

N:o 21.

Ank. till Riksd. kansli den 27 mars 1903, kl. 2 e. m.

*Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6,
i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen
angående kompetensvillkoren för lokomotivpersonalen vid
järnvägarna m. m.*

I en inom Andra Kammarerna väckt, till utskottet öfverlämnad motion, n:o 149, har herr *P. Waldenström* föreslagit,

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.

Herr *Waldenström* hänvisar till en af honom år 1901 i samma syfte väckt motion, som emellertid af Andra Kammarerna, på hemställan af dess andra tillfälliga utskott, blef af då föreliggande anledningar afslagen.

Bih. till Riksd. Prot. 1903. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 21 Häft. (N:o 21). 1

Hvad beträffar grunderna för herr Waldenströms förslag hänvisar utskottet till de båda ofvannämnda motionerna.

Motionens grundtanke är den: att det är statens skyldighet att så vidt möjligt sörja för samhällsmedlemmarnas lif och säkerhet, samt att dessa kunna blottställas med nuvarande bristfälliga föreskrifter för lokomotivpersonalen å järnvägarna. För en sådan säkerhets vinnande är det nödvändigt, att sagda personal är ej allenast nykter och pålitlig, utan ock kunnig i sina stycken, samt att den ej öfveranstränges så, att den ej *kan* fullgöra sin skyldighet.

Hvad nu först angår skärpta kompetensvillkor i fråga om lokomotivpersonalens *nykterhet* och *karaktär*, så vill utskottet erinra om, att järnvägsstyrelsen i dess skrifvelse till Andra Kammarens andra tillfälliga utskott vid 1901 års riksdag bland annat yttrade:

»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 oeftergiftigt kompetensvillkor.»

Det vore godt och väl, om sådana föreskrifter blefve utfärdade, då ju ej kan förnekas, att lokomotivpersonalen framför andra bör vara fullständigt nykter. Men ännu mera betryggande synes det utskottet, om Kungl. Maj:t behagade förordna om dylik föreskrift att gälla alla järnvägarna, äfven de enskilda.

Motionären önskar vidare skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen i hvad angår dess *kunskaper*.

Bristen på yrkesskolor för järnvägspersonal har, såsom påvisats af 1901 års utskott, länge gjort sig märkbar i vårt land. Under årens lopp har denna brist känts allt djupare ej blott af befälet, utan ock af lokomotivmännen själfva, hvilket ock tagit sig uttryck i petitioner, mötesresolutioner m. m. Hvad statens järnvägar beträffar, har järnvägsstyrelsen numera anordnat årliga undervisningskurser inom de olika distrikten enligt det program, som återfinnes i bil. 1. Utskottet anser, att det ej vore olämpligt, om vederbörande personal efter genomgången af en sådan kurs tilldelades bestämda betyg, såsom förhållandet är i Danmark (bil. 2). I fråga om kompetensvillkoren för lokomotivpersonalen i vissa andra europeiska länder gälla ännu i hufvudsak de bestämmelser, som anfördes i 1901 års utskotts utlåtande, till hvilket hänvisas.

Då emellertid de enskilda järnvägarna, oaktadt deras längd och stora personal, äro i saknad af tillfällen till teoretisk utbildning för deras lokomotivmän, anser utskottet att, till kårens höjande och därmed äfven till allmänhetens trygghet, dylika kurser böra komma äfven deras personal till godo. Häremot kan invändas, att anordnandet af sådana kurser som vid statens järnvägar skulle ställa sig alldeles för dyrbart för vissa af de mindre enskilda järnvägarna. Men det torde ej möta hinder att härvid träffa anordningar, som göra en dylik invändning obefogad. Utskottet synes det, som om det vore statens skyldighet att sörja för utbildningen af äfven de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal likaväl som den genom sina undervisningsanstalter gör det för handelssjöfartens maskinister.

Motionären fordrar slutligen, att lokomotivpersonalen skall skyddas för *öfveranstängning* af den art, att den »blir så förslöad, att den *icke förmår* att utveckla den vaksamhet, omsorg och rådighet, som på dess plats äro så nödvändiga».

Att öfveranstängning verkligen stundom förefinnes, i synnerhet vid vissa enskilda järnvägar, därpå har motionären framdragit exempel. Utskottet har äfven haft tillfälle att öfvertyga sig om, att så är förhållandet.

