. **Summa tjänstgöringstid fjärde dagen omkr. $16\frac{1}{2}$ timmar.** *Hvilotiden blir från kl. 10,30 e. m. till kl. 4,20 f. m.* (5 tim. 50 min.) *Summa hvilotid för fjärde dygnet omkr. 6 timmar.*

5:te dagen (tåg n:o 15—lit. B). Tjänstgöringen börjar kl. 4,50 f. m. och slutar för tåg n:o 15 omkring kl. 2 e. m. Summa tjänstgöring för tåg n:o 15 omkring 9 tim. För tåg lit. B börjar tjänstgöringen kl. 4,30 och återkommer lok.:et till Sn— — — omkring kl. 11 e. m. Summa tjänstgöring för tåg lit. B omkr. $6\frac{1}{2}$ tim. **Summa tjänstgöring 5:te dagen omkr. $15\frac{1}{2}$ timmar.** *Hvilotiden mellan femte och sjette dagen blir från 11,45 e. m. till omkring 7,15 f. m.* (7 timmar). *Summa hvilotid femte dygnet omkr. 7 timmar.*

6:te dagen (0-dagen = spolning af lok.-pannan). Spolningen tager i regel sin början kl. 8 f. m. och fortgår ung. 3 tim. **Summa tjänstgöring sjette dagen omkr. 3 tim.**

Om vi nu beräkna tio (10) tim. fritid, så komma vi i åtnjutande af hvila från kl. 9 e. m. till kl. 3 f. m. (6 tim.) Summa hvilotid sjette dygnet omkr. 6 tim.

Den fritid af omkr. 4 tim., som tredje dagen uppstår mellan tåg lit. A och n:o 16, blir rätt ofta förkortad till hälften genom mycken växling i A och kan för öfrigt icke räknas till hvilotid, enär hvar och en af oss äfven kan hafva sina egna angelägenheter att uträtta på denna tid. Likaledes den tid af omkring 2 tim., som femte dagen uppstår mellan tåg n:o 15 och lit. B. Och få vi således fjärde dagen vara vakna *minst 18 tim.* och femte *minst 19 tim.*

Härtill kommer äfven den olägenheten, att man icke har samma nytta af hvilotiden, då den blir fördelad på två gånger, som om man finge hvila ut på en gång.

Vi tro det vara ett obestriddigt faktum, att af förevarande tjänstgöring måste ovillkorligen komma en slö blick och en förslappad vilja, och med den påpasslig-

het som fordras af lok-personalen, kunna vi omöjligen under dessa omständigheter göras ansvariga för möjligen förekommande större eller mindre missöden, uppkomma genom bristande uppmärksamhet från vår sida.

Vi få därför hos Hr Trafikchefen vördsammast anhålla, att vi i likhet med näst föregående månader och så snart som möjligt eller senast den 1 Juni d. å. varda befriade från tågen lit. A—B, samt att vi fjärde dagen (tåg 15—16) få genast efter tåg n:o 2 ankomst till A afgå till S— med loket för att denna dag möjligen bereda oss en stunds hvila.

Om mot vår förhoppning vår begäran icke skulle bifallas, bedja vi, det Hr Trafikchefen godhetsfullt ville lämna oss besked därom till ofvanskrifna datum. Lok-förare R— — — förklarar sig i allt instämma med ofvanstående, men påstår sig på grund af förekommen anledning icke här kunna underteckna sitt namn.
S——— den 24 Maj 1901.

(Underskrifter.)

Bil. B.

**Turlista för lokomotivpersonalens tjänstgöring på bandelen
Helsingborg—Halmstad fr. o. m. den $\frac{3}{8}$ 97:**

1:sta dagen spolning på f. m. ung. 2 tim. Åter i tjänst kl. 5,15 e. m., afg. från H-g kl. 7,7 med tåg n:r 866, ank. E-g kl. 8,20 och fri ung. 9,20 e. m. *Summa tjänstg. 1:sta dagen 6 tim. 5 min.*

2:dra dagen i tjänst kl. 4 f. m. för omväxling af sofvagnar i nedgående natt-tåget fr. Gbb. samt för växling till tåg 863, afg. med sistn. tåg fr. Eg. kl. 6,35, ank. Hg. kl. 8,10, växling samt kol- och vattentagning m. m. och afg. kl. 9,35 med tåg 864, ank. Eg. 11,15, afg. med tåg 861 fr. Eg. kl. 12,5, ank. Hg kl. 1,50 e. m., växling, kol- och vattentagning m. m. samt afg. med tåg 862 fr. Hg kl. 4, ank. Hstad kl. 10 e. m. och fri därstädes i bästa fall kl. 11 e. m. *2:dra dagen summa tjänstgöring, nitton timmar i sträck utan tillfälle att lämna lokomotivet.*

3:dje dagen i tjänst kl. 4 f. m., afg. med tåg 861 fr. Hstad kl. 5, ank. Eg. kl. 9,34, och fri ung. kl. 10,34. Åter i tjänst kl. 3,10, afg. med tåg 865 fr. Eg. kl. 4,10, ank. Hg kl. 6,15 och fri i bästa fall kl. 7,30. *Summa tjänstgöring 3:dje dagen 10 tim. 54 min.*

Påföljande dag — alltså utan någon fridag — började nästa turs tjänstg. efter samma schema, dock med undantag af spolning hvarannan af dessa dagar.
