

Förslag

till

Förordning angående särskilda föreståndare-
befattningar för ban-, maskin- och trafik-
afdelningarna vid enskild järnväg för
allmän trafik m. m.

jämte

motiv.

Förslag

till

förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg för allmän trafik äfvensom kompetensvillkor för befattningar vid dylik järnväg.

I KAP.

Föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna.

1 §.

Vid hvarje enskild järnväg för allmän trafik skall finnas föreståndare för hvar och en af ban-, maskin- och trafikafdelningarna; dock kunna föreståndarebefattningarna eller vissa af dem innehafvas af samma person, såvida denne uppfyller de för vederbörande befattning stadgade kompetensvillkor. Likaså kunna under samma förutsättning två eller flera järnvägar förena sig om gemensam innehafvare af en eller flera af dessa befattningar.

II KAP.

Kompetensvillkor.

2 §.

Allmänna kompetensvillkor.

För rätt att utöfva befattning vid enskild järnväg för allmän trafik, vare sig samma befattning uppehålles af ordinarie innehafvare eller på grund af tillfälligt förordnande, fordras, förutom i fråga om de i 3 § angifna befattningar hvad för desamma särskildt är stadgadt:

att hafva uppnått 18 års ålder;

att äga god frejd;

att vara känd för ett ordentligt lefnadssätt och en hederandeandel;

att vara i besittning af de själs- och kroppskrafter samt den syn- och hörselförmåga, som erfordras för att kunna på ett tillfredsställande sätt sköta vederbörande befattning;

att hafva företett intyg, affattadt enligt det efter denna förordning intagna formulär, rörande beskaffenheten af vederbörandes färgsinne samt, därest för befattningens skötande erfordras att kunna urskilja signalfärgerna, enligt sådant intyg äga normalt färgsinne;

samt att äga noggrann kännedom om förordningen angående driften å enskild järnväg för allmän trafik, den — — 190 äfvensom om gällande trafikreglemente och instruktioner, allt i de delar, som beröra vederbörandes tjänsteåligganden.

3 §.

Särskilda kompetensvillkor.

1 mom. Föreståndare för banafdelningen skall vara svensk medborgare och äga genom praktisk verksamhet förvärfvad erfarenhet i alla de arbeten, som vid en banbyggnads underhåll förekomma, samt bör helst vara i besittning af teoretisk underbyggnad i väg- och vattenbyggnadsfacket.

Föreståndare för maskinafdelningen skall vara svensk medborgare och äga genom praktisk verksamhet förvärfvad erfarenhet i alla de arbeten, som erfordras för den rullande materielens handhafvande och underhåll, samt bör helst vara i besittning af teoretisk underbyggnad i det maskintekniska facket.

Föreståndare för trafikafdelningen skall vara svensk medborgare och äga genom praktisk verksamhet förvärfvad erfarenhet i järnvägs drift.

Ordinarie innehafvare af befattning, hvarom i detta mom. sägs, må ej annan vara än den, hvilken kompetens, hvad angår praktisk erfarenhet och teoretisk underbyggnad, blifvit för den särskilda befattning, hvarom fråga är, pröfvad och godkänd af en kommission, benämnd kompetenskommission och bestående af tre ledamöter, hvilka på förslag af svenska järnvägsföreningen förordnas af Konungen. På liknande sätt förordnas jämväl en suppleant för hvarje ledamot. Uppstå olika meningar inom kommissionen, gälle flertalets mening. Mot kommissionens beslut må klagan ej föras.

2 mom. Stationsföreståndare skall vara kunnig i telegrafering samt väl förtrogen med alla bestämmelser rörande tågens gång, så vidt de beröra stationen i fråga, och med stationens signalanordningar.

3 mom. *Konduktör* skall äga snabb uppfattning, lugn och rådighet samt hafva under minst ett år tjänstgjort såsom signal- och växelkarl.

4 mom. *Signal- och växelkarl* skall vara väl förtrogen med signal- och växelanordningarna å den plats, där han tjänstgör.

5 mom. *Banmästare* skall vara praktiskt förfaren i alla de arbeten, som erfordras för underhåll af banan, samt väl känna till beskaffenheten af den bansträcka, å hvilken han tjänstgör.

6 mom. *Banvakt* skall vara väl förtrogen med de arbeten, som erfordras för underhåll af banans öfverbyggnad, samt väl känna till den bansträcka, å hvilken han tjänstgör.

7 mom. *Lokomotivförare* skall äga snabb uppfattning, lugn och rådighet; hafva med betyg om minst godkända kunskaper genomgått vid statens järnvägar eller eljest under offentlig kontroll för lokomotivpersonal anordnad kurs; hafva arbetat i lokomotivreparationsverkstad såsom filare och maskinuppsättare under minst två år; hafva tjänstgjort såsom lokomotiveldare under minst två år; samt äga noggrann kännedom om lutnings- och krökningsförhållanden samt läget för stationer, håll- och lastplatser, linjeväxlar, bankorsningar, rörliga broar och fasta signalinrättningar å den bansträcka, å hvilken han tjänstgör.

I särskildt trängande fall, såsom vid hastigt påkommen sjukdom eller oväntad, större trafikökning, må, därest sådant för trafikens behöriga uppehållande är nödigt, såsom lokomotivförare tillfälligtvis användas person, hvilken, utan att hafva med betyg, som nyss är nämndt, genomgått i detta moment omförmäld kurs, i öfrigt uppfyller kompetensvillkoren för lokomotivförare; varande i sådan händelse vederbörande

järnvägsförvaltning skyldig att omedelbart hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göra anmälan om förhållandet.

8 mom. *Elektromotorförare* skall äga snabb uppfattning, lugn och rådighet; hafva god kännedom om den elektriska tågutrustningens särskilda delar och om den elektriska strömmens verkningar; hafva arbetat såsom elektrisk montör vid starkströmsanläggningar under minst två år; hafva under sakkunnig ledning erhållit erforderlig öfning i förandet af elektriskt lokomotiv eller motorvagn; samt äga noggrann kännedom om lutnings- och krökningsförhållanden samt läget för stationer, håll- och lastplatser, linjeväxlar, bankorsningar, rörliga broar och fasta signalinrättningar å den bansträcka, å hvilken han tjänstgör.

4 §.

För utrönande, huruvida befattningshafvare framgent, på sätt i 2 § sägs, äger kännedom om de föreskrifter, som beröra hans tjänsteåligganden, skall linjebefälet åtminstone hvart tredje år anställa förhör.

III KAP.

Ansvarsbestämmelser m. m.

5 §.

För öfverträdelse af föreskrifterna i denna förordning böte järnvägens styrelse från och med 100 till och med 1,000 kronor.

Åtal för dylik öfverträdelse anhängiggöres vid allmän domstol af allmän åklagare, ändå att angifvelse därom ej skett.

6 §.

Böter, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla Kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän lag.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1909 med undantag af bestämmelsen i 3 § 7 mom. att lokomotivförare skall hafva genomgått viss kurs, hvilken bestämmelse träder i kraft den 1 januari 1911.

I fråga om järnväg, som vid förstnämnda tidpunkt redan är öppnad för allmän trafik, gäller dock, att skyldigheten att hafva föreståndare för hvar och en af ban-, maskin- och trafikafdelningarna och att hafva sådana föreståndare, hvilkas kompetens blifvit godkänd af den i denna förordning omnämnda kommission, icke inträder förr än ett år efter den 1 januari 1909 samt att bestämmelserna rörande kompetensvillkor i fråga om annan befattnings icke utgöra hinder för bibehållande af den, som icke uppfyller samma villkor, i befattnings, af hvilken han den 1 januari 1909 är ordinarie innehafvare.

Formulär.

N. N. har i dag blifvit af mig undersökt enligt den af medicinalstyrelsen uppgifna metod och därvid befunnits äga normalt färgsinne,

äga svagt färgsinne

vara ofullständigt färgblind

» fullständigt rödblind

» » grönblind

» » violettblind

» totalt färgblind

} och således sakna normalt färgsinne,

hvilket jag härmed på heder och samvete intygar.

_____ den _____ 19__

Namn.

_____ legitimerad läkare.

Motiv

I KAP.

Föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna.

1 §.