Under debatten i Andra Kammaren den 1 maj 1901 upplystes från vederbörligt håll, att järnvägsstyrelsen ärnade »utfärda en förordning angående maximitiden (för lokomotivpersonalens tjänstgöring), utöfver hvilken i regel arbete ej finge äga rum». Men ännu har en sådan föreskrift ej kommit till stånd och skulle i alla händelser, därest så varit fallet, ej kunnat inverka på de enskilda järnvägarnas förhållanden. Visserligen kommer en dylik bestämmelse att medföra afsevärda kostnader. Men denna kostnad torde i alla fall väga lätt mot den möjliga förlust af människolif, materiel och gods, som kan blifva följden af en öfveranstängande tjänstgöring för personalen.

Det är ju en ganska vanskligh sak att fastställa en efter alla förhållanden rättvist afpassad maximal tjänstgöringstid för lokomotivmännen. På grund af arbetets art och den nödvändiga indelningen af tjänstgöringen i turer af olika tidslängd anser utskottet, att maximitiden för lokomotivpersonalens arbete bör angifvas i antal arbetstimmar per månad, räknad till 30 dagar. Men naturligtvis måste ock, om öfveranstängning skall kunna undvikas, en gräns sättas för längsta tjänstgöringstid i *en* följd samt i sammanhang därmed bestämmelse meddelas, att på en längre tjänstgöringstid skall följa tillräcklig hvila.

Ehuru utskottet sålunda vill såsom sin mening uttala, att åtgärder i ofvan antydda riktning böra vidtagas, tilltror det sig icke att föreslå något bestämdt antal timmar för månad. Från sakkunnigt håll har före-

slagits dels intill 240, dels intill 270 timmar i månaden, räknad till 30 dagar, med iakttagande i senare fallet däraf, att å växellokomotiv tjänstgöringen icke får räcka längre än 10 timmar, att effektiv tjänst enligt tidtabell å tåglokomotiv icke får för dygn öfverskrida 12 timmar, samt att på högsta tillåtna maximitid i en följd tillräcklig hvila må följa.

I följd af hvad utskottet anført får det med anledning af herr Waldenströms förevarande motion hemställa,

att Andra Kammaren för sin del måtte besluta,

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

a) skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen, såväl hvad angår nykterhet som kunskaper i ämnen, hvilka äro af betydelse för yrket, samt i sammanhang därmed vidtagande af åtgärder för personalens teoretiska utbildning,

b) bestämd maximitid för samma personals tjänstgöring, så att en för personalen själf skadlig och för trafiksäkerheten menlig öfveranstängning förebygges,

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

Stockholm den 27 mars 1903.

På utskottets vägnar:

JULIUS CENTERWALL.

Bil. 1.

Afskrift.

Till

Distriktsförvaltningen vid II distriktet.

Maskindirektören.

Sedan från samtliga maskindirektörer infordrats uppgift å omfattningen af de vid undervisningen af lokomotiveldarne genomgångna kurserna får kongl. styrelsen, med öfverlämnande af närslutna, på nämnda uppgifter grundade plan för sagda undervisning, påbjuda, att denna plan skall hädanefter läggas till grund för undervisningens ordnande, dock med frihet för den, som leder undervisningen, att göra de mindre afvikelser och tillägg därtill, hvilka synas honom vara för ändamålet lämpliga.

Stockholm den 16 juni 1902.

På järnvägsstyrelsens vägnar:

Fredrik Almgren.

Undervisningsplan för eldarekurserna.

Läsning:

Innanläsning med öfning att ur minnet återgifva det lästa.

Skrifning:

Rättsskrifning (efter diktamen).

Skildring af en fingerad händelse under tjänstgöring.

Öfning i rapportskrifning samt uppsättning af tjänstetelegram och ansökningar af olika slag.

Reglemente, instruktioner m. m.:

Läsning och förklaring af tjänstgöringsreglementet och instruktionen för lokomotivförare och eldare, äfvensom meddelande om statens järnvägars administration och geografi.

Matematik:

De fyra räknesätten i hela tal.

Decimalbråk.

Vanligt bråk.

Regula de tri (enkel och sammansatt).

Ränteräkning och sorter.

Grunderna af planimetri och stereometri med beräkning af enklare ytor och volymer.

Alla delar af matematiken böra tillämpas genom passande öfnings-exempel, företrädesvis sådana, som hafva samband med lokomotiveldarens praktiska verksamhet. Räkneuppgifter böra lämnas eleverna för utarbetande dels på lärorummet, dels hemma.

Fysik:

Kropparnes allmänna egenskaper.

Fasta, flytande och gasformiga kroppar.

Gasers, speciellt ångans, egenskaper och användning såsom drifkraft.

Lufttryck, barometern, vakuummetern, ångtryck, manometern.

