

Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 10 maj 1916 kl. 5 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 12, i anledning av andra kammarens beslut rörande väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder till skydd mot olycksfall under tjänstgöring för den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen.

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 173, har herr Winberg yrkat, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t ville låta verkställa en undersökning för att få utrönt, vilka åtgärder, som lämpligast kunde och borde vidtagas för att genom användande av mekaniska kopplingsanordningar eller annorledes i största möjliga utsträckning skydda den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen för olyckshändelser under sin tjänstgöring, samt därefter och med ledning av resultatet från denna undersökning snarast möjligt vidtaga i detta syfte erforderliga åtgärder.

Motionen.

Beträffande den av motionären förebragta motiveringen hänvisas till motionen.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott har i anledning av motionen anført följande:

Andra kammarens utskott.

Utskottet har över motionen inhämtat järnvägsstyrelsens, svenska järnvägsföreningens och socialstyrelsens utlåtanden, vilka samtliga här bifogas.

Av i dessa utlåtanden lämnade statistiska uppgifter framgår med all tydlighet, att den gängse uppfattningen om den med växlingsarbetet förenade stora olycksfallsrisken är riktig. Härmed är även givet, att detta arbete ur arbetarskyddssynpunkt påkallar särskild uppmärksamhet. Genom

Bihang till riksdagens protokoll 1915. 12 saml. 2 avd. 11 häft. (Nr 12.) 1

den nya lagen om arbetarskydd av den 29 juni 1912 har järnvägsdriften blivit inbegripen under arbetarskyddslagstiftningen, varigenom yrkesinspektionen äger befogenhet och är skyldig att, när anledning finnes, ingripa även på detta område. Då yrkesinspektionen uppvuxit och fortfarande har sin huvudsakliga verksamhet inom industrien, är emellertid naturligt att, som socialstyrelsen anmärker, densamma hittills endast med en viss varsamhet ingripit på järnvägsdriftens för den mera främmande område, vilket även föranletts därav, att av socialstyrelsen begärd specialinspektör för järnvägarne ej erhållits. Yrkesinspektionens normala verksamhet torde därför knappast för närvarande kunna med önskvärd snabbhet och effektivitet göra sig gällande på järnvägsdriftens område, där givetvis mycket stora och svårlösta uppgifter ur arbetarskyddssynpunkt föreligga att upptagas till behandling. Ett direkt ingripande av Kungl. Maj:t, gående ut på att åstadkomma en granskning av vissa delar av järnvägsdriften ur arbetarskyddets synpunkt, förefaller därför utskottet vara väl motiverat.

Givetvis har järnvägsstyrelsen själv nedlagt åtskilligt arbete på detta område, men liksom den mest välskötta och för arbetarskydds intresserade industri av erfarenheten visat sig vara väl i behov av samarbetet med och kontrollen av en på arbetarskyddets område speciellt sakkunnig institution, så torde detsamma även vara förhållandet med järnvägarnas ledning. Utskottet anser därför önskvärt, att ett samarbete åstadkommes mellan på järnvägsdriftens och arbetarskyddets område sakkunniga personer för undersökning, huruvida åtgärder kunna vidtagas för minskning av den vid växlingsarbetet förefintliga stora olycksfallsrisken.

Att vid en dylik utredning en särskild uppmärksamhet bör ägnas åt frågan om anskaffande av kopplingsanordningar, vilka bättre än de nuvarande kunna förhindra olyckshändelser, är självklart, då just kopplingsarbetet är den mest riskfyllda delen av växlingsarbetet. Den slutliga lösningen av kopplingsproblemet är tydligen åstadkommandet av en automatisk kopplingsanordning. Denna fråga kan endast lösas likformigt av alla i samtrafik varande länder, och utskottet vill kraftigt uttala önskvärldheten av att vårt land energiskt deltagar i det internationella arbetet för denna frågas lösning.

Frågan om åstadkommandet av en automatisk kopplingsanordning är emellertid, som järnvägsstyrelsen anmärker, mycket gammal, och otaliga förslag härtill hava framställts, men de mycket stora svårigheterna hava hittills icke kunnat övervinnas. Vid sidan av arbetet för åstadkommandet

av automatiska kopplingsanordningar hava även försök gjorts att framställa mekaniska anordningar för skötseln av nu använda länkkoppel och en sådan anordning är även den av motionären omnämnda Sandströmska kopplingsanordningen.

Denna och liknande konstruktioner äro, får man hoppas, icke den slutliga lösningen av kopplingsfrågan, men det långvariga arbetet med framställningen av ett automatiskt koppel och de många misslyckade försöken tyda på sannolikheten av att detta problems lösning ligger så pass avlägset, att man inför de många offren för nuvarande sätt för kopplingsarbetets utförande icke kan stå till svars med att uteslutande inrikta sina ansträngningar på utarbetandet och införandet av ett internationellt automatiskt koppel, utan bör man även ägna den största uppmärksamhet åt anordningar som exempelvis den Sandströmska. Det är naturligen ingalunda uteslutet, att en undersökning skulle visa, att den minskning av olycksfallsrisken, som kan vinnas genom anbringande av t. ex. det Sandströmska kopplet, är så pass obetydlig, att den ej kan motivera eventuella stora kostnader för utförande av anordningar, som antagas bliwa provisoriska. Detta desto mindre, därest vid tiden, då denna anordning skulle kunna komma till utförande, sannolikheten för uppnåendet av ett positivt resultat beträffande den internationella automatiska kopplingen skulle vara större än för närvarande, då sannolikheten däremot synes tala för, att en nu utförd provisorisk kopplingsanordning skulle få en livslängd, som väl tilläte, att den på normal tid bleve amorterad, innan den behövde utbytas mot en nyuppfunnen automatisk koppling, om vars allmänna införande internationell uppgörelse kunnat träffas. Utskottet håller därför före, att även dessa provisoriska anordningar förtjäna att noggrant prövas ur såväl arbetarskyddssynpunkt som järnvägsteknisk synpunkt.

De av socialstyrelsen anförda siffrorna rörande ersättningar åt vid olycksfall skadade visa, att även ur ekonomisk synpunkt utgifter för olycksfallsriskens sänkande kunna vara väl motiverade.