Gifvetvis är det af stor vikt, att de särskilda befattningshafvarne vid en järnväg uppfylla de betingelser, som för befattningarnas behöriga skötande ansetts böra ställas å dem, men, såsom jämväl ofvan i inledningen framhållits, af icke mindre vikt är det, att vid järnvägarna finnas sådana befattningar, hvilka för järnvägsdriftens behöriga skötande anses erforderliga. Några af dessa befattningar äro af den beskaffenhet, att de, enligt sakens natur, måste finnas och följaktligen äfven finnas vid alla järnvägar; med andra befattningar åter, och dit höra hufvudsakligen chefsposter, är förhållandet ett annat. Arbetet inom hvar och en af de tre hufvudafdelningarna vid en järnväg, nämligen ban-, maskin- och trafikafdelningarna, är af lika stor betydelse för trafiksäkerheten. För att detta arbete skall blifva fullt tillfredsställande, fordras emellertid, att detsamma bedrifves på ett enhetligt och sakkunnigt sätt. Först och främst måste där finnas en chef, som bär ansvaret, och vidare måste denna chef besitta nödig sakkunskap. Så är emellertid för närvarande långt ifrån alltid fallet. De större järnvägarna hafva nog en särskild, sakkunnig föreståndare för hvar och en af ifrågavarande afdelningar eller en gemensam för ban- och maskinafdelningarna, vid andra järnvägar åter är föreståndaren för trafikafdelningen jämväl föreståndare för de båda öfriga afdelningarna, i flera fall utan att hafva särskild kompetens därtill, vid vissa järnvägar slutligen finnes icke ens på papperet någon föreståndare för annan

afdelning än trafikafdelningen. Detta anser kommittén vara ett missförhållande, som kräfver rättelse; hvarför kommittén i föreliggande förslag upptagit bestämmelser i nu angifna syfte. Att emellertid stadga en ovillkorlig skyldighet för järnväg att hafva en särskild föreståndare för hvarje afdelning, hvilket för de mindre järnvägarna kunde blifva ganska betungande, har kommittén funnit icke vara behöfligt. Ändamålet vinnes lika väl, om en gemensam föreståndare anställes för alla afdelningarna eller för vissa af dem, under förutsättning att han besitter den sakkunskap, som är erforderlig för behörigt skötande af de olika afdelningarnas angelägenheter. Äfven en sådan anordning kan emellertid blifva ekonomiskt ganska kännbar för en liten järnväg; och då göromålen vid en dylik järnväg i regel torde lämna vederbörande föreståndare tid öfrig att sköta jämväl annan befattning, har kommittén föreslagit, att två eller flera järnvägar skola kunna förena sig om gemensam innehafvare af en eller flera af dessa befattningar. Att äfven i detta fall vederbörande måste uppfylla kompetensvillkoren, är tydligt.

II KAP.

Kompetensvillkor.

Hvad kompetensvillkoren angår, vill kommittén till en början erinra, att kommittén endast uppställt sådana fordringar, som åtminstone för vissa befattningar ur trafiksäkerhetens synpunkt ansetts erforderliga. Vill järnvägen för anställning i dess tjänst därutöfver fordra uppfyllandet af villkor, hvilka densamma anser nödiga för tillvaratagandet af dess enskilda intressen, står det naturligtvis järnvägen fritt. I fråga om vissa befattningar ligger det i sakens natur, att dylika ytterligare kompetensvillkor måste uppställas.

Kompetensvillkoren hafva af kommittén uppdelats i allmänna eller sådana, som fordras för alla befattningar, och särskilda eller sådana, som därutöfver fordras för vissa befattningar. Att till befattning icke räknas anställning såsom arbetare å verkstad eller å bana, synes kommittén ligga i själfva uttryckets betydelse; icke heller vid statens

järnvägar äro för dessa arbetare några kompetensvillkor föreskrifna. Däremot äro förordningens bestämmelser rörande kompetensvillkor icke inskränkta att gälla endast sådana, hvilka innehafva sina befattningar på ordinarie stat; det är naturligtvis i regel af lika stor vikt, att äfven den, som endast tillfälligtvis sköter en syssla, är i allo skickad att behörigen utföra de göromål, som äro förenade med densamma.

Innan kommittén öfvergår till behandling af de kompetensvillkor, som för de enskilda järnvägarnas vidkommande anses böra stadgas, vill kommittén redogöra för de bestämmelser i berörda hänseende, som för statens järnvägar äro meddelade i den af Kungl. Maj:t utfärdade instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar.

Öfverdirektör och byrådirektör vid administrativa afdelningen skola hafva aflagt examen till rättegångsverken eller till Kungl. Maj:ts kansli samt notarie vid samma afdelning examen till rättegångsverken; öfverdirektör, byrådirektör och byråingenjör vid ban- och maskinafdelningarna, telegrafdirektör, arkitekt, bandirektör, baningenjör, maskindirektör och maskiningenjör skola hafva aflagt högre teknisk examen vid svenskt eller främmande läroverk; öfverdirektör och byrådirektör vid trafikafdelningen böra hafva ådagalagt särskild förfarenhet i järnvägsdrift; distriktschef bör jämväl hafva ådagalagt särskild förfarenhet i järnvägsdrift samt helst vara tekniskt bildad; trafikinspektör bör hafva ådagalagt förfarenhet i järnvägsdrift, distriktssekreterare skall hafva aflagt examen till rättegångsverken; maskininspektör, verkmästare, telegrafinspektör, underingenjör och ritare skola hafva aflagt lägre teknisk examen. Beträffande öfriga tjänstemän har till för kort tid sedan gällt, att de skulle antingen hafva aflagt afgångsexamen från högre allmänt läroverk, handelsinstitut eller teknisk elementarskola eller ock kunna förete intyg om kunskaper motsvarande de för mogenhetsexamen fastställda i vissa ämnen, däri enligt styrelsens bepröfvande ett sådant kunskapsmått är för järnvägstjänsten erforderligt. De af styrelsen i sådant hänseende bestämda ämnen voro modersmålet och minst två af ämnena 1) historia och geografi 2) matematik samt 3) ett af de såsom ämnen i mogenhetsexamen ingående lefvande språk. Genom kungl.

kungörelse den 28 juni 1907 har emellertid upphäfts bestämmelsen att med intyg styrka kunskaper, motsvarande de för mogenhetsexamen fastställda i vissa ämnen, och i stället stadgats, att ifrågakvarande tjänstemän vid styrelsen böra hafva aflagt mogenhetsexamen eller afgangsexamen från handelsinstitut eller teknisk elementarskola eller, beträffande bokhållare och kontorsskrifvare, realskolexamen, dock under villkor af vitsord om minst godkända insikter i modersmålet, tyska, engelska, franska, geografi och matematik. Hvad angår kvinna, berättigar till befordran såsom bokhållare eller kontorsskrifvare jämväl fullständigt afgangsbetyg från statens normalskola för flickor eller sådant högre läroverk för kvinnlig ungdom, beträffande hvilket Kungl. Maj:t förordnar, att afgangsbetyg därifrån skall medföra enahanda kompetens som aflagd realskolexamen. Andra vid distrikten anställda tjänstemän, manliga eller kvinnliga, än de, som ofvan omförmålts, böra hafva aflagt mogenhetsexamen eller afgangsexamen från handelsinstitut eller teknisk elementarskola eller realskolexamen, dock under villkor af vitsord om minst godkända insikter i ofvan angifna läroämnen, eller ock, hvad särskildt angår kvinnor, förete fullständigt afgangsbetyg från sådant läroverk för kvinnlig ungdom, som förut nämnts. I öfrigt erfordras för att kunna antagas till ordinarie befattning vid statens järnvägar: att vara svensk medborgare och välfrejdad; att hafva fyllt aderton och ej vara äldre än trettio år; att, såframt befattningen är förenad med någon uppbörd, ställa af styrelsen godkänd säkerhet därför; samt att med behörigt läkarebetyg styrka sig vara fri från sjuklighet, svaghet eller kroppslyte, som kan anses menligt inverka på tjänsteutföringen.

Från bestämmelsen om en ålder af högst trettio år kan undantag medgifvas för den, hvilken förvärfvat sådan erfarenhet och skicklighet, att hans anställning pröfvas vara af gagn.

För vissa befattningar har styrelsen därutöfver uppställt särskilda villkor.

Sälunda erfordras för anställning såsom lokomotiveldare att hafva arbetat såsom maskinarbetare i lokomotivverkstad minst två år och tjänstgjort såsom eldarelärling minst sex månader och därunder hafva ådagalagt ett hedrande uppförande samt visat sig äga goda kroppskafter, rådighet och lugn; att hafva god hörsel och synförmåga samt normalt

färgsinne; att äga god kunskap i svenska språkets innaläsning och skrifning efter diktamen, räkning med hela tal, decimalbråk och regula de tri, gällande mått- och viktsystem, tjänstgöringsreglementet och instruktionen för lokomotivförare och eldare.