Kraft (friktion, centrifugalkraft), arbete och effekt (hästkraft).

Ångmaskinlära, allmän:

Värmeläran i kort sammandrag med speciell hänsyn till ångpannans och ångmaskinens teori. Termometern.

Förbränning. Olika brännmaterialier och deras bränslevärde, speciellt med hänsyn till deras användning å lokomotiv.

Beskrifning på en ångmaskin. Den enkla slidrörelsen. Ångans arbete i cylindern. Ångfördelningsperioderna. Inflytande på ångfördelningen af förändringar i slidrörelsen. Vefvens och kolfvens rörelse.

Om lokomotivet:

Lokomotivets historia.

Redogörelse för ett lokomotivs olika delar, deras konstruktion och ändamål.

Lokomotivångpannan, dess konstruktion, skötsel och vård.

Eldyta, rostyta.

Armaturen, dess skötsel och profning. Värmeledningen.

Asklådan, sotskåpet, skorstenen och gnistsläckaren.

Ramverket, dess ändamål och sammansättning.

Fjäderupphängningen, buffertar och draginrättningen, sandlådorna, förarehytten.

Bogier.

Beskrifning på maskineriets viktigaste delar.

Sammansatta slidrörelsen.

Olika slag af slidrörelser, Stephensons, Allans, Heusinger von Waldeggs.

Slidernas reglering.

Axlarna och hjulen, motvikterna, lokomotivens hastighet.

Kompoundlokomotiv.

Tendern.

Bromsanordningar, skrufbroms, häfstångsbroms, ångbroms, vakuumbroms och lufttryckbroms.

Smörjanordningar.

Hastighetsmätare.

Olika lokomotivtyper, deras ändamål.

Lokomotivtjänsten:

Belastningsförhållande på lokomotivaxlarna. Adhesionen.

Lokomotivets dragkraft, med hänsyn till 1) ångans arbete, 2) adhesionen, 3) pannans kapacitet.

Tågmotstånd.

Bil. 2.

Utbildningskurser vid danska statsbanorna.

Bestämmelser för anställning och befordran för lokomotivpersonalen.

A. För att kunna anställas som lokomotiveldare vid statsbanorna erfordras för det första:

I. Att vederbörande

- 1) är i en ålder från 20 till 30 år;
- 2) har dansk medborgarrätt;
- 3) har en sund och kraftig kroppsconstitution utan framträdande eller för befattningen skadliga kroppsfel och är i besittning af god synförmåga, normalt färgsinne och normal hörselförmåga;
- 4) om han ej är fri från militärtjänst, skall han hafva genomgått sitt första värnpliktsmöte och från detsamma kunna förete ett tillfredsställande betyg öfver sitt uppförande;
- 5) skall hafva fört en fläckfri vandel och icke vara behäftad med skuld.

Att han är i besittning af dessa betingelser styrkes:

punkt 1 och 2, med dop- eller födelseattest (medborgarrätten, om det är nödigt, med ytterligare bevis);

punkt 3, med attest från en järnvägläkare vid statsbana (är sökanden förklarad för alltid oduglig till all krigstjänst, skall han förete sitt fri-bref för järnvägläkaren, som då i sin attest må göra nödiga anteckningar härom);

punkt 4, med sitt militära betyg eller frisedel;

punkt 5, med betyg från två trovärdige män.

II. 1) har arbetat minst 1 år i statsbanans verkstäder och då visat nykterhet, duglighet och öfver hufvud taget ett tillfredsställande uppförande;

2) har åkt elev å lokomotiv och kan förete betyg från 2 olika lokomotivförare, med hvilka han har åkt i minst 4 veckor hvardera, på att han kan elda och smörja ett lokomotiv på egen hand.

III. När sökanden uppfyller de under I och II angifna betingelser, skall vederbörande maskininpektör (eller vid hans förfall en annan därtill af maskinchefen förordnad ämbetsman, icke lägre än 5:te allmänna löneklassen) vid ett af honom anställt *prof för lokomotiveldare* förvissa sig om, att sökanden är i besittning af de här nedan angifna teoretiska och praktiska kunskaper och färdigheter. Utan att på tillfredsställande sätt hafva bestått detta prof får ingen antagas som lokomotiveldare.