På grund av vad ovan anförts får utskottet hemställa, att andra kammaren, med anledning av herr Winbergs motion, nr 173, måtte besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, det Kungl. Maj:t ville låta verkställa en undersökning, huruvida åtgärder kunna vidtagas för att genom användande av förbättrade mekaniska kopplingsanordningar eller anorledes i största möjliga utsträckning skydda den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen för olyckshändelser under denna sin tjänstgöring, samt vidtaga de åtgärder, som i detta syfte lämpligen kunna och böra vidtagas.

I avgiven, utlåtandet vidfogad reservation hade herr Lübeck anfört följande:

»Jag delar till fullo motionärens och utskottets uppfattning om det synnerligen önskvärda i att bereda större trygghet för den med vagnväxling sysselsatta personalen. Samtidigt bör dock bemärkas, att endast omkring $\frac{1}{5}$ av alla järnvägsolyckor i landet äro att hänföra till vagnväxlingsarbetet, samt att — enligt vad erfarenheten från utlandet synes giva vid handen — olyckor vid växlingen kanske endast till ganska ringa del kunna förebyggas genom ifrågavarande åtgärder.

Den av motionären och utskottet särskilt omnämnda Sandströmska kopplingsanordningen — hvilken nu är föremål för en del försök — är, såsom även utskottet starkt betonar, att betrakta såsom ett provisorium i avvaktan på en god automatisk koppling, som genom internationell samverkan skulle kunna införas. Likväl skulle ett dylikt provisorium icke blott medföra en direkt kostnad av flera miljoner kronor utan därjämte utan tvivel förorsaka en betydande tidsutdräkt vid kopplingen med därav följande indirekta kostnader.

Då den föreliggande frågan innefattar ett synnerligen svårbedömt mekaniskt problem, vars innebörd riksdagen svårligen kan överblicka, då vidare järnvägsstyrelsen och enskilda järnvägsförvaltningar synas uppmärksamt följa saken och då socialstyrelsen efter år 1912 har sig ålagt att ur yrkesfaresynpunkt ingripa eller göra nödiga framställningar även i vad rör järnvägstrafiken — det må gälla förbättrade mekaniska kopplingsanordningar eller andra åtgärder —, så anser jag att utskottet bort hemställa,

att hr Winbergs motion nr 173 icke må till någon andra kammarens åtgärd föranleda.»

*Andra kam-
marens beslut.*

Andra kammaren beslöt för sin del i enlighet med sitt tillfälliga utskotts hemställan.

Detta andra kammarens beslut har delgivits första kammaren, som hänvisat ärendet till förberedande behandling av sitt andra tillfälliga utskott.

*Första kam-
marens ut-
skott.*

Av motionärens uppgifter synes framgå, att olycksfall, och särskilt sådana av svårare art, äro talrikt förekommande vid vagnkopplingsarbetet. Ett energiskt arbete har emellertid inriktats på att konstruera kopplingsanordningar av sådan art, att dessa personalens särskilda risker skulle kunna avsevärt minskas. Härvid har man dels strävat att åstad-

komma rent *automatiskt* verkande kopplingsanordningar, dels i betraktande av de konstruktionssvårigheter, som härvidlag mött, nöjt sig med att framställa vissa *hjälpkopplingsanordningar*, avsedda att på mekanisk väg undanröja olycksfallsanledningar vid ifrågavarande arbete.

Vad beträffar de automatiska kopplingsanordningarna, är det tydligt — såsom även framhållits i av kungl. järnvägsstyrelsen avgivet yttrande i frågan — att åtgärder av denna art på grund av den internationella samtrafikens krav icke lämpligen kunna vidtagas annorlunda än efter överenskommelse mellan de europeiska staternas trafikförvaltningar. I För-
enta staterna har visserligen sedan år 1900 genomförts automatisk vagnkoppling, men det är att märka, att de därstädes brukliga vagnarna äro av helt annan konstruktion än den i Europa vanliga, varför någon jämförelse ej utan vidare kan göras. Vad beträffar antalet olycksfall, har den automatiska vagnkopplingens genomförande visserligen nedbringat detta, men, såsom av bifogade utskottet tillhandakomna meddelande (Bilaga A) från kungl. järnvägsstyrelsen framgår, ej i den omfattning, som man hoppats.

I Europa hava åtskilliga länders järnvägsförvaltningar länge sysselsatt sig med denna fråga, och ganska stora kostnader hava nedlagts, särskilt i Frankrike, för experiment med olika automatiska konstruktioner. De svårigheter, det här gäller att övervinna, ha emellertid visat sig vara synnerligen stora.

Då det är tydligt, att den slutgiltiga lösningen av problemet måste sökas i automatiska anordningar, är det av vikt att alla uppslag i detta avseende nog och uppmärksamt följas av de svenska trafikförvaltningarna. Att så ock är fallet, framgår av kungl. järnvägsstyrelsens ovannämnda meddelande.

Vad beträffar de så kallade hjälpkopplingsanordningarna — av vilka motionären särskilt framhäver en, den så kallade Sandströmska konstruktionen — vill utskottet särskilt betona, att dessa endast innebära, en rent provisorisk lösning av svårigheterna. Såväl kungl. järnvägsstyrelsen som ock svenska järnvägsföreningen ha yttrat sig om denna sak och särskilt om den föreslagna Sandströmska konstruktionen. Av dessa yttranden framgår, att dennas applicerande på de svenska järnvägarnas vagnspark skulle draga högst betydande kostnader, av järnvägsstyrelsen ungefärligt beräknade till 4,500,000 kronor för statsbanorna och 3,500,000 kronor för de enskilda normalspåriga banorna. Man torde dock icke hava någon viss-
het därom att olycksfallens antal genom dessa anordningar kunna i avsevärd mån minskas. Vid en eventuell slutgiltig lösning av kopplingsfrågan torde ock dessa stora kostnader kunna anses bortkastade.

Om utskottet sålunda i sakens nuvarande läge icke anser sig böra föreslå en skrivelse till Kungl. Maj:t i enlighet med andra kammarens beslut, är detta emellertid icke beroende på bristande förståelse för den viktiga sak, det här gäller att främja. Utskottet anser tvärtom, att de talrika olycksfall, som förekomma vid kopplings- och växlingsarbeten påkalla särskild uppmärksamhet från statsmakternas sida. Såsom kungl. socialstyrelsen yttrar i sin skrivelse, är det synnerligen önskvärt att uppslag kunde givas till »andra i samband med växlingsarbetet stående anordningar av beskaffenhet att motverka olycksfallsrisken vid detsamma». I detta syfte har ock kungl. socialstyrelsen redan år 1913 hemställt om anställande av en specialinspektör för järnvägsdriften.