Anställning såsom lokomotivförare kan endast erhållas af person, som minst ett år tjänstgjort såsom lokomotiveldare och därunder ådagalagt ett hedrande uppförande samt visat sig ega goda kroppskrafter, snabb uppfattning, rådhets och lugn. Vidare fordras god hörsel och synförmåga samt normalt färgsinne, godkänd kunskap i tjänstgöringsreglementet, i nämnda instruktion och i gällande instruktioner, utfärdade till betryggande af bantågens säkerhet vid passerandet af svängbroar, bankorsningar, banföreningar eller andra ställen, som skyddas af fast signal, äfvensom i gällande föreskrifter rörande bromsars skötsel och i bestämmelserna om rekvisition och förbrukning af materialier till lokomotivens drift. Dessutom skall han alltid skaffa sig kunskap i tidtabellen för de tåg, hvilka han skall föra. Vidare skall föraren hafva noggrann kännedom om lutnings- och krökningsförhållanden å de bansträckor, å hvilka han skall föra tåg, om läget af stationer, banföreningar, bankorsningar, svängbroar, fasta signalinrättningar och andra ställen, där särskild uppmärksamhet fordras. Slutligen skall föraren vara kunnig i allt, som rör lokomotivens skötande och förande, ändamålet med lokomotivens särskilda delar, sättet, på hvilket de arbeta, samt medlen att upptäcka och afhjälpa bristfälligheter, äfvensom kunna uppmäta och afbilda lokomotivets enklare delar.

Det är vidare bestämdt i instruktionen, att eldare och lärningar skola genom vederbörande maskindirektörs försorg pröfvas i de ämnen, som sålunda angifvits bland kompetensvillkoren för förare och eldare, och att utan godkänd pröfning befordran ej får ske.

I instruktionen för konduktörer och packmästare finnes endast uti ifrågavarande hänseende bestämdt, att de skola känna, utom samma instruktion, tjänstgöringsreglementet samt särskildt utfärdade författningar och föreskrifter, äfvensom de delar af Kungl. Maj:ts reglemente och järnvägsstyrelsens ordningsregler för trafiken å statens järnvägar, som särskildt röra en hvars tjänstebefattning, hvarjämte de skola äga godkänd färdighet i telegrafering från tåg.

I instruktionen för signalkarlar och spårväxlare är bestämdt, att de skola fullständigt känna innehållet af samma instruktion, af vissa delar i tjänstgöringsreglementet samt, om de tillhöra banafdelningen, af instruktionen för banvakter och, om de tillhöra trafikafdelningen, af instruktionen för stationskarlar. Ingen må till signalkarl eller spårväxlare antagas eller i sådan egenskap tjänstgöra, som icke blifvit i berörda reglemente och instruktion vederbörligen examinerad och godkänd samt icke äger nödig öfning i signaleringsinrättningars och spårväxlarers skötande och vård. Det är äfven stadgadt, att signalkarl skall noga känna den åt honom anförtrödda signaleringsinrättningens sammansättning och beskaffenhet.

Såsom förut erinrats, har frågan om kompetensvillkor särskildt för lokomotivpersonalen varit föremål för Riksdagens behandling. Det var vid 1901 års riksdag, som inom andra kammaren motion väcktes i ämnet, därvid motionären, herr P. Waldenström, hemställde, bland annat, 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 skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen, hvad anginge såväl dess nykterhet och karaktär 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; äfvensom att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kunde gifva anledning.

I fråga om kompetensvillkoren anfördes af motionären, bland annat, att först och framför allt borde det vara ett oeftergifligt villkor för en persons antagande och bibehållande såsom lokomotivman, att han vore en fullkomligt nykter man. Visserligen vore det väl motiveradt att fordra, att han vore absolut afhållsam från hvarje slag af drycker, som kunde berusa, men kunde man under dåvarande förhållanden icke uppställa en sådan fordran, så finge å andra sidan ingenting eftergifvas af fordran på fullkomlig nykterhet. För det andra borde det anses såsom ett oeftergifligt villkor för anställning i lokomotivtjänst, att personen i fråga ägde de kunskaper, utan hvilka det vore omöjligt att på ett tillfredsställande sätt sköta en så makt-

påliggande tjänst som att föra tåg. Därtill fordrades emellertid, att han erhöile en för detta ändamål afpassad ej blott praktisk utan ock teoretisk utbildning.

Det tillfälliga utskott, till hvilket denna motion remitterades, fann väl motionen beaktansvärd och ofvannämnda föreslagna åtgärder ledande till större trygghet vid järnvägstrafiken, men hemställde på anförda skäl, att motionen ej måtte till någon kammarens åtgärd föranleda, hvilket jämväl blef kammarens beslut.

Vid 1903 års riksdag väckte herr Waldenström en liknande motion. Det andra kammarens tillfälliga utskott, som hade att behandla denna motion, fränhöll, bland annat, hurusom det icke kunde förnekas, att lokomotivpersonalen framför andra borde vara fullständigt nykter och att det syntes utskottet mest betryggande, om Kungl. Maj:t förordnade om dylik föreskrift att gälla alla järnvägar. Beträffande frågan om lokomotivpersonalens kunskaper yttrade utskottet, sedan utskottet erinrat om de dåmera vid statens järnvägar anordnade årliga undervisningskurserna för nämnda personal, att då de enskilda järnvägarna, oaktadt deras längd och stora personal, vore i saknad af tillfällen till teoretisk utbildning för deras lokomotivmän, borde, till kårens höjande och därmed äfven till allmänhetens trygghet, dylika kurser komma äfven deras personal till godo. Häremot kunde visserligen 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 gjorde en dylik invändning obefogad. Det syntes utskottet, som om det vore statens skyldighet att sörja för utbildningen af äfven de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal likaväl som den genom sina undervisningsanstalter gjorde det för handels-sjöfartens maskinister. Utskottet hemställde om bifall till motionen. Sedan denna hemställan vunnit andra kammarens godkännande samt jämväl första kammaren biträdt berörda beslut, aflät Riksdagen den 6 maj 1903 skrifvelse till Konungen, däri Riksdagen, med framhållande att det vore mest betryggande, om föreskrift angående lokomotivpersonalens nykterhet och karaktär utfärdades af Kungl. Maj:t att gälla alla järnvägars lokomotivpersonal, och att, till höjande af enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal och därmed till allmänhetens trygghet, kurser af liknande be-

skaffenhet som vid statens järnvägar borde komma äfven nyssnämnda personal till godo, efter hvilkas genomgående bestämda betyg lämpligen borde meddelas, anhöll om utredning, huruvida icke för alla järnvägar gällande föreskrifter borde utfärdas angående skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen hvad anginge såväl nykterhet som kunskaper i ämnen, hvilka vore af betydelse för yrket, samt i sammanhang därmed vidtagande af åtgärder för personalens teoretiska utbildning, äfvensom att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kunde gifva anledning. Denna framställning har, på sätt kommitténs underdåniga skrifvelse utvisar, blifvit genom nådig remiss den 29 september 1906 öfverlämnad till kommittén för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det kommittén lämnade uppdrag.

Svenska järnvägsföreningen har lämnats tillfälle att ytira sig i frågan, och har jämväl föreningen haft den uppfattning, att då det gifvetvis vore statens skyldighet att såvidt möjligt sörja för samhällsmedlemmarnas lif och säkerhet, staten för detta ändamål måste fordra, bland annat, att lokomotivpersonalen såväl vid dess egna som vid de enskilda järnvägarna vore ej allenast nykter och pålitlig utan äfven kunnig i sina stycken.

Hvad först anginge personalens nykterhet och karaktär, ansåge järnvägsföreningen det vara tydligt, att i allmänhet personer, som ej vore kända för nykterhet och pålitlighet, icke borde hos järnväg anställas, allra minst i sådan tjänst, hvaraf tågsäkerheten kunde vara beroende. Hvad särskildt lokomotivpersonalen anginge, vore väl sant, att denna kanske i högre grad än annan järnvägspersonal borde hafva sådana personliga egenskaper, att man a priori kunde antaga, att densamma åliggande ansvarsfulla värf blefve väl utförda; och torde förty den, hvilkens tjänsteplikt vore att antaga dylik personal, böra åligga att — utan att likvisst vara bunden af någon bestämmelse därom, att en tjänstesökande skulle vara absolut återhållsam i fråga om bruket af alkoholhaltiga drycker — med synnerlig noggrannhet undersöka, huruvida berättigad fordran på nykterhet och pålitlighet förut behörigen uppfyllts, i följd hvaraf ock, för den händelse skäligen anledning förefunnnes till antagande, att den sökande förut ej fört ett nyktert och ordentligt lif, han ej borde antagas i järnvägens tjänst. Det skulle emel-

lertid ur allmän synpunkt helt visst förefalla inkonsekvent att i en förordning inrycka särskilda bestämmelser därom, att en viss grupp af järnvägsfunktionärer måste vara nykter, då denna fordran borde ställas på all järnvägspersonal, samt ingen dylik förordning funnes utfärdad för t. ex. fartygsbefälhafvare och ångbåtsmaskinister, hvilka för den allmänna säkerhetens skull borde vara nyktra likaväl som lokomotivpersonalen. I en eventuell förordning uti ifrågasvarande hänseende torde därför nykterhetskravet ej böra särskildt markeras, utan endast upptagas koordineradt med öfriga kraf på personliga och fysiska egenskaper. Skulle emellertid, oaktadt alla försiktighetsmått vid antagandet, en i järnvägens tjänst redan anställd lokomotivman fela i nykterhet eller pålitlighet, borde han allvarligen bestraffas, t. ex. genom mistning af tjänsten på viss tid eller dylikt, och vid återfall afskedas.