Det nämnda profvet består i att undersöka, om vederbörande

- 1) kan räkna de fyra enkla räknesätten samt vanliga och decimalbråk;
- 2) kan skriva en läslig och ortografiskt någorlunda felfri handskrift med penna och bläck;
- 3) kan skriva lokomotivförarens dagliga rapport riktigt;
- 4) kan läsa skrifvet och tryckt;
- 5) kan förstå en tidtabell;
- 6) kan flytta ett lokomotiv med ånga och kan stanna detsamma;
- 7) kan taga in vatten i pannan med en injektor;
- 8) känner
 - a) allmänna instruktionen för samtliga vid statsbanan anställda;
 - b) instruktionen för lokomotivpersonalen;
 - c) hufvuddragen såväl af signalreglementet som af reglementet för tågens gång och öfriga lagbestämmelser, i hvad rör lokomotivpersonalen;
 - d) de viktigaste bestämmelserna angående vagnsväxling;
- 9) kan beskriva och företaga en systematisk afsyning af ett lokomotiv, såsom den bör utföras före och efter hvarje tur;
- 10) är bekant med vacuumbromsens konstruktions- och verkningssätt.

B. Förrän en lokomotiveldare får tjänstgöra som lokomotivförare eller befordras till eldare af 1:sta klass, skall han på tillfredsställande sätt hafva bestått profvet för lokomotivförare. Detta prof består i att undersöka, om eldaren

- 1) besitter färdighet i alla grenar af den praktiska lokomotivförare- och eldaretjänsten;
- 2) vet hvar stationer och blockposter äro belägna och känner till de lokala signalbestämmelserna samt alla vattenstationer och kranarnes belägenhet därstädes, allt på de sträckor, hvarest han kör eller har kört en längre tid.
- 3) är bekant med lokomotivens konstruktion och delarnes sammanställning samt med de olika lokomotivtyper, som användas i hans distrikt;

- 4) förstår att rätt tillvägagå vid de olika maskinmissöden, som kunna inträffa;
- 5) känner fullständigt och förstår statsbanornas lagbestämmelser;
- 6) känner fullständigt och förstår statsbanornas signalreglemente;
- 7) känner fullständigt och förstår reglementet för tågens gång, i hvad som rör lokomotivpersonalen;
- 8) känner de lokomotivtjänsten rörande order i maskinafdelningens ordersamling samt instruktionen för lokomotivpersonalen och instruktionen för begagnande af och tillsyn med den automatiska vacuumbromsen;
- 9) kan skriva ett reparationsförslag, innehållande utförlig och lätt förstådd beskrifning af maskinens fel och brister;
- 10) kan afgifva en med penna och bläck skriven tydlig och tillräckligt utförlig förklaring om en tjänstesak.
-

C. Profven för lokomotivförare anordnas, så ofta det anses nödigt, efter de i det följande angifna regler:

Berättigad att deltaga i det här nämnda profvet är en hvar eldare, som har såsom sådan tjänstgjort minst 1 år.

Tid och plats för profvet bestämmes af maskinchefen och kungöres medelst anslag i stallarne i god tid före profvet.

Betygssättning sker i hvar och en af ofvanstående 10 frågor, alltså 10 betygsgader, men betygsgaden i frågan 1 räknas dubbelt.

Profven äro praktiska i frågorna 1 och 2, muntliga i frågorna 3—8, skriftliga i frågorna 9 och 10.

Vid bedömandet af de skriftliga profven tages tillika hänsyn till den rent språkliga behandlingen.

Betygvärdena äro:

ug	= 8	g+	= 3	tg÷	= ÷2
ug÷	= 7	g	= 2	mdl	= ÷4
mg+	= 6	g÷	= 1	mdl÷	= ÷6
mg	= 5	tg	= 0	slet	= ÷8
mg÷	= 4				

Bedömandet af frågorna 1 och 2 företages af vederbörande maskininspektör eller dennes assistent i förening med en äldre lokomotivförare.

Bedömandet af de öfriga frågorna sker inför en för alla distrikten gemensam examenskommission, hvars medlemmar samt suppleanter utnämnas af generaldirektören efter förslag af maskinchefen.

I bedömandet af hvarje fack deltagar — efter den medlems bestämmande, som är utnämnd till förman — en examinerator och minst en censor.

Betygssättningen sker skriftligt, och betyget bestämmes efter medeltalet af afgifna bedömanden. Uppstår härigenom ett bråktal, strykes detta för såvidt det är mindre än $\frac{1}{2}$, i motsatt fall räknas det för 1.

Hufvudbetygen äro: Godkänt. Icke godkänt. Till hufvudbetyget »godkänt» fordras minst »g» i hvart och ett af frågorna 1—2 samt i frågorna 5—7 betyg, hvars hopsummerade värde (points) icke understiger 20. De särskilda betygen samt hufvudbetyget införas i ett särskildt därtill bestämdt protokoll, som efter examen insändes till maskinchefen och af denne till generaldirektoratet.