Då utskottet är förvissat därom, att kungl. järnvägsstyrelsen icke underlåter att åt frågans lösning på ett eller annat sätt ägna all den uppmärksamhet, som frågans vikt kräver, får utskottet hemställa,

att första kammaren icke måtte biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 10 maj 1915.

På utskottets vägnar:

OSKAR NYLANDER.

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet hava närvarit: Hrr *Nylander, Danström, frih. De Geer, von Koch, Steffen, greve Spens* och *Östling*.

*Bilaga A.***P. M.**

i anledning av motionen nr 173 i andra kammaren angående åtgärder till skydd mot olycksfall under tjänstgöring för den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen.

Såsom framgår av de i järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 13 sistlidne mars med yttrande över motionen i fråga meddelade statistiska uppgifterna, är totalantalet olycksfall vid vagnkoppling i Nordamerikas Förenta Stater betydligt större än vid de svenska normalspåriga järnvägarna, om olycksfallen jämföras med antalet utgjorda godsvagnskilometer. De av olycksfallen, som medfört dödlig utgång, äro däremot något talrikare i Sverige än i Amerika, nämligen i medeltal 10,3 mot 9,2. Härvid är att märka, att kopplingen i Amerika är kombinerad med centralbuffert, varför sidobuffertar saknas, under det åtskilliga av de i Europa framkomna förslagen förutsätta sidobuffertarnas bibehållande, varigenom risken för olycksfall tydligen blir större än vid den amerikanska kopplingsanordningen. Att döma av de anförda siffrorna skulle man icke kunna hoppas på någon avsevärdare nedgång uti antalet olycksfall genom införande av automatisk kopplingsanordning. Även erfarenheten från Frankrike, där grundliga försök blivit gjorda, pekar i samma riktning. I en rapport över verkställda provningar anför generaldirektören vid franska statsbanorna bland annat följande: »Man kan icke påstå, att man genom införande av automatisk koppling förebygger olycksfall eller ens minskar vare sig deras antal eller graden av den i följd av olycksfallet uppkomna skadan, och detta förhållande förklaras därav, att kopplingsanordningarna bliva skadade, varvid personalen måste gå in mellan fordonen för att laga apparaterna och åter sätta dem i verksamhet.»

Jämför man antalet olycksfall vid vagnkoppling med totala antalet olycksfall i Sverige och i Nordamerika, så blir resultatet följande:

Antal olycksfall i medeltal pr år:

| | Å r | Samtliga olycksfall | | Därav vid vagnkoppling | | | |
|--|-----------|---------------------|---------|------------------------|------|---------|------|
| | | dödade | skadade | dödade | | skadade | |
| | | | | totalt | i % | totalt | i % |
| Svenska statsbanorna | 1909—1913 | 20 | 111,4 | 2,8 | 14,0 | 24,6 | 22,1 |
| Sveriges enskilda normal-spåriga järnvägar | 1908—1912 | 8,2 | 42,4 | 1,8 | 21,9 | 8,4 | 19,8 |
| Sveriges samtliga normal-spåriga järnvägar | — | 28,2 | 153,8 | 4,6 | 16,3 | 33,0 | 21,5 |
| Nordamerikas Förenta Stater | 1905—1909 | 3320 | 41584 | 243 | 7,3 | 3508 | 8,4 |

Således har Amerika vid en sådan jämförelse gynnsammare siffror att uppvisa än Sverige, vilket förklaras därav, att tågsäkerheten i Amerika som bekant är betydligt mindre än i Europa, varför också olycksfallen bliva talrikare. Det är emellertid förhastat att av ovanstående siffror draga den slutsatsen, att antalet olycksfall vid vagnkoppling efter införande av automatisk kopplingsanordning skulle bliva proportionsvis mindre i Sverige än vad fallet är i Amerika. Det förhåller sig nämligen så, att olyckorna vid vagnkoppling i de allra flesta fall äro mer eller mindre självförvållade, det vill säga vållade på grund av den skadades oförsiktighet, under det övriga olycksfall vid tågdrift i regel uppkomma av rent yttre orsaker, som äro fullständigt oberoende av några åtgöranden från den för olycksfallet utsatte, och det finnes näppeligen anledning antaga, att växlingspersonalen i Amerika är mera oförsiktig än den i Sverige vid utövandet av sitt farliga yrke. De i styrelsens ovan åberopade skrivelse anförda siffrorna måste därför anses mera belysande än de här ovan återgivna, särskilt som erfarenheten från Frankrike, såsom ovan anförts, ger stöd för förstnämnda siffrors tillämplighet.

De statistiska siffror rörande olycksfall vid tågdrift, som styrelsen återgivit i sitt yttrande över motionen, äro för de svenska järnvägarnas vidkommande hämtade från Statens järnvägars officiella statistik och från allmän järnvägsstatistik för olika år. Att siffrorna icke stämma med de av Socialstyrelsen framlagda, beror av flera orsaker. Järnvägsstyrelsens siffror avse olycksfall allenast vid tågdrift, under det Socialstyrelsen tydligen medräknat samtliga vid järnvägarna inträffade olycksfall, alltså även sådana, som icke hava med tågdriften att göra, exempelvis olyckor i verkstäder, lokomotivstallar, kolgårdar, på byggnadsplatser o. s. v. Vidare avse Socialstyrelsens siffror samtliga svenska järnvägar, under det Järnvägsstyrelsen begränsat sig till de normalspåriga järnvägarna, emedan den föreliggande frågan angående den nuvarande kopplings-

anordningens farlighet endast gäller normalspåriga järnvägar. Slutligen torde någon skiljaktighet i uppgifterna uppkomma till följd därav, att Socialstyrelsens primäruppgifter gälla olycksfall, som medfört skada under mer än 3 dagar, under det de nämnda statistiska berättelsernas uppgifter gälla »avsevärt skadade» personer, varmed förstås, att skadan föranleder invaliditet eller arbetsoduglighet under minst 14 dagar.