Vidkommande lokomotivpersonalens pålitlighet, yttrade järnvägsföreningen vidare, vore det tydligt, att en lokomotivman för att rätt kunna fylla sin uppgift måste äga sådana karaktärsegenskaper, att han fullt förmådde fatta det med hans tjänst förenade ansvar och därmed vikten af ett noggrant uppfyllande af sina skyldigheter. En sådan känsla af ansvar vore det, som skulle förebygga, bland annat, att han genom missbruket af starka drycker blefve oförmögen att fullgöra sina maktpåliggande tjänsteplikter. Men äfven andra personliga egenskaper vore hos honom erforderliga; så t. ex. måste han äga en snabb uppfattning samt lugn och rådighet för att, om fara för tåget föreläge, ögonblickligen och utan tvekan kunna vidtaga de åtgärder, som af omständigheterna påkallades. Vidare måste han hafva stark kropps-konstitution, något som i betraktande af tjänstens ansträngande natur vore nödvändigt, god syn och hörsel-förmåga samt normalt färgsinne.

Föreningen, som jämväl ansåg, att vissa villkor i fråga om lokomotivpersonalens kunskaper borde uppställas, för hvilken del af föreningens utlåtande kommittén nedan skall närmare redogöra, uttalade såsom sin åsikt, att lokomotivförare borde uppfylla följande fordringar: minst 25 års ålder, svenskt medborgarskap, god frejd, god kropps-konstitution, god syn- och hörsel-förmåga samt normalt färgsinne; redbar karaktär och hedrande vandel, särskildt i afseende på nykterhet, samt snabb uppfattning, lugn och rådighet; förmåga

att utan allt för stora grammatikaliska fel gifva en skriftlig framställning af ett enklare ämne, hämtadt ur järnvägstjänsten; goda kunskaper i läsning, de fyra räknesätten i hela tal och decimalbråk, metriska mått och vikt-systemet samt gällande reglementen och instruktioner, som anginge tågsäkerheten, lokomotivpersonalen och lokomotiv-tjänsten, äfvensom praktisk lokomotivkunskap enligt ett fastställt kompendium. Slutligen borde lokomotivförare hafva förvärfvat praktisk utbildning genom tjänstgöring såsom ordinarie lokomotiveldare minst två år före befordran till lokomotivförare samt arbetat såsom filare och maskin-uppsättare i minst två år vid lokomotivreparationsverkstad.

Beträffande lokomotiveldare skulle äfven han, enligt föreningens åsikt, i afsende på karaktär och personliga egenskaper uppfylla de fordringar, som ställdes på lokomotivförare, hvarförutom han skulle äga vanlig folkskolebildning och i allmänhet hafva under längre eller kortare tid arbetat såsom filare eller maskinupsättare vid lokomotiv- eller annan mekanisk verkstad.

Dessutom syntes föreningen uti ifrågavarande hänseende böra föreskrifvas att, innan lokomotivförare finge af enskild järnväg användas, han skulle hafva förvärfvat noggrann kännedom om vederbörande banas lutnings- och krökningsförhållanden, läget för stationer, hållplatser och lastspår, banföreningar, bankorsningar och svängbroar samt befintliga fasta signalinrättningar m. m.

I underdånigt utlåtande, som järnvägsstyrelsen afgaf den 29 december 1905 i anledning af Riksdagens ifrågavarande framställning, uttalade styrelsen såsom sin åsikt, att den i samma framställning berörda frågan förtjänade afseende såväl med hänsyn till den järnvägarna trafikerande allmänhetens intresse som ock i betraktande af både järnvägsförvaltningarnas och lokomotivpersonalens sträfvan att öka trafiksäkerheten och höja ifrågavarande personals tjänstbarhet och ansvars känsla. Emellertid kunde järnvägsstyrelsen icke finna det vara lämpligt eller påkalladt att i den särskilda del af framställningen, som rörde nykterhetskravet, förorda särskilda föreskrifter för lokomotivpersonalen. Denna personal hade nämligen enligt styrelsens uppfattning icke gjort sig särskildt känd för bristande nykterhet eller därigenom framkallat osäkerhet i järnvägstrafiken. Järnvägstjänsten fordrade i hög grad den sinnenas spänstighet,

som icke låte förena sig med förtärande af starka drycker vare sig under eller omedelbart före tjänsteutöfning. Detta gällde alla, som hade att i någon mån skaffa med trafikens säkra och regelbundna gång, hvarför styrelsen höll före att, om skärpta föreskrifter skulle utfärdas, dessa borde affattas i sådan form, att de gällde hela personalen och ej endast lokomotivpersonalen. Sådana föreskrifter hade styrelsen för afsikt att intaga i en allmän instruktion för personalen, som skulle ersätta 1 kapitlet af tjänstgöringsreglementet vid statens järnvägar; och borde då motsvarande föreskrifter intagas i tjänstgöringsreglementet för de enskilda järnvägarna. Järnvägsstyrelsen uttalade sig äfven för skärpta kompetensvillkor för lokomotivpersonalen, och hemställde styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte förklara, att det bemyndigande, som genom kungl. kungörelsen den 11 december 1874 lämnats järnvägsstyrelsen att fastställa reglementen och instruktioner för driften och underhållet af enskilda järnvägar, måtte anses gifva anledning till utfärdande genom järnvägsstyrelsen af de förändrade bestämmelser, som med ledning af motsvarande bestämmelser vid statens järnvägar kunde finnas behöfliga och lämpliga för de enskilda järnvägarna, dels för framhållande af nykterhetskravet och dels för ökandet af kompetensen, i hvad kunskaper och färdighet vidkomme.

I underdånigt yttrande, som af Sveriges lokomotivförare- och eldareföreningar genom särskilda kommitterade afgifvits i ärendet, har såsom synnerligen önskvärdt framhållits, att förevarande frågor ordnades genom lag eller kungl. förordning. Hvad anginge nykterhetsfrågan, ansåge jämväl kommitterade, att ett särskildt för lokomotivpersonalen afsedt stadgande icke hade skäl för sig. Hvad lokomotivpersonalen och äfven motionären afsett att få genomfördt vore vissa genom lag eller förordning fastställda, för alla järnvägars personal lika gällande bestraffningsregler för fall af onykterhet i tjänsten. Det vore nämligen icke ovanligt, att vederbörande järnvägsbefäl ägnade tjänstefel af denna art otillbörligt ringa uppmärksamhet, ja till och med lämnade dem alldeles utan afseende, såvida de icke af en eller annan anledning ådroge sig offentlig uppmärksamhet. Det vore nödigt, att större vikt lades vid nykterhetskravet och dess tillämpning än hittills. Besträffning för onykterhet borde icke få ådömas förr än efter föregången protokollförd

utredning och förr än den tilltalade beredts tillfälle att skriftligen yttra sig.

I fråga om lokomotivpersonalens kompetens, hvilken hvad angår teoretiska kunskaper nedan närmare skall behandlas, föreslogo kommitterade, att för vinnande af anställning å lokomotiv vid för allmän trafik upplåten järnväg måtte gälla följande villkor:

1) för eldare: ålder minst 18 år; svenskt medborgarskap; god frejd; god kropps-konstitution; god syn- och hörsel-förmåga samt normalt färgsinne; redbar karaktär och hedrande vandel, särskildt i afseende å nykterhet; snabb uppfattning, lugn och rådighet; vanlig folkskolebildning eller därmed jämförliga skolkunskaper; praktisk utbildning under minst 3 år såsom maskinarbetare å mekanisk verkstad eller därmed jämförlig lokomotiv-reparationsverkstad; godkända kunskaper i fråga om lokomotiv-pannors eldning och skötsel i öfrigt i enlighet med de bestämmelser, som eventuellt komme att utfärdas för ångpanneskötare i anledning af den föreslagna ångpannelagen; samt godkända kunskaper i de delar af tjänstgöringsreglemente och instruktion för lokomotivförare och eldare vid statens järnvägar (hvilken lämpligen torde fastställas äfven för enskilda järnvägar), som beröra eldarens förhållanden i tjänsten;

2) för lokomotivförare, utöfver hvad som för eldare vore föreskrifvet: ålder minst 25 år; tjänstgöring såsom ordinarie lokomotiveldare minst 2 år med godt vitsord; fullständig kännedom om tjänstgöringsreglemente och instruktion för lokomotivförare och eldare; godkänt betyg öfver offentlig lokomotivförare-examen, aflagd efter genomgången obligatorisk utbildningskurs i enlighet med den af järnvägsstyrelsen den 16 juni 1902 utfärdade undervisningsplanen samt med en utbildningstid, icke understigande 12 veckor med 390 undervisningstimmar. Innan i enlighet med dessa villkor kvalificerad lokomotivförare finge användas att framföra trafiktåg, skulle han vara fullt förtrogen med den linje, å hvilken han skulle tjänstgöra, beträffande såväl banans lutnings- och krökningsförhållanden som läget af stationer, hållplatser, lastspår, svängbroar, banföreningar och korsningar m. m., äfvensom med dessas signaler och dithörande särskilda reglementen och instruktioner.