Den, som icke bestått profvet, kan efter en passande tids förlopp undergå ett nytt prof; mer än 3 gånger tillåtes det dock icke någon att anmäla sig till prof.

Ofvanstående bestämmelser träda i stället för de under den 19 januari 1901 utfärdade »Bestämmelser för anställning och befordran för lokomotivpersonalen», hvilka hädanefter ej längre gälla.

Köpenhamn den 27 augusti 1902.

Generaldirektoratet för statsbanedriften.

Bil. 3.

Förordning rörande arbets- och hvilotiden vid de franska hufvudbanorna.

(Utfärdad af ministern för de offentliga arbetena den 4 och 23 november 1899.)

Genom trenne ministerialförordningar af den 4 och 23 november 1899 hafva nya föreskrifter rörande arbets- och hvilotiden för linjepersonalen vid franska statens och de större franska bolagens järnvägar blifvit gällande.

För *lokomotivförare* och *eldare* skall den verkliga arbetstiden per dag uppgå till i medeltal högst 10 timmar samt den sammanhängande hvilotiden till likaledes 10 timmar i medeltal per dag sålunda, att tio på hvarandra följande arbetsdagar, räknade från midnatt till midnatt, icke få omfatta flera än hundra verkliga arbetstimmar, men *skola* omfatta sammanhängande hvilotider af minst hundra timmar. Hvarje arbetsperiod måste ligga mellan tvenne längre hvilotider samt får icke räcka längre än 17 timmar och icke innehålla flera än 12 verkliga arbetstimmar.

Såsom längre hvilotider räknas allenast perioder af minst 10 timmar, tillbragta i hemmet, och minst 7 timmar, tillbragta utom hemmet. Tvenne hvilotider af mindre än 10 timmar få icke följa på hvarandra, och sammanlagda längden af två på hvarandra följande hvilotider skall uppgå till minst 17 timmar.

I medeltal hvar 10:de dag skall beviljas en särskild hvilotid af minst 24 timmar; mellantiden mellan två sådana hvilotider får icke uppgå till mer än 20 dagar. Under denna hvilotid är personalen befriad från all tjänstgöring och kan efter behag vistas i eller utom hemmet. Vid beräkningen af hvilotiderna under tio-dagars-perioderna skola dessa fridagar beräknas såsom tio-timmars-hvilotider.

För dem, hvilka icke behöfva tillbringa nätterna utom hemmet, kan beviljandet af de till 24 timmar uppgående hvilotiderna inskränkas till en sådan hvilotid hvar 14:de dag i medeltal.

Såsom verklig arbetstid räknas all den tid, som personalen måste tillbringa på maskinen eller under hvilken de ej få aflägsna sig från denna eller hafva någon sysselsättning vid stationerna, förråden eller verkstäderna.

Den tid, som lokomotivförare och eldare använda för fullgörande af dem åliggande göromål före tågets afgang eller efter dess ankomst, skall bestämmas för hvarje särskildt tåg. Om tiden mellan två tågs ankomst och afgang icke öfverstiger $1\frac{1}{2}$ timme, skall densamma räknas såsom arbetstid.

Den tid, under hvilken reservpersonal har att förrätta något arbete, anses såsom verklig arbetstid. Den tid, under hvilken samma personal utan att tjänstgöra måste stå till disposition, kan anses såsom hvilotid, men en fjärdedel af denna tid skall inberäknas i tio-dagars-periodernas arbetstid. Den mellan tjänstgöringstiderna liggande, å hemorten tillbragta reservtiden måste liksom de verkliga arbetsperioderna föregås af en i hemmet tillbragt längre hvilotid.

För *konduktörspersonalen* är såväl arbetstiden som hvilotiden bestämd till likaledes 10 timmar i medeltal per dag, hvarvid 15 på hvarandra följande dagar, räknade från midnatt till midnatt, icke få omfatta flera än 150 verkliga arbetstimmar, men *skola* omfatta sammanhängande längre hvilotider af minst lika många timmar. Tiden mellan två oafbrutna hvilotider får icke öfverskrida 17 timmar, hvaraf icke flera än 12 få vara verkliga arbetstimmar. Denna tid kan dock få ökas med högst en half timme, om den efterföljande längre hvilotiden uppgår till minst 12 timmar.

För dem, hvilka icke behöfva tillbringa nätterna utom hemmet, uppgår den verkliga arbetstiden till i medeltal 11 timmar och de längre hvilotiderna till i medeltal minst 9 timmar.