I fråga om provningar av kopplingsanordningar vid Statens järnvägar må anföras följande:

Berglund-Lindencronas centralkopplingsanordning, som utan tvivel är det mest genomarbetade bland mängden av framkomna svenska förslag, har under en lång följd av år varit föremål för styrelsens uppmärksamhet. Redan major Lindencrona gjorde på sin tid talrika besök å styrelsens maskinbyrå, varvid uppfinningen diskuterades och det mindre lämpliga i vissa detaljer påvisades. År 1909 förklarade sig styrelsen genom skrivelse den 8 december villig att på egen bekostnad prova kopplingsanordningen på ett antal malmvagnar. Av detta erbjudande hava emellertid patentinnehavarna begagnat sig först år 1914 på den grund att kopplingen under tiden varit föremål för ändringar och omarbetningar. För ett par år sedan uppsattes kopplingen å ett par malmvagnar i Narvik, tillhörande Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, och hade statens järnvägars tjänstemän vid den därstädes företagna provningen tillfälle påvisa en del brister hos kopplingsanordningen. Sedermera har med ledning av de vid nämnda provning vunna erfarenheterna kopplingen blivit ytterligare omarbetad, och pågå för närvarande försök vid statens järnvägar med den sålunda förändrade konstruktionen.

Beträffande den Sandströmska kopplingen, så hade styrelsens tjänstemän redan år 1911 tillfälle taga del av denna kopplingsanordning, såsom den blivit på försök uppsatt på en Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg tillhörande vagn, och befanns kopplingen i sitt dåvarande skick icke fylla fordringarna på en driftsäker och praktisk kopplingsanordning. Samma år, 1911, beställde styrelsen ett antal kopplingar av Nordlings konstruktion, vilken föreföll mera lovande än den Sandströmska kopplingen. Försöken slog emellertid icke väl ut, och under tiden har den Sandströmska kopplingen förbättrats, vilket föranlett styrelsen att beställa ett antal kopplingar av den omarbetade konstruktionen.

Förutom dessa mera direkta åtgärder i avseende på förändring av kopplingsanordningen har styrelsen, såsom i dess yttrande över motionen omförmäles, med ständig uppmärksamhet följt det på kontinenten pågående arbetet i samma syfte. Styrelsen kommer att även framdeles sorgfälligt granska alla de förslag till kopplingsfrågans lösning, som komma till styrelsens kännedom, och kommer styrelsen att föranstalta om praktisk provning av sådana kopplingsanordningar, som styrelsen finner innehålla något i ena eller andra avseendet beaktansvärt uppslag till kopplingsfrågans lösning.

Stockholm den 12 april 1915.

Kungl. järnvägsstyrelsen
ERIK VON FRIESEN.

Bilagor till Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande Nr 6.*Utlåtande av Järnvägsstyrelsen.*

Till Konungen.

Genom nådig remiss den 19 februari 1915 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att inkomma med av riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott begärt yttrande över en inom nämnda kammare väckt motion nr 173 om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående åtgärder till skydd mot olycksfall under tjänstgöring för den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen.

Till åttlydnad härav får järnvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Risken för olycksfall för den med vagnväxling sysselsatta järnvägspersonalen är av många slag; så t. ex. kan olycksfall uppstå genom att växelkarlen halkar på ett vagnfotsteg eller snavar över en skena eller en växel o. s. v. En stor del av dylika olycksfall uppkommer vid vagnkoppling genom att växelkarlen går in för sent mellan två vagnar, som föras mot varandra, och därvid blir klämd mellan buffertarna. Av statens järnvägars statistiska berättelser framgår, att av de olycksfall, som inträffat under vagnväxling och fått dödlig utgång, flertalet inträffat vid vagnkoppling, men att av sådana olycksfall under vagnväxling, som endast medfört avsevärd skada, en mindre del skett vid vagnkoppling, under det att flertalet dylika olycksfall varit föranledda av andra orsaker. Styrelsen har vid utfärdandet av instruktion för växlingspersonalen särskilt beaktat, att föreskrifter lämnats angående vad som är att iakttaga till förekommande av olycksfall, och denna instruktion kompletteras i den mån erfarenheten ger anledning därtill.

Då motionären i motiveringen till sin motion endast avhandlar åtgärder, som gå ut på en förändring av kopplingsanordningen, får styrelsen beträffande olycksfallen vid vagnkoppling och möjligheten att förekomma desamma anföra följande.

Frågan om åstadkommande av en automatisk kopplingsanordning för järnvägsvagnar vid de europeiska järnvägarna är mycket gammal, och otaliga förslag härtill hava blivit framställda. Det torde i själva verket inom det mekaniska området icke finnas något föremål, som ägnats så många uppfinningar som kopplingsanordningen för järnvägsvagnar. Detta är icke underligt, ty uppgiften är skenbart ganska lätt, men i verkligheten är den mycket svår. Svårigheterna bestå däruti, att anordningen måste fungera absolut driftsäkert utan någon som helst tillsyn förutom vid vagnrevisionerna, vilka för godsvagnarna återkomma vart tredje år, varjämte den skall vara tillräckligt solid för att motstå den ovarsamma behandling, för vilken särskilt godsvagnarna bliva utsatta. Vidare är

att märka, att införandet av en fullt tillfredsställande vagnkoppling är en fråga av stor ekonomisk innebörd. Slutligen är frågan om ändring av vagnkopplingen av internationell karaktär på grund av vagnsamtrafiken mellan olika länder.

Beträffande den risk, som järnvägspersonalen löper vid vagnkoppling, lämna de officiella statistiska uppgifterna å olycksfall bland järnvägspersonalen god upplysning. Nedanstående tabell angiver dels absoluta antalet olycksfall bland järnvägspersonalen vid vagnkoppling vid de svenska normalspåriga järnvägarna och vid järnvägarna i Nordamerikas Förenta Stater, dels antalet olycksfall i jämförelse med utgjorda vagnkilometer. Uppgifterna hänföra sig till de 5 sista år, för vilka siffrorna äro kända. Beträffande Nordamerika, så äro uppgifterna öfver olyckshändelser och olycksfall uteslutna från och med år 1910 i den statistiska redogörelse, som utarbetas av »The Interstate Commerce Commission».

| Järnvägar. | År | Antal vagnkilometer utförda av godsvagnar i medeltal per år. Miljoner | Antal olycksfall bland järnvägsmän vid vagnkoppling i medeltal pr år | | | |
|--|-----------|---|--|--------------------------|---------|--------------------------|
| | | | Dödade | | Skadade | |
| | | | Antal | Pr miljard vagnkilometer | Antal | Pr miljard vagnkilometer |
| Svenska statsbanorna | 1909—1913 | 286,5 | 2,8 | 9,8 | 24,6 | 85,9 |
| Sveriges enskilda, normalspåriga järnvägar | 1908—1912 | 158,1 | 1,8 | 11,4 | 8,4 | 53,1 |
| Sveriges samtliga, normalspåriga järnvägar | | 444,6 | 4,6 | 10,3 | 33,0 | 74,2 |
| Nordamerikas Förenta Stater ... | 1905—1909 | 26502,6 | 242,6 | 9,2 | 3508,0 | 132,4 |