2 §.

Allmänna kompetensvillkor.

Vissa af de kompetensvillkor, som enligt hvad af ofvanstående framgår ifrågasatts för lokomotivpersonalen, synas kommittén vara af beskaffenhet att böra gälla för all järnvägspersonal och hafva därför af kommittén upptagits bland allmänna kompetensvillkor i 2 §.

Af dessa afser det första åldern. I likhet med hvad som gäller vid statens järnvägar har kommittén föreslagit en ålder af 18 år. Detta stadgande kan dock icke utgöra hinder för järnväg att använda yngre personer såsom skrifbiträden, notisbud o. d.

Vid statens järnvägar är, såsom ofvan nämnts, för antagande i ordinarie befattning stadgad i regel en maximialder af 30 år. Detta stadgande torde vara meddeladt därför, att en befattningshafvare skall vid icke alltför framskriden ålder kunna afgå från sin tjänst med åtnjutande af full pension. Rätt till sådan inträder nämligen, då vederbörande efter 30 års anställning i ordinarie befattning vid statens järnvägar uppnått sådan ålder, att hans lefnads- och tjänstår sammanräknade uppgå till talet 95. Någon motsvarande bestämmelse finnes icke i reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa, och äfven om vid vissa enskilda järnvägar samma bestämmelse uti ifrågavarande hänseende tillämpas som vid statens järnvägar, har kommittén ur trafiksäkerhetens synpunkt så mycket mindre ansett behöfligt eller lämpligt föreslå någon allmänt gällande föreskrift om viss maximialder för vare sig antagande eller bibehållande i tjänst, som bland kompetensvillkoren är upptaget, att vederbörande skall vara i besittning af de för befattningens behöriga skötande erforderliga själs- och kroppskrafter.

I fråga om fordran å nykterhet finnes i nuvarande tjänstgöringsreglemente vid de enskilda järnvägarna inlagd förbud att under tjänstgöring medföra eller förtära starka drycker. Ett sådan förbud, som gifvetvis fortfarande bör finnas i instruktioner, fyller dock icke de fordringar å nykterhet, som i allmänhet böra ställas å järnvägspersonalen. Emellertid har kommittén ansett lämpligare, att fordran uppställdes å ett ordentligt än å ett nyktert lef-

nadssätt. Att ett lefnadssätt, som icke är nyktert, under inga förhållanden kan vara ordentligt, torde vara uppenbart, hvadan begreppet »ordentligt» fullständigt täcker begreppet »nyktert». Men dessutom förutsätter ett ordentligt lefnadssätt äfven andra, i sedligt hänseende viktiga karaktärsegenskaper, hvilka för ett mönstergillt skötande af t. ex. en så ansvarsfull befattning som lokomotivförarens måste vara af icke ringa betydelse; hvarförutom kommittén befarat, att uttrycket »ett nyktert lefnadssätt» skulle kunna föranleda missförstånd. Ehuru kommittén till fullo uppskattar den stora betydelse, som den absoluta återhållsamheten har särskildt för järnvägstjänsten, anser kommittén fordran därå likväl icke böra uppställas ens för någon kategori af järnvägspersonal — något, som icke heller blifvit i förenämnda motion eller af Riksdagen beträffande lokomotivpersonalen ifrågasatt. Det torde emellertid icke vara uteslutet att, särskildt från absolutisternas sida, den åsikten gör sig gällande, att hvarje förtärande af sprithaltiga drycker omöjliggör förefintligheten af ett nyktert lefnadssätt och att sistnämnda uttryck således af dem anses liktydigt med absolut återhållsamhet. Vid sådant förhållande skulle en järnvägsman endast därför att han icke är absolut återhållsam kunna af kamrater betraktas såsom icke uppfyllande de villkor, hvilka äro för hans användande i järnvägstjänst föreskrifna, och, om än en sådan åsikt icke delades af vederbörande befäl, och berörda förhållande förty icke invercade på hans anställning, skulle däraf likväl slitningar inom personalen kunna uppkomma, hvilka vore till skada icke blott för personalen själf utan äfven för järnvägen.

Att, såsom från lokomotivförare- och eldareföreningarna påyrkats, i lag eller förordning fastställa vissa, för all järnvägspersonal gällande bestämmelser om straff för onykterhet i tjänsten, kan kommittén icke tillstyrka. Gifvet är, att enskild järnvägsförvaltning bör hafva möjlighet att bestraffa ej blott onykterhet utan äfven hvarje annan förseelse i tjänsten; eljest skulle trafiksäkerheten på ett betänkligt sätt äfventyras. Att emellertid för sådant ändamål uppdraga åt enskild järnvägsförvaltning något slags administrativ domsrätt, hvilket i och för sig torde stöta på oöfverstigliga svårigheter, synes kommittén ej behöfligt. Då personalen antages, torde öfverenskom-melse lämpligen böra träffas om skyldighet för den-

samma att underkasta sig de bestämmelser rörande bestraffning, som kunna vara för järnvägen i fråga fastställda, vid äfventyr att eljest varda från befattningen afskedad. Där, i fråga om redan befintliga järnvägar, en dylik öfverenskommelse icke träffats, lär vid det förhållande att personalen endast torde vara anställd tills vidare eller viss tids uppsägning vara för anställningens upphörande bestämd, något hinder icke finnas att träffa nytt aftal. För att reglerna för bestraffning skola blifva enhetliga för de enskilda järnvägarna anser kommittén lämpligt, att järnvägsföreningen fastställer samma regler; och torde därvid förhållandena vid statens järnvägar lämpligen kunna tjäna till rättesnöre.

Då för olika befattningar ett olika mått af själs- och kroppskrafter tarfvas äfvensom en olika utveckling af syn- och hörselförmågan, har kommittén affattat fordran i berörda hänseende på sätt förslaget utvisar. Att närmare för hvarje särskild befattning bestämma det erforderliga måttet, är omöjligt, utan torde det få öfverlämnas åt vederbörande att, efter inhämtande af läkares yttrande och eventuellt införskaffande af andra upplysningar rörande personen i fråga, träffa ett afgörande.

Den 17 juli 1882 har Kungl. Maj:t utfärdat kungörelse angående kontroll af järnvägspersonalens färgsinne, att lända till efterrättelse från och med år 1883. I denna kungörelse stadgades, att vid järnväg, som vore upplåten för allmän trafik och hvarest olika färgade föremål enligt fastställt reglemente användes såsom signalmedel, ej någon finge anställas, innan beskaffenheten af hans färgsinne blifvit genom behörigt betyg styrkt, äfvensom att den, som enligt dylikt betyg icke vore i besittning af normalt färgsinne, ej finge anställas i sådan tjänstebefattning eller användas till sådan tjänstgöring, där det erfordrades att kunna urskilja signalfärgerna. Den myndighet vid järnväg, hvilken det tillhörde att antaga tjänstepersonal, vore ansvarig för efterlefnaden af hvad sålunda vore stadgadt. Anställdes någon vid järnväg, utan att behörigt intyg om hans färgsinne blifvit föredt, skulle den, som antagit honom, böta från och med 10 till och med 50 kronor. Hade någon, som icke behörigen styrkt sig äga normalt färgsinne, blifvit vid järnväg anställd i befattning eller använd i tjänstgöring, hvarvid förmåga att urskilja signalfärgerna erfordrades, skulle han genast

från järnvägen skiljas och den, som antagit honom, böta från och med 100. till och med 500 kronor. Öfverträdelse af kungörelsen skulle åtalas af allmän åklagare, och skulle af böter, som enligt kungörelsen ådömdes, hälften tillfalla kronan och hälften åklagaren. Vidare föreskrefs i kungörelsen, att styrelse vid enskild järnväg ålåg att till Konungens befallningshafvande i det län, där styrelsen hade sitt säte, uppgifva, hvilken myndighet vid järnvägen det tillhörde att antaga tjänstepersonal, äfvensom att betyg rörande beskaffenheten af vederbörandes färgsinne skulle, för att anses behörigt, vara utfärdadt af svensk, legitimerad läkare, grundadt på noggrann undersökning enligt föreskrifven metod och affattadt efter ett vid kungörelsen fogadt formulär.