Längre hvilotider måste utan afbrott räcka i minst 9 timmar, om de tillbringas i hemmet, och i minst 7 timmar, om de tillbringas utom hemmet. Icke flera än 2 längre hvilotider af mindre än 9 timmar få följa på hvarandra, och sammanlagda tiden af två på hvarandra följande längre hvilotider skall uppgå till minst 16 timmar.

I medeltal hvar 15:de dag skall beviljas en särskild hvilotid af minst 24 timmar; tiden mellan två sådana hvilotider får icke uppgå till mer än 30 dagar. Under denna hvilotid är personalen befriad från all tjänstgöring och kan efter behag vistas i eller utom hemmet. Vid beräkningen af hvilotiderna under femton-dagars-perioderna skola dessa fridagar beräknas såsom nio-timmars-hvilotider.

Den tid, som tågpersonalen använder för fullgörande af densamma åliggande göromål före tågets afgang eller efter dess ankomst, skall räknas

såsom verklig arbetstid och inberäknas vid turlistans upprättande. Om tiden mellan två tågs ankomst och afgang icke öfverstiger $1\frac{1}{2}$ timme, skall densamma räknas såsom arbetstid. Såsom arbetstid räknas äfven fjärdedelen af den tid, under hvilken personalen utan att tjänstgöra måste stå till disposition på vederbörande station.

Under det att i allmänhet tågens i vederbörande tidtabell angifna gångtid räknas såsom arbetstid, skall likväl på grund af tjänstens mindre ansträngande beskaffenhet gångtiden för snälltåg, direkta godståg och lokaltåg, å hvilka resgoods icke expedieras och personalen icke behöfver utlämna eller insamla biljetter, reduceras med 10 %.

För *stationspersonalen* är den dagliga arbetstiden bestämd till 12 timmar med en oafbruten hvilotid af 8 timmar, om bostaden ligger i stationshuset, och 9 timmar i annat fall. Vid midten och mot slutet af dagen skall personalen erhålla omkring en timmes ledighet för måltidernas intagande.

Hvar och en af personalen har rättighet till en hel eller två halfva fridagar för hvarje månad. På sin höjd kunna de två fridagarna i två på hvarandra följande månader sammanläggas. I hvarje händelse får den mellan två hvilodagar liggande tiden icke öfverskrida två månader.

En fridag omfattar hela tiden mellan två från tjänstgöring fria nätter. En half fridag börjar eller slutar vid midten af det vanliga dagsarbetet; en från tjänstgöring fri natt måste följa omedelbart efter eller gå omedelbart före dylik fridag.

Under loppet af hel eller half fridag är personalen befriad från all tjänstgöring och får aflägsna sig från bostaden.

Å de stationer, där både dag- och nattjänst finnes, får nattjänsten icke räcka flera än 14 nätter i följd. Vid hvarje ombyte af tjänstgöring skall en oafbruten hvilotid af åtminstone 24 timmar beviljas.

I fråga om större stationer med ansträngande tjänstgöring kan ministern för de offentliga arbetena meddela järnvägsbolagen föreskrift om inskränkning af nattjänsten till mindre än 14, dock minst 7 nätter i följd.

Å smärre stationer eller hållplatser, hvilka passeras af endast tre tåg i hvardera riktningen och skötas af en enda person, hvilken bor i stationshuset och har längre arbetsfria mellantider, kan tjänstgöringstiden utsträckas till mer än 12 timmar, hvarvid dock städse en oafbruten hvilotid af 8 timmar skall åtnjutas.

Tjänsteindelingen måste underställas vederbörande myndighets pröfning och genom anslag bringas till personalens kännedom. Förteckningar öfver tjänstefördelningen skola alltid stå till de kontrollerande ingenjörernas och deras underordnades disposition.

Från tjänsteindelingen får afvikelse ske endast i vissa fall, då tjänsten så fordrar och vederbörande myndighets samtycke erhållits.

Om arbetstidens tillfälliga utsträckning på grund af oförutsedda händelser skola järnvägarna underrätta vederbörande statsmyndigheter genom månatliga rapporter, hvilkas innehåll genom anslag å stationen bringas till personalens kännedom.

* * *

Särskilda föreskrifter rörande banvaktens och växelkarlars arbets- och hvilotid äro under utarbetande.

Bil. 4 a.

Bestämmelser rörande järnvägspersonalens i Preussen arbets- och hvilotid.

(Efter ministerns för de offentliga arbetena i Preussen kungörelse den 5 januari 1900.)