Vid bedömande av ovanstående siffror är att märka, att i Förenta Staterna den automatiska centralkopplingen blivit allmänt införd genom lag, och att det icke i förevarande avseende spelar någon roll att siffrorna från Förenta Staterna äro några år gamla, enär kopplingsanordningen sedan den tiden icke undergått någon förändring. Siffrorna visa att antalet olycksfall vid vagnkoppling i Amerika är vad beträffar dödsfallen i det närmaste lika stort som i Sverige och ifråga om skador, som icke medfört dödlig utgång, betydligt större i Amerika än i Sverige. Det är härav uppenbart, att olycksfallen vid vagnkoppling icke upphöra efter tillkomsten av automatiska centralkopplingar. Samma erfarenhet har för övrigt redan blivit gjord i Frankrike vid de omfattande försök, som där anställdes åren 1912—1913 med Boiraults automatiska koppling. Denna koppling provades under 227 dagar å bansträckorna La Rochelle—Velluire och Rochefort-Aigrefeuille. I växlingen deltog 105 personer och av dessa drabbades 23 av olycksfall. Orsaken till dessa olycksfall är att söka däruti, att personalen i varje fall måste gå in mellan vagnarna, dels för att ställa kopplingarna till rätta, dels för att hopkoppla broms- och värmeledningar.

Det är vidare alldeles oriktigt om man tror, att olycksfallen vid vagnkopp-

ling äro de enda, för vilka järnvägspersonalen är utsatt under sin tjänsteutövning. Enligt den officiella statistiken uppgingo olycksfallen vid statens järnvägar under femårsperioden 1909—1913 i medeltal per år till:

| | | | |
|--------------------------|-------|------------------------|------|
| antal dödade järnvägsmän | 20,0 | därav vid vagnkoppling | 2,8 |
| » skadade » | 111,4 | » » » | 24,6 |

Såsom framgår av motionen, äro Nordamerikas Förenta Stater det enda land, varest automatisk centralkoppling blivit införd. Den därstädes använda kopplingen är emellertid avsedd för vagnar av helt annan konstruktion än i Europa är vanlig och därjämte behäftad med åtskilliga svagheter, varför den torde vara utesluten från införande i Europa. De energiska försök, som under de två sista årtiondena blivit gjorda i åtskilliga europeiska länder i syfte att åstadkomma en praktisk kopplingsanordning, hava ännu icke lett till något resultat.

I Frankrike har vidare ett synnerligen intresserat arbete blivit nedlagt på Boiraults koppling, men den är det oaktat ännu icke så fullkomnad, att den kan anses vara praktiskt användbar. Anslag för provningars utförande hava av parlamentet beviljats vid flera tillfällen. Sålunda anslog år 1914 deputeradekammaren för sin del ett belopp av 8 miljoner francs för kopplingens införande å vissa statsbanelinjer. Vid detta tillfälle uttalade ministern för offentliga arbeten sina allvarliga betänkligheter mot anslaget beviljande. Han befarade nämligen, att man genom införandet i större omfattning av kopplingar av detta system, innan konferensen för teknisk enhet inom järnvägsväsendet antagit systemet ifråga, komme att binda sig för framtiden och försvåra samtrafiken med utlandet. I senaten blev beloppet även reducerat till 150,000 francs för fortsatta försök.

En annan koppling, som låtit mycket tala om sig, är den av italienarna Pavia och Casalis konstruerade, vilken prisbelönades i en stor internationell tävling år 1908. De förhoppningar, som då fästes vid denna konstruktion, hava emellertid åtminstone delvis svikits under de praktiska försök, som anställdes efter pristävlingen.

Motionären ägnar ett utförligt omnämnande åt den av Sandström konstruerade vagnkopplingen, vilken motionären anser utgöra ett beaktansvärt uppslag i arbetet för kopplingsfrågans lösning. Denna koppling är icke automatisk, utan utgöres av en från vagnsidorna manövrerbar lyftanordning för kopplet samt av en konisk kuggväxel, som påverkar dragstången och användes för kopplets hopdragning. Dragstången är således delad och dragkraften öfverföres genom det hus, i vilket nämnda koniska kuggbjul äro lagrade. Jämväl kopplets hopdragning med kuggväxeln verkställes från vagnsidan. Kopplingen har provats å en vagn, tillhörande Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, och hava ledamöter av styrelsen haft tillfälle konstatera, att den å nämnda vagn uppsatta kopplingsanordningen icke uppfyllde fordringarna med avseende på säkert fungerande och bekväm manövrering. Då emellertid vissa förändringar i kopplingens konstruktion sedermera blivit vidtagna, har styrelsen, för att bli i tillfälle att bilda sig ett säkert omdöme om kopplingens lämplighet, gått i författning om anskaffande av ett mindre antal kopplingsanordningar, vilka komma att under längre tid provas i regelbunden trafik. Det torde dock redan nu böra framhållas, att den

Sandströmska kopplingen, såsom även motionären uttalat, icke är att anse som en slutgiltig lösning av kopplingsproblemet. Det är nämligen utom allt tvivel, att den internationella kopplingsanordning, som framdeles kan komma att bli antagen av de länder, vilka deltaga i de internationella konferenserna för teknisk enhet inom järnvägsväsendet, kommer att utgöras av en automatisk koppling med eller utan bibehållande av sidobuffertarna. Hur länge det kan dröja, innan en sådan koppling blir gemensamt antagen av nämnda länder, är omöjligt att nu säga. Men i varje fall kan järnvägsstyrelsen för sin del icke tillråda, att stora kostnader nedläggas på ett allmänt införande av den Sandströmska kopplingen eller av någon annan koppling av vad slag som helst, som icke blivit antagen till införande vid kontinentens järnvägar. Det är nämligen tänkbart, att när i framtiden en internationell kopplingsanordning införes, denna icke låter sammankoppla sig med den i Sverige redan införda kopplingen — av Sandströms eller av någon annan konstruktion — och i hvarje fall torde det bli nödvändigt, att Sverige godtager, med viss övergångstid, den koppling, som kan bli fastställd för internationell trafik. Under sådana förhållanden kan med visshet förutsägas, att de kostnader, som på nuvarande stadium nedläggas på en provisorisk lösning av kopplingsfrågan, framdeles äro bortkastade,