Slutligen föreskrefs i kungörelsen såsom öfvergångsstadgande, *dels* att person, hvilken vid tiden för kungörelsens utfärdande redan vore anställd i sådan befattning vid järnväg, där det erfordrades att kunna urskilja signalfärgerna, och hvilken, utan att äga normalt färgsinne, likväl icke vore behäftad med annat fel därutinnan än att han, efter anställd undersökning af läkare och vederbörande järnvägsstyrelses pröfning, ansåges kunna, utan fara för säkerheten å banan, i sin befattning tjänstgöra, kunde i samma befattning bibehållas, *dels ock* att i nyssnämnda slags befattning redan anställd färgblind person också finge bibehållas, därest befattningen fordrade endast att han skulle *visa* signaler; dock med villkor, att de signalredskap, som af honom användes, vore så tydligt märkta, att förväxling vid deras användande ej kunde äga rum till följd af brist på förmåga att igenkänna färgen å det använda signaleringsmedlet.

Då den nu föreslagna förordningen är afsedd att innehålla bestämmelser rörande de fordringar, som särskildt för trafiksäkerhetens tillgodoseende anses böra ställas å de enskilda järnvägarnas personal, har det syns kommittén olämpligt, att en i berörda hänseende så viktig bestämmelse som den angående personalens färgsinne skulle upptagas för sig i en särskild författning. Kommittén har därför tänkt sig, att nyssnämnda kungörelse skulle upphävas, såvidt densamma afsåge de enskilda järnvägarna, och motsvarande bestämmelser i stället intagas uti nu ifrågakvarande förordning.

Då olika färgade föremål numera användas såsom signalmedel vid alla för allmän trafik upplåtna järnvägar, har

den i berörda kungörelse i sådant hänseende stadgade inskränkningen i fråga om kungörelsens tillämplighet utslutits ur kommitténs förslag.

Kommittén har haft under öfvervägande, huruvida någon föreskrift borde meddelas angående periodvis återkommande undersökning af personalens syn- och hörselförmåga samt färgsinne.

Denna fråga är för närvarande under behandling vid statens järnvägar. Doktor Albin Pihl i Göteborg, hvilken är ögonspecialist vid statens järnvägar, har hos järnvägsstyrelsen hemställt om anordnande hvart femte år af undersökning af redan anställd trafikpersonals syn-, hörsel- och färgsinne, därvid dock läkares uppmärksamhet, där ej särskilda skäl föreläge, i allmänhet endast skulle ägnas åt syn- och hörselpröfning och endast i enstaka fall åt färgsinnespröfning. De af personalen, som vid sådan undersökning befunnas icke längre motsvara de fordringar, som borde ställas på trafikpersonalen, skulle af läkaren antecknas på en lista, som öfverlämnades till distriktsförvaltningen för lämpliga åtgärders vidtagande. Järnvägläkaren doktor John Nordlund i Stockholm har till järnvägsstyrelsen ingifvit affordradt yttrande i anledning af nämnda framställning. Doktor Nordlund fann visserligen det föreslagna förfarandet verksamt för att upptäcka uppkomna lyten, men höll dock före, att då de fel, som vore af vikt för tjänsten, väl redan förut genom vederbörandes sätt att fullgöra densamma eller på annat sätt spårats, anordningar kunde vidtagas för ett ordnande af förhållandena, så att tjänsten ej behöfde lida, utan tillgripande af ett så radikalt medel som det af doktor Pihl föreslagna. Järnvägsstyrelsen har ännu icke fattat något beslut i frågan.

Kommittén har icke ansett sig böra föreslå en dylik obligatorisk förnyad undersökning; genom stadgandenas affattning är emellertid tydligen uttaladt, att bevis om god syn- och hörselförmåga samt normalt färgsinne, grundadt på undersökning, som verkställts före personens i fråga anställning i järnvägstjänst, icke är tillfyllest att allt framgent styrka vederbörandes kompetens uti ifrågavarande hänseenden; utan att förnyad undersökning kan blifva af nöden; men kommittén anser, i likhet med doktor Nordlund, att man därvid bör kunna nå ett betryggande resultat utan en allmän, periodvis återkommande obligatorisk

undersökning af all trafikpersonal. Enligt kommitténs förslag till kontrollförordning, § 44, åligger det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vaka öfver kompetensen hos järnvägspersonalen samt gå i författning om den utredning, som i sådant hänseende kan vara erforderlig.

Att för rätt att utöfva befattning skall fordras kännedom om de föreskrifter, som beröra de med samma befattning förenade åligganden, torde vara själfklart.

Inom kommittén hafva ytterligare två s. k. allmänna kompetensvillkor varit ifrågasatta att upptagas, nämligen svenskt medborgarskap och viss skolbildning.

Beträffande det förra villkoret är det visserligen sant, att därigenom konkurrens af utländsk arbetskraft skulle vara utesluten. Emellertid torde faran för dylik konkurrens vara ganska ringa; och då ett förbud att anställa utlänning i svensk järnvägstjänst kunde utöfva ett menligt inflytande å svenska järnvägsmäns anställning i utländsk järnvägstjänst, och sådan anställning, hvilken icke så sällan kan förekomma, vore för den enskildes utbildning och därigenom äfven för de svenska järnvägarna af icke oväsentlig betydelse, har kommittén ansett fordran på svenskt medborgarskap icke böra uppställas såom ett allmänt kompetensvillkor.

Hvad angår det senare af de ifrågasatta villkoren eller viss skolbildning har kommittén, vid det förhållande att folkskolebildning är obligatorisk, icke funnit nödigt föreslå något sådant villkor, då det icke torde kunna ifrågasättas att såsom allmänt kompetensvillkor, d. v. s. gällande för hvarje befattning, stadga något högre mått af bildning än den folkskolan gifver. Visserligen kan inträffa att någon, på grund af bristande fattningsförmåga eller eljest, får upphöra med sin skolgång, innan han förvärfvat det mått af kunskaper, folkskolan är afsedd att gifva; men för sådant fall torde den i förslaget upptagna fordran på erforderliga själskrafter göra tillfyllest. Att kommittén icke heller bland de särskilda kompetensvillkoren upptagit ifrågavarande villkor i annan mån, än som betingas af för vissa befattningar föreslagen teknisk utbildning, har sin förklaring däri, att kommittén icke velat genom föreskrifter om viss boklig bildning beröfva järnvägarna det gagn, som otvifvelaktigt kan för dem uppkomma genom att i deras tjänst anställa praktiska, i järnvägsdrift förfarna män, äfven om dessa icke aflagt några högre kunskapsprof.

3 §.

Särskilda kompetensvillkor.

Kommittén öfvergår härefter till behandling af de utaf kommittén i 3 § föreslagna särskilda kompetensvillkor. Den första grupp af befattningar, för hvilka dylika villkor äro föreslagna, är föreståndarebefattningen för hvar och en af ban-, maskin- och trafikafdelningarna.

Beträffande samtliga dessa föreståndare har kommittén föreslagit, att de skola vara svenska medborgare. Föreståndaren för trafikafdelningen har nämligen att förvara de militära transporthandlingar och öfriga hemliga handlingar, hvilka beröra den järnväg, vid hvilken han är anställd, och, hvad de båda öfriga afdelningsföreståndarne angår, torde vara nödigt att de, för vidtagande af de åtgärder, som på dem kunna ankomma, äga kännedom om berörda handlingar.

Att en hvar föreståndare skall hafva förvärfvat praktisk erfarenhet i de värf, hvilka utgöra hufvudföremålet för den afdelnings verksamhet, för hvilken han skall utöfva chefskapet, torde vara ett oeftergifligt villkor. En person må äga aldrig så stor teoretisk bildning i tekniskt hänseende; att träda i spetsen för en järnvägs vare sig ban- eller maskinafdelning, därtill lärer han icke vara skickad, förrän han själf lagt hand vid de arbeten af olika slag, som äro förenade vare sig med underhåll af bana eller med handhafvande och underhåll af rullande materiel.

En annan fråga är, huruvida teoretisk bildning äfven bör uppställas såsom en oeftergiflig fordran. Klart är, att en förening af teoretisk bildning och praktisk erfarenhet skall gifva största möjliga garantier för en rationell ledning af hithörande angelägenheter; men det torde icke kunna förnekas — och exempel därå finnas äfven — att praktiskens män, hvilka icke aflagt något teoretiskt kunskapsprof, skött befattningar af ifrågavarande slag icke blott utan anmärkning utan på ett sätt, som måste betecknas såsom synnerligen tillfredsställande. Det är med tanke härpå, som kommittén icke velat såsom obligatoriskt kompetensvillkor uppställa fordran på teoretisk bildning, churu kommittén genom stadgandenas affattning velat framhålla önskvärdheten af att till föreståndare för ban- och maskinafdelningarna företrädesvis utsåges personer med dylik bildning.

Att emellertid vid sådana förhållanden öfverlämna åt den enskilda järnvägen att bedöma vederbörandes kompetens, torde icke innebära tillräckliga garantier för de viktiga posternas besättande med fullt kvalificerade personer. Särskildt torde en opartisk pröfning vara af nöden, då det gäller att afgöra, huruvida en persons praktiska verksamhet är af beskaffenhet att kunna fullt uppväga bristen på aflagd examen; men äfven för bedömandet af den praktiska erfarenheten i och för sig — hufvudvillkoret enligt kommitténs förslag — lär en dylik pröfning få anses behöflig. I fråga om sättet för pröfningens verkställande har kommittén upptagit en af järnvägsföreningen i fråga om maskinbefälets kompetens framkastad tanke, nämligen att denna pröfning skulle öfverlämnas till en kommission, bestående af tre personer, hvilka på förslag af järnvägsföreningen skulle tillsättas af Konungen. I sistnämnda omständighet eller att kommissionens ledamöter skola utses af Konungen, torde ligga en garanti för att endast fullt sakkunniga och oväldiga män varda därtill förordnade, och lära därmed såväl de allmänna som de enskilda intressena få anses vara behörigen tillgodosedda.

I fråga om förslaget till kommissionens sammansättning hafva inom kommittén två alternativ varit föremål för behandling: antingen, såsom järnvägsföreningen tänkt sig, att samma förslag skulle afgifvas endast af nämnda förening eller ock att någon statens myndighet skulle däri deltaga. Kommittén har bestämt sig för det förra alternativet. Att ett af järnvägsföreningen afgifvet förslag skall upptaga fullgoda namn, torde med allt skäl kunna antagas, då det gifvetvis ligger i de enskilda järnvägarnas och därmed äfven i järnvägsföreningens intresse, att kommissionens sammansättning blir den bästa möjliga. För öfrigt är ju Konungen icke bunden af förslaget. Finner Konungen något namn böra ersättas af ett annat eller att eljest upplysningar i anledning af förslaget äro behöfliga, står det ju alltid Konungen fritt att infordra yttrande från vederbörande statsmyndighet; och det torde till och med vara ganska sannolikt, att så alltid kommer att ske. Att, oaktadt Konungen icke är bunden af järnvägsföreningens förslag, ett sådant i detta fall är fullt på sin plats, finner kommittén i den omständigheten, att det måste vara för Konungen af stor betydelse att erhålla

känedom om de enskilda järnvägarnas önsknings i en fråga, som i så hög grad berör deras egna intressen.

Inom kommittén har varit ifrågasatt, huruvida kommissionen lämpligen skulle bestå af flera ledamöter än tre; med ett antal af tre vore gifvetvis en bantekniskt, en maskintekniskt och en trafiktekniskt bildad, hvarför det kunde sägas, att i själfva verket utslaget komme att fällas endast af den ledamot, som representerade den förvaltningsgren, hvartill den ifrågavarande föreståndarebefattningen hörde. Kommittén har emellertid kommit till den uppfattning, att till ledamöter uti kommissionen komma att förordnas så erfarna järnvägsmän, att en hvar blifver väl skickad att bedöma kompetensen jämväl i fråga om annan föreståndarebefattning än den, hvilken afser det fack, han direkt representerar; och då ett större antal ledamöter med ty åtföljande större kostnader och större svårighet att få kommissionen samlad måste anses såsom en bestämd olägenhet, har kommittén ansett sig böra föreslå endast tre ledamöter i kommissionen.

Såsom kommitténs underdåniga skrifvelse utvisar, har kommittén uppgjort förslag till instruktion för nämnda kommission. I detta förslag är upptagen den tid, för hvilken kommissionens ledamöter skola förordnas, äfvensom de öfriga bestämmelser af mera formell beskaffenhet, som synts kommittén erforderliga.

Det är i förslaget föreskrifvet, att för *rätt att utöfva* befattning, hvarom nu är fråga, fordras uppfyllandet af såväl de allmänna som de för befattningen föreskrifna särskilda kompetensvillkoren, men att endast ordinarie innehafvares kompetens skall blifva föremål för kommissionens pröfning. Här af följer, att vid vakans eller då ordinarie innehafvaren åtnjuter tjänstledighet, den enskilda järnvägen visserligen är skyldig att låta befattningen uppehållas af en enligt denna förordning kompetent person, men att dennes kompetens för sådant fall icke pröfvas af kommissionen, utan af järnvägen själf. Ett hänskjutande till kommissionen af alla dylika fall anser kommittén icke kunna ifrågasättas, då därigenom alltför tunga former skulle tillskapas, och med hänsyn till den jämförelsevis korta tid, under hvilken ett förordnande af antydt slag i allmänhet varar, icke heller vara behöfligt.

Det kan måhända invändas, att fordran på kompetens jämväl hos en vikarie för afdelningsföreståndare är väl sträng och att det kan vålla svårighet för järnvägarna att ställa sig en sådan föreskrift till efterrättelse. Det synes emellertid kommittén vara farligt att jämka på principen, att ingen får användas i göromål, för hvars behöriga skötande han saknar nödiga förutsättningar; och hvad den nämnda svårigheten att erhålla kompetent vikarie angår, vill kommittén påpeka, att, äfven om tillgång till sådan icke finnes vid den järnväg, hvarom fråga är, det säkerligen vid någon närgränsande järnväg finnes någon till förordnandets mottagande villig person, hvilken uppfyller de föreskrifna villkoren.

Bestämmelsen, att pröfning af ifrågavarande kompetens skall ske för den särskilda befattning, hvarom fråga är, innebär, att om en person af kommissionen förklarats kompetent att bekläda föreståndarebefattning vid en viss järnväg och det sedermera ifrågasättes, att han skall öfvertaga samma slags föreståndarebefattning vid en annan järnväg, ny pröfning rörande hans kompetens till sistnämnda befattning skall af kommissionen verkställas. Det kan nämligen tänkas, att en person, äfven om han är fullt kompetent att vara afdelningsföreståndare vid en mindre järnväg, icke kan anses besitta den erfarenhet eller de tekniska insikter, som äro erforderliga för förvaltandet af liknande befattning vid en större järnväg.

Af hvad kommittén ofvan anført i fråga om formerna för kommissionens tillsättande torde följa, att enligt kommitténs mening något öfverklagande af kommissionens beslut icke bör tillåtas.

Beträffande kostnaderna för kommissionen har kommittén tänkt sig, att desamma skulle bestridas af järnvägsföreningen eller, därest fråga vore om järnväg, som ej är representerad i nämnda förening, med så stort belopp, som kommissionen bestämmer. Detta har fått uttryck i förslaget till instruktion för kommissionen.

Någon särskild förklaring rörande de kompetensvillkor, som af kommittén föreslagits för de i 3 § 2—6 mom. upptagna befattningar torde ej vara erforderlig.

Beträffande lokomotivförare är i 7 mom. upptagen, bland andra, fordran på viss teoretisk utbildning.

Några särskilda kurser för lokomotivförare äro för närvarande icke anordnade vid enskilda järnvägar. Behofvet af dylika kurser torde dock vara erkänt. Första gången fråga därom uppstod var, då styrelsen för statens järnvägs- trafik i underdånig skrifvelse den 22 februari 1867 fäste uppmärksamheten därå, att, sedan såväl statens järnvägar vunnit en betydande tillväxt som äfven en mängd enskilda lokomotivbanor tillkommit, tiden syntes vara inne, att några allmänt gällande föreskrifter utfärdades rörande personers antagande till lokomotivförare, hvilkas ansvarsfulla kall förutsatte ej endast erfarenhet i yrket utan äfven kunskaper i ångmaskinlära i allmänhet samt dess tillämpning på lokomotiv. Styrelsen anhöll med anledning däraf, att tillfälle måtte beredas dem, som blifvit antagna till och någon viss tid tjänstgjort såsom eldare på lokomotiv, att erhålla undervisning vid befintliga navigationsskolor uti ångmaskinlära jämte, såvidt ske kunde, dess tillämpning på järnvägslokomotiv. Sedan Kungl. Maj:t i anledning häraf till Riksdagen aflåtit proposition om anvisande för år 1872 å extra stat af ett förslagsanslag för åstadkommande vid Stockholms och Göteborgs navigationsskolor samt, där så ske kunde och tillgångarna medgäfv, äfven vid navigationsskolan i Malmö af undervisning för lokomotivförare och maskinistelever i allmänhet, biföll Riksdagen propositionen.