I. Arbets- och hvilotid.

1. Stationspersonalen.

1) Om tjänsten kräver ett oafbrutet, ansträngande arbete, får den dagliga arbetstiden i genomsnitt icke öfverskrida 8 timmar. Vid enstaka tillfällen kan den utsträckas därutöfver, dock icke till mer än 10 timmar.

2) I öfriga fall må den dagliga arbetstiden i genomsnitt uppgå till 12 timmar, i enstaka fall till 14 timmar.

3) Undantagsvis får arbetstiden utsträckas till 16 timmar, där, såsom å mindre trafikerade bibanor, tjänstgöringen är mindre intensiv och längre uppehåll kunna göras under densamma.

2. Banbevakningspersonalen.

1) Den dagliga arbetstiden får icke öfverskrida 14 timmar.

2) Där tjänstgöringen är mindre intensiv, såsom å bibanor, kan arbetstiden utsträckas till 16 timmar.

3) Om banvakt är bosatt på större afstånd från tjänstgöringsplatsen, skall vederbörligt afseende fästas vid den tid, som erfordras för att tillryggalägga vägen från och till hemmet.

3. Tågpersonalen.

1) Den dagliga arbetstiden får (i genomsnitt för månad) ej uppgå till mer än 11 timmar.

2) Vid enstaka tillfällen får arbetstiden utsträckas därutöfver, dock icke till mer än 16 timmar. Sådan utsträckning af arbetstiden får endast äga rum, om längre uppehåll äga rum under arbetet.

3) Längre tjänstgöring skall i regel åtföljas af längre hvila i hemmet. Denna hvilotid skall såvidt möjligt beredas särskildt under natten.

4) Den tid, under hvilken personalen före resas anträdande och efter dess slut är sysselsatt med öfvertagande och öfverlämnande af tjänsten, skall, vare sig detta sker på hemorten eller utom densamma, räknas såsom tjänstgöringstid.

4. Lokomotivpersonalen.

1) Den dagliga arbetstiden får (i genomsnitt för månad) ej uppgå till mer än 10 timmar.

2) Där tjänstgöringen är mindre intensiv, såsom å bibanor, kan arbetstiden utsträckas till i genomsnitt 11 timmar.

3) Vid enstaka tillfällen får arbetstiden utsträckas därutöfver, dock icke till mer än 16 timmar. Sådan utsträckning af arbetstiden får endast ske, om längre uppehåll äga rum under arbetet.

4) Längre tjänstgöring skall i regel åtföljas af längre hvila i hemmet. Denna hvilotid skall såvidt möjligt beredas under natten.

5) Tiden för tjänstgöringen å lokomotivet får icke uppgå till mer än 10 timmar i följd. I denna tid inberäknas de uppehåll vid stationerna, hvarunder personalen icke kan lämna lokomotivet.

6) Om rangeringstjänsten fordrar ett oafbrutet, ansträngande arbete, får den dagliga arbetstiden i genomsnitt ej öfverskrida 8 timmar. Vid enstaka tillfällen kan den utsträckas därutöfver, dock icke till mer än 10 timmar.

7) Den tid, under hvilken personalen före resas anträdande och efter dess slut är sysselsatt med öfvertagande och öfverlämnande af tjänsten, skall, vare sig detta sker på hemorten eller utom densamma, räknas såsom tjänstgöringstid.

II. Hvilodagar.

Den med linjetjänst ständigt sysselsatta personalen skall åtnjuta åtminstone två hvilodagar i månaden.

Där tjänstgöringen är mindre intensiv, såsom å bibanor, kan antalet af hvilodagar för den här ofvan under I, 1 och 2 nämnda personalen inskränkas till en dag i månaden.

III. Slutbestämmelser.

1. Såsom arbetstid (se I) anses den tid, som ligger mellan tvenne enligt nedan nämnda grunder beräknade hvilotider.

2. Såsom hvilotid anses hvarje sådan från tjänsten eller därmed sammanhängande åligganden fri tid, som i oafbruten följd uppgår till:

a) för stations- och banbevakningspersonalen (I, 1, 2) minst 8 timmar,

b) för tåg- och lokomotiv-personalen (I, 3, 4) minst 8 timmar, om hvilotiden tillbringas i hemmet, och minst 6 timmar, om hvilotiden tillbringas utom hemmet. Dock kan en tid af 6 till 8 timmar, tillbragt i hemmet, räknas såsom hvilotid, om den ligger mellan två arbetstider, hvilka föregås eller efterföljas af minst 10 timmars hvilotid i hemmet.

3. Kortare uppehåll än de i 2 nämnda gälla icke såsom hvilotider. De skola därför, liksom tiden för tjänsten och därmed sammanhängande åligganden, inräknas i den gällande arbetstiden.