I samband härmed må framhållas, att den av motionären uppgivna kostnaden för den Sandströmska kopplingsanordningen är utom allt tvivel för lågt beräknad. Styrelsen får för de beställda provkopplarna betala ett pris av kronor 275:— pr vagn, vartill kommer kostnad för uppsättningen. Även med hänsyn till möjligheten av en betydlig prisreduktion vid masstillverkning torde man få räkna med minst dubbla kostnaden mot vad motionären uppgivit. Antalet vagnar vid statens järnvägar den 1 januari 1915 utgjorde 25,475, varav 2,289 personvagnar, och kan kostnaden för denna vagnparks förseende med Sandströmska kopplingar beräknas till minst 4,500,000 kronor. Härtill kommer emellertid, att även de normalspåriga enskilda järnvägarnas vagnar givetvis borde utrustas med samma kopplingsanordning på grund av den livliga vagnsamtrafiken mellan de normalspåriga järnvägarna. Antalet vagnar vid nämnda enskilda järnvägar uppgick år 1912 till 20,105, och kostnaden för dess vagnars utrustande med Sandströmska kopplingar skulle uppgå till över 3,500,000 kronor, vartill kommer kostnaden för de vagnar, som anskaffats efter år 1912. Det vore alltså ett för våra förhållanden mycket stort kapital, som skulle nedläggas på en enbart provisorisk lösning av kopplingsfrågan i den riktning, som av motionären antytts.

Gent emot motionärens påstående, att i Sverige inga som helst åtgärder vidtagits från det allmännas sida för åstadkommande av en lösning av kopplingsfrågan, vill styrelsen framhålla, att styrelsen tidigare provat en av Nordling konstruerad kopplingsanordning enligt samma princip som den Sandströmska. Vidare provas för närvarande vid statens järnvägar en av Berglund och Lindencrona konstruerad kopplingsanordning, som är automatisk och kan utföras sålunda, att sidobuffertarna bli obehövlige. Dessutom hava, såsom ovan nämts, några satser av den Sandströmska kopplingen blivit beställda för provning. Styrelsen får vidare erinra därom, att Sverige tillhör de länder, vilka deltaga i de internationella konferenserna för teknisk enhet inom järnvägsväsendet, och är

styrelsen därigenom i tillfälle att följa de nya uppslag i kopplingsfrågan, som göras på olika håll i Europa. Styrelsen kommer också att framdeles som hittills taga del av de förslag till kopplingsfrågans lösning, som bliva framställda såväl i Sverige som i utlandet.

Då, såsom torde framgå av vad ovan anförts, kopplingsfrågans nuvarande läge är sådant, att några andra åtgärder icke kunna vidtagas, än att styrelsens egna experiment fullföljas och frågans utveckling framgent som hittills även i övrigt ägnas all uppmärksamhet, skulle en undersökning, sådan den av motionären föreslagits, icke enligt styrelsens förmenande komma att fortare leda till något positivt resultat, och det arbete och de kostnader, som givetvis skulle föränledas av en dylik undersökning, icke bliva fruktbringande för att ej säga vara bortkastade. Under sådana förhållanden får styrelsen som sin åsikt uttala, att den väckta motionen icke bör föränleda någon åtgärd från riksdagens sida. Stockholm den 13 mars 1915.

Underdånigst
AXEL GRANHOLM.

Ivar Virgin.

Erik von Friesen,
föredragande.

Utlåtande från Socialstyrelsen.

Till herr statsrådet och chefen för kungl. Civildepartementet.

Genom remiss den 20 sistlidne februari har kungl. socialstyrelsen anbefallts avgiva yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 173, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder till skydd mot olycksfall under tjänstgöring för den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen, och får styrelsen med anledning härav anföra följande.

Järnvägsdrift har, med undantag för järnvägarnas reparationsverkstäder, ej varit underkastad tillämpning av 1889 års yrkesfarelag. Först med ikraftträdandet av lagen om arbetarskydd den 29 juni 1912 blev berörda verksamhet i sin helhet inbegripen under arbetarskyddslagstiftningen.

Styrelsen har från början av sin verksamhet ägnat uppmärksamhet åt arbetsförhållandena vid järnvägarna. Sålunda hemställde styrelsen i sina år 1913 avlätna underdåniga anslagsäskanden bland annat om medel till avlönande av en specialinspektör för järnvägsdriften, och mot slutet av samma år gick styrelsen i författning om införskaffande av uppgifter rörande de missförhållanden ur arbetarskyddssynpunkt, som enligt järnvägspersonalens uppfattning äro särskilt framträdande inom ifrågavarande verksamhetsområde. I dessa uppgifter har olycksfallsrisken vid koppling av vagnar under växlingsarbete med skärpa framhållits.

Yrkesinspektörerna, som haft sin verksamhet förlagd huvudsakligen till industrien, hava naturligen endast med en viss varsamhet ingripit på järnvägar-

nas för dem jämförelsevis främmande område. Någon specialinspektör på detta område har ej heller erhållits. Yrkesinspektionens medverkan till avhjälpande av missförhållanden på järnvägsdriftens område har emellertid vid flera tillfällen påkallats från järnvägspersonalens sida. I sådana fall, där speciell sakkunskap varit av nöden, har då socialstyrelsen, på anmälan av vederbörande yrkesinspektör, genom hänvändelse till kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åstadkommit ett samarbete mellan dess underlydande organ och yrkesinspektören.

Beträffande den speciella olycksfallsrisk, som avses i motionen, har styrelsen icke förbisett, att frågan om åtgärder till dess motverkande nära sammanhänger med vissa järnvägsdriften i övrigt berörande förhållanden, särskilt vid normal-spåriga järnvägar, vilkas vagnar gå i samtrafik ej endast inom utan jämväl utom landet.

Styrelsen anser sig emellertid ej hava anledning att vidare ingå på denna del av problemet utan skall behandla detsamma uteslutande från arbetarskyddssynpunkt.

Till utredande av ifrågavarande olycksfallsrisk har inom styrelsen utarbetats en statistik, grundad på de till styrelsen inkomna anmälningarna över olycksfall i arbete vid järnvägsdrift, bil. 1. I densamma finnas uppgifter för åren 1906—1910, vilkas material redan föreligger i bearbetat skick, samt för året 1914, vars material sammanräknats med anledning av remissen. Ett sammanräknande av uppgifterna för de mellanliggande åren 1911—1913 har ej varit möjligt med hinna på den tid, som ansetts stå till förfogande. Då emellertid siffrorna för 1914 stå i nära proportion till de föregående årens, torde ett medeltal av tabellens siffror vara ganska rättvisande. Av den statistiska utredningen kunna följande slutsatser dragas.