Undervisningen skulle omfatta läran om luften, dess sammansättning, expansionskraft och tryckning, samt olika slags manometrar eller spänstighetsprovare, äfvensom säkerhetsventilers ändamål, beskaffenhet och beräkning; värmets egenskaper och verkningar samt termometern; ånga och kokningsföreteelsen; kroppars bundna värme; förbränning och olika slags brännmaterialier; olika slags ångpannor; grunderna för ångans användande såsom drifkraft och ångmaskinens olikhet i afseende på ångans sätt att verka; de mer allmänt förekommande lokomotivens konstruktion, begagnande och skötsel.

Dessa kurser fortforo att äga bestånd till år 1890, då de upphörde, hufvudsakligast därför att de så småningom blefvo allt mindre talrikt besökta och det ansågs, att järnvägsstyrelsen skulle kunna inom eget förvaltningsområde anordna den undervisning, som kunde vara för lokomotivförarens utbildning erforderlig.

År 1899 gjordes början med inrättande af dylika kurser vid statens järnvägar, och för närvarande finnas sådana

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.

I det förut omförmälda. af järnvägsföreningen i fråga om lokomotivpersonalens kompetens afgifna yttrande anför föreningen uti ifrågavarande hänseenden i hufvudsak följande.

Hvad anginge lokomotivpersonalens kunskaper, ansåge järnvägsföreningen tydligt, att lokomotivföraren måste äga noggrann kännedom om den bana, på hvilken han tjänstgjorde, om gällande signal- och andra reglementen för tågsäkerhetens betryggande, instruktioner m. m. Då handgreppen för ett lokomotivs manövrerande vore enkla och på kort tid inlärd, vore den tekniska utbildning, som för lokomotivföraren vore behöflig för fyllande af uppgiften att framföra tåg, tämligen enkel. Till lokomotivförarens utbildning hörde afven förvärfvande af insikt i de reparationsarbeten, som ålåg lokomotivföraren i hans egenskap af maskinist, ehuru hans ställning såsom sådan vore en helt annan än ångbåtsmaskinistens. Då denne senare förrättade sin tjänst å ett fartyg till sjöss, måste han vid inträffande maskinskador i de allra flesta fall uteslutande lita på sitt eget tekniska omdöme, hvarförutom han för skadans afhjälpande vore hänvisad endast till den utrustning, hvarmed fartyget i sådant hänseende vore försedt. Lokomotivföraren åter vore vid liknande tillfällen ingalunda hänvisad uteslutande till sitt eget omdöme, enär han med telegrafens hjälp utan tidsutdräkt kunde ställa sig i förbindelse med järnvägens maskinbefäl, likasom hjälpmedel för skadans afhjälpande kunde när som helst anskaffas från vederbörande maskinstation. Af lokomotivföraren borde man därför i tekniskt afseende i allmänhet endast fordra, att han vore fullt förtrogen med skötseln af ångpannan och lokomotivets samtliga delar; att han ägde tillräckliga tekniska kunskaper för att kunna

angifva, hvaruti inträffade skador bestode, samt att han ägde erforderlig praktisk utbildning för att kunna själf afhjälpa mindre fel. Fyllde lokomotivföraren icke fullt fordringarna i sistnämnda två hänseenden, äfventyrades emellertid icke tågsäkerheten, utan det vore endast till skada för vederbörande järnväg, då därigenom tidsförlust och kostnader kunde åsamkas densamma. Någon längre gående utbildning i ångmaskinlära ansåg föreningen icke erforderlig.

Skicklighet att väl vårda sitt lokomotivs alla delar och att framföra detsamma med iakttagande af största sparsamhet med behöfliga materialier vore egenskaper, som i järnvägens intresse borde fordras af en lokomotivförare.

Järnvägsföreningen uttalade sig äfven för lämpligheten att allmänna föreskrifter rörande kompetensvillkor för lokomotivpersonalen utfärdades; och åberopades till stöd därför, dels att, då det svenska järnvägsnätet allt fortfarande torde komma att vara stadt i en stark utveckling, det kunde komma att mer än hittills inträffa, att brist på kunnig lokomotivpersonal inträdde och att särskildt nya järnvägars första uppsättning af sådan blefve af underhållig beskaffenhet, dels att ett villkor för anställning såsom lokomotivförare, att den sökande skall hafva styrkt sig äga lagstadgad och genom aflagda prof styrkt kompetens för dylik befattning, skulle höja lokomotivmännens anseende såväl hos allmänheten som hos järnvägspersonalen i öfrigt, och dels slutligen att hos den resande allmänheten allt mera framträdde fordran på att lokomotivpersonalen på något sätt dokumenterade sin kompetens, och att det torde ligga särskildt i de enskilda järnvägarnas intresse, att denna fordran blefve tillgodosedd. Lokomotivpersonalens pröfning i skolämnen, tjänstgöringsreglemente och instruktioner torde kunna ske inför sådant maskinbefäl vid de enskilda järnvägarna, som från förenämnda kommission erhållit intyg om kompetens för sin befattning. En kortfattad lärobok eller ett kompendium, innehållande en beskrifning af lokomotivets särskilda delar och benämningar å dessa samt redogörelse för maskineriets verkningssätt, borde utarbetas och tillhandahållas till billigt pris. Beträffande sättet för personalens teoretiska utbildning hölle föreningen före, att någon särskild läroanstalt icke borde upprättas. Erfarenheten från den tid, då lokomotivförareundervisningen var förlagd till navigationssko-

fatta, förutom de enkla räknesätten i hela tal och decimalbråk, vanliga bråk, regula-de-tri, sorter och ränteberäkning, jämväl beräkning af ytor och kroppars volym. I fråga om underbyggnaden i maskinlära och kunskap om lokomotivets olika delar och dessas verkningsätt hade styrelsen föranstaltat om utgifvandet af en utaf maskiningenjören A. E. Lundberg utarbetad, för statens järnvägars förhållanden lämpad lärobok »Lokomotivet, dess konstruktion och verkningsätt», hvilken handbok visat sig motsvara behovet för lokomotivpersonalen och hvilken kunde vid nya upplagors utgifvande kompletteras med redogörelser för de viktigare förändringar, som inom denna gren inträffat.

Då det gifvetvis vid den speciella utbildningen till lokomotivförare vore af största vikt, att undervisningen meddelades af personer, som jämte de teoretiska kunskaperna vore i besittning af tillräckligt stor erfarenhet i den praktiska delen af en lokomotivförares yrke och förtrogna med järnvägsdriften och dess växlande kraf på den rullande materielen, vore järnvägsstyrelsen fullt enig med järnvägsföreningen i fråga om olämpligheten af att förlägga undervisningen för lokomotivpersonalen till någon särskild läroanstalt, utan ansåge i likhet med järnvägsföreningen, att likadana undervisningskurser som de af järnvägsstyrelsen för statens järnvägars lokomotivpersonal inrättade bäst skulle komma att motsvara behovet för de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal. Styrelsen vore ock beredd att, därest Kungl. Maj:t skulle finna lämpligt så bestämma, för undervisning mottaga den lokomotivpersonal, som af de enskilda järnvägarna därtill anbefalldes, i de vid statens järnvägar inrättade kurserna, hvarvid det möjligen torde finnas lämpligt att hålla sådana kurser jämväl på andra platser än de, å hvilka sådana nu vore anordnade. Först om denna anordning visade sig icke vara tillfyllest, torde det vara anledning taga i öfvervägande lämpligheten af att, såsom järnvägsföreningen föreslagit, kurser äfven anordnades genom nämnda förenings försorg. Skulle så komma att ske, torde det kunna ifrågasättas, om icke, till vinnande af förtroende hos personalen, till lärare vid sålunda inrättad privatbanekurs borde utses en statsbaneingenjör, som med framgång ledt undervisning vid statsbanekurs. Att kurserna, vare sig de inrättades af järnvägsstyrelsen eller af järnvägsföreningen, borde stå under lämplig kontroll samt

afslutas med offentlig examen, efter hvars afläggande skriftligt vitsord lämnades lärjunge, ansåge styrelsen själfklart. Kostnaderna för undervisningskurser af det slag, som järnvägsstyrelsen anordnat och vid hvilka undervisningen handhåfts af underingenjörer, kunde uppskattas till 1.000 kronor för hvarje kurs, då hittills särskilda lokaler icke behöft förhyras, och hade kostnaderna utgjorts af lön och gratifikation till ledaren af kursen samt utgifter för undervisningsmaterialier. Skulle vid