4. Beträffande natt-tjänsten iakttages, att ingen får tjänstgöra flera än 7 nätter i följd.

5. Såsom hvilodag (se II) gäller blott en från tjänstgöring fri tid af minst 24 timmar.

6. Beordras någon af den järnvägspersonal, som icke tjänstgör vid linjen, att tillfälligtvis biträda linjepersonalen, skall vid beräkning af arbetstiden för denne vederbörlig hänsyn tagas till den tid, han använder för sina ordinarie göromål.

Bil. 4 b.

Arbets- och hvilotiden vid sachsiska m. fl. statsbanor.

Styrelsen för de sachsiska statsbanorna har särskildt under de senaste åren bemödat sig att förbättra personalens ställning genom minskning af arbetstiden och ökning af antalet hvilodagar. Att dessa bemödanden burit frukt, därom vittna följande siffror:

Af hela personalen hade nedanstående procent en regelbunden arbetstid af i följd

	1897	1898	1899
högst 8 timmar	5,48 %	5,98 %	8,11 %
öfver 8, högst 10 timmar	21,80 »	31,31 »	23,49 »
» 10, » 12 »	36,47 »	35,70 »	49,33 »
Summa	63,75 %	72,99 %	80,93 %
öfver 12, högst 13 timmar	13,89 %	9,18 %	7,68 %
» 13, » 14 »	6,64 »	6,38 »	6,92 »
» 14, » 15 »	4,13 »	3,73 »	1,79 »
» 15 timmar	11,59 »	7,72 »	2,68 »
Summa	36,25 %	27,01 %	19,07 %

Under åren 1897—1899 har alltså antalet af dem, hvilkas arbetstid uppgått till högst 12 timmar, ökats med cirka 17 %. Antalet af dem, hvilkas arbetstid uppgått till mer än 12 timmar, har minskats med samma procent.

Af hela personalen åtnjöt nedanstående procent följande antal hvilodagar i hvarje månad:

	1897	1898	1899
$\frac{1}{2}$ hvilodag	0,90 %	0,47 %	0,27 %
1 »	16,53 »	15,56 »	9,61 »
$1\frac{1}{2}$ »	17,24 »	15,86 »	9,21 »
Summa	34,67 %	31,89 %	19,09 %

	1897	1898	1899
2 hvilodagar.....	22,38 %	23,79 %	31,15 %
mer än 2 hvilodagar	42,95 »	44,32 »	49,76 »
Summa	65,33 %	68,11 %	80,91 %

Antalet af dem, hvilka haft mindre än 2 hvilodagar i månaden, har alltså under åren 1897—1899 minskats med mer än 15 %. Med samma procent har antalet af dem, som haft 2 eller flera hvilodagar i månaden, ökats. Dessa förändringar med afseende på arbets- och hvilotiden hafva naturligtvis kräft en betydlig ökning af personalens numerär. Sålunda har antalet af den i sachsiska statsbanornas tjänst anställda personalen under åren 1897—1899 ökats från 36,713 till 43,837, d. v. s. med cirka 18 %. Denna ökning medför en årlig kostnad af öfver 8,000,000 M.

Ur förvaltningens af de preussisk-hessiska järnvägarna berättelse för arbetsåret 1898—1899 meddela vi vidare följande:

Hela antalet af den vid preussisk-hessiska järnvägarna anställda personalen uppgick till 324,642. Af dessa hade nedanstående procent en regelbunden arbetstid af i följd

högst 8 timmar	9,02 %	öfver 12, högst 13 timmar..	5,00 %
öfver 8, högst 10 timmar	38,24 »	» 13, » 14 » ..	2,50 »
» 10, » 12 »	43,34 »	» 14, » 15 » ..	1,10 »
Summa	90,60 %	» 15, » 16 » ..	0,80 »
		Summa	9,40 %

Den högsta tillåtna arbetstiden är 16 timmar.

Af personalen vid de preussisk-hessiska järnvägarna (med undantag af de vid järnvägarna anställda arbetarne) åtnjoto nedanstående procent följande antal hvilodagar i hvarje månad:

1 hvilodag	8,80 %	2 hvilodagar	25,30 %
1½ hvilodag	11,20 »	mer än 2 hvilodagar	54,70 »
Summa	20,00 %	Summa	80,00 %

En noggrann jämförelse mellan dessa siffror och de förut anförda, för sachsiska statsbanorna gällande kan emellertid icke äga rum, enär de senare gälla för hela personalen, under det att de vid järnvägarna anställda arbetarne icke äro inbegripna i de förra.