I arbete vid järnvägsdrift inträffa i medeltal per år 1,341 olycksfall, varav 28 medföra döden. Av totalantalet olycksfall äga 233 rum vid växling, skjutning och rangering och 109 vid koppling av vagnar, motsvarande resp. 17,4 och 8,1 %. Koppling av vagnar medför i medeltal 9 dödsfall, utgörande 30 % av hela antalet olycksfall i arbete med dödlig utgång inom järnvägsdriften.

Beträffande de vid koppling av vagnar inträffade olycksfallens fördelning på de sysselsättningar, varvid de inträffat, m. m., är följande att märka.

1. Kopplets sönderspringande har i regel förorsakats av knyckarna å vagnarna, då de stannats eller igångsatts, eventuellt i förening med att kopplet legat vridet, så att stark brytningspåkänning uppstått. Därvid har vanligen delar av kopplet slungats mot den med kopplingen sysselsatta, vilken alltid befunnit sig invid kopplet mellan vagnarna. Olycksfallen äro varken många eller svårartade.

2. Olycksfall genom beröring med kopplingsanordningen hava förorsakats dels därav, att den skadade fått fingrar eller någon del av armen mellan kopplets länkar och klämts, då ryckning uppstått mellan vagnarna, dels därav att klämskada uppstått vid hopskruvning av kopplet eller på andra liknande sätt. Dessa olycksfall äro så tillvida allvarsammare än de förenämnda, som de oftare leda till invaliditet. Denna är emellertid vanligen jämförelsevis obetydlig och oftast bestående uti fingerskador.

3. Olycksfall genom klämning mellan vagnar, nedfallande last m. m. innefatta alla de olycksfall, oavsett de förut omnämnda tvenne grupperna, som berott därpå, att den skadade vid kopplingens verkställande måste befinna sig *emellan* vagnarna. Till största antalet (c:a 50 %) hava dessa olycksfall förorsakats av klämning mellan vagnarna, vanligen mellan buffertarna, under vagnarnas rörelser i och för kopplingen. De talrikaste olycksfall, som medföra svårare invaliditet eller döden (c:a 50 %), härröra även från dessa orsaker. Den närmast vanligaste anledningen till olycksfall av här ifrågavarande slag är, att den sedermera skadade fallit omkull mellan vagnarna och överkörts (c:a 20 %). Även dessa olycksfall leda oftare till invaliditet eller döden (c:a 30 %) än fallet är vid andra olycksfallsanledningar. Tvenne ungefär lika ofta återkommande olycksfallsanledningar äro, att den skadade slagit sig mot någon del av vagnen, då han skulle koppla eller gå till eller från kopplet, respektive, att han träffats av nedfallande last, av bryggan mellan vagnarna etc. Dessa anledningar förorsaka vardera c:a 10 % av olycksfallen inom denna grupp; samtliga olycksfall

Olycksfall vid

| År | Antal olycksfall | | Antal olycksfall | | | | | | | | | | | |
|------|------------------|-------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------|--------------------------|------------------------------|-------|------------------------------------|--------------------------|-------------|--------------------------|------------------------------|
| | Totalt | Dårav med dödlig utgång | våkning, skjutning, rängering m. m. | k o p p - | | | | | | | | | | |
| | | | | genom kopplets sönderspringande. | | | | | | genom beröring med kopplingsanord. | | | | |
| | | | | Olycksfall som medfört | | | | | | Olycksfall, som med- | | | | |
| | | | | övergående skada | | invaliditet | | | | övergående skada | | invaliditet | | |
| | | | | olycksfall | sjukdagars pr olycksfall | olycksfall | sjukdagars pr olycksfall | invaliditets % pr olycksfall | döden | olycksfall | sjukdagars pr olycksfall | olycksfall | sjukdagars pr olycksfall | invaliditets % pr olycksfall |
| 1906 | 990 | 35 | 193 | 2 | 42.0 | — | — | — | — | 37 | 20.9 | 3 | 30.7 | 5.0 |
| 1907 | 1,171 | 30 | 222 | 1 | 5.0 | — | — | — | 1 | 47 | 25.4 | 2 | 40.5 | 5.0 |
| 1908 | 1,278 | 24 | 236 | 3 | 40.0 | — | — | — | — | 45 | 19.8 | 3 | 72.0 | 5.0 |
| 1909 | 1,262 | 22 | 210 | 2 | 7.5 | — | — | — | 1 | 40 | 22.6 | 2 | 165.5 | 30.0 |
| 1910 | 1,345 | 26 | 229 | 3 | 42.0 | 1 | 62.0 | ³⁾ | — | 49 | 24.0 | 2 | 40.0 | 7.5 |
| 1914 | [2,000] | [30] | [320] | 4 | 21.8 | — | — | — | — | ⁵⁾ 51 | 20.4 | — | — | — |

¹⁾ Här ingår 2 olycksfall, för vilka sjukdagarna äro obekanta.

²⁾ , , 1 , , vilket , , ,

³⁾ Invaliditetsprocenten obekant.

⁴⁾ Här ingår 1 olycksfall, för vilket invaliditetsprocenten är obekant.

⁵⁾ Sjukdagarna obekanta.

Härav framgår, att här ifrågavarande olycksfall äro sådana, som sammanhänga därmed, att personalen vid koppling av järnvägsvagnar måste omedelbart handskas med själva kopplen samt göra detta mellan vagnarna.

järnvägsdrift.

| inträffade vid | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|-------------------------|-----------------|-------------------------|------------------------------|-------|-------------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|------------------------------|-------|-------|
| ling | | | | | | | | | | | | | |
| ningen | genom klämning mellan vagn., nedf. last m.m. | | | | | | genom andra orsaker. | | | | | | Summa |
| fört | Olycksfall, som medfört | | | | | | Olycksfall, som medfört | | | | | | |
| döden | övergående skada | | invaliditet | | | döden | övergående skada | | invaliditet | | | döden | |
| | olycksfall | sjukdagar pr olycksfall | olycksfall | sjukdagar pr olycksfall | invaliditets % pr olycksfall | | olycksfall | sjukdagar pr olycksfall | olycksfall | sjukdagar pr olycksfall | invaliditets % pr olycksfall | | |
| — | 40 | 46.5 | ¹⁾ 6 | 187.3 | 46.2 | 5 | 4 | 11.0 | — | — | — | — | 97 |
| — | 44 | 36.0 | ²⁾ 8 | 222.9 | 40.7 | 13 | 6 | 22.2 | — | — | — | — | 122 |
| 1 | ²⁾ 39 | 23.8 | 6 | 141.7 | 31.4 | 8 | 4 | 15.8 | — | — | — | — | 109 |
| — | 36 | 40.5 | 2 | 276.5 | 75.0 | 7 | 3 | 8.3 | — | — | — | — | 93 |
| — | ²⁾ 32 | 33.1 | ⁴⁾ 3 | ⁵⁾ | 60.8 | 7 | 7 | 19.3 | — | — | — | — | 104 |
| — | ¹⁾ 48 | 25.1 | ⁸⁾ 5 | 119.0 | 32.7 | 9 | ²⁾ 12 | 17.9 | — | — | — | — | 129 |

Anm. Vid beräkning av medeltal hava de olycksfall, för vilka erforderlig uppgift sak

Anm. Vid beräkning av medeltal hava de olycksfall, för vilka erforderlig uppgift saknats, alldeles lämnats ur räkningen. Siffrorna inom [] äro ungefärliga.

Ehuru inom Styrelsen ej föreligga fullständiga uppgifter rörande storleken av de ersättningar, som vart och ett av de i tabellen upptagna olycksfallen givit anledning till, har Styrelsen ansett sig kunna beräkna dessa ersättningar till i medeltal sammanlagt 30,000 kronor per år. Med hänsyn till att de låga lagstadgade ersättningsbeloppen ej ekonomiskt motsvara minskningen i förvärvsförmåga, måste emellertid nämnda belopp avsevärt höjas för att uttrycka den ekonomiska förlust, olycksfallen ifråga måste anses medföra för samhället.

Av vad ovan anförts torde framgå, att här ifrågavarande olycksfall måste anses uppgå till ett sådant antal och vara av så pass allvarlig natur, att en särskild utredning om eventuellt möjliga åtgärder till deras förebyggande torde kunna anses väl motiverad. En omständighet, som måhända kan anses som ett ytterligare skäl för staten att föranstalta om en dylik utredning, är den, att det här gäller ett arbetsområde, där staten i väsentlig omfattning själv är arbetsgivare och sålunda har direkta förpliktelser enligt lagen om arbetarskydd att sörja för nödiga skyddsåtgärder.

Om det även med hänsyn till trafiktekniska förhållanden, såsom förut antytts, skulle befinnas omöjligt att för närvarande övergå till andra kopplingsinrättningar, lär det icke få anses uteslutet, att en utredning av i motionen avsedda art skulle kunna giva uppslag till andra i samband med växlingsarbetet stående anordningar av beskaffenhet att motverka olycksfallsrisken vid det samma.

Beträffande sättet för en sådan utrednings utförande anser sig Styrelsen endast böra framhålla önskvärdheten av att sakkunskapen på arbetarskyddets område vid utredningen får tillfälle att behörigt göra sig gällande, och är Styrelsen naturligtvis beredd att i vad på den ankommer lämna sin medverkan härtill.

HENNING ELMQUIST.

Th. Först.

Utlåtande från Svenska järnvägsföreningen.

Till Riksdagens andra kammars tillfälliga utskott nr 3.

Med skrivelse till Svenska Järnvägsföreningen den 12 innevarande februari, har utskottet, i ändamål att bereda föreningen tillfälle att yttra sig i anledning av innehållet i en inom Riksdagens andra kammare av herr C. Winberg väckt motion nr 173 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder till skydd mot olycksfall under tjänstgöring för den med växlingsarbete sysselsatta järnvägspersonalen, översänt ett exemplar av motionen i fråga.

Med föranledande härav tillåter Föreningen sig härmed uttala, det Föreningen finner motionens syfte behjärtansvärt. Det kan självfallet icke vara

annat än önskligt, att all järnvägspersonal, och således även växlingspersonalen, må i största möjliga utsträckning vara skyddad för olycksfall under tjänstgöring.

Av den omfattande utredning av frågan, som motionären lämnat i sin motion, vilken utredning ytterligare fullständigas och belyses uti det yttrande över motionen, som av Kungl. Järnvägsstyrelsen avgivits och av vilket Föreningen haft tillfälle taga del, framgår emellertid, dels att den tekniska lösningen av kopplingsproblemet icke ännu vunnits, oaktat arbetet därmed pågått i snart sagt alla större kulturländer under en lång följd av år, dels att på grund av den internationella järnvägssamfärdseln intet land, som deltagar i denna, kan oberoende av andra genomföra någon hithörande konstruktion. Vidare framgår av de åberopade utredningarna, att arbetet för frågans lösning — fränsett det av kriget vållade avbrottet — uti de stora kontinentala kulturstaterna fortfarande med kraft bedrivs. Med tanke på de rika hjälpmedel, som stå dessa stater till buds, kan det ej förutsättas annat, än att frågans lösning kommer att ske så snart sådant över huvud taget är möjligt.

Visserligen ifrågasätter motionären, att någon konstruktion borde snarast utfinnas, som visserligen icke utgjorde den slutliga lösningen av problemet, men i alla fall vore av sådan beskaffenhet att kopplingsfaran mer eller mindre nedbringades samt att hinder för konstruktionens användning i internationell trafik ej föreläge.

Man kan visserligen tänka sig, att den av motionären föreslagna utredningen skulle kunna leda till ett sådant resultat, ehuru säkerhet härför ingalunda föreligger. Införandet av en sådan provisorisk konstruktion, om man komme till en sådan, skulle dock säkerligen medföra så betydande kostnader, såväl vid aptringen på all redan befintlig normalspårig rullande materiel som ock för underhåll, att järnvägarnas ekonomiska förmåga att tillgodose andra ännu viktigare krav på anordningar för trafiksäkerhetens befrämjande och ökande väsentligen skulle bli begränsad.

En provisorisk lösning av frågan kan Föreningen sålunda icke anse eftersträfvansvärd och kan fördenskull icke förorda verkställandet av den av motionären ifrågasatta utredningen.

Stockholm den 20 mars 1915.

Svenska järnvägsföreningen

F. W. H. PEGELOW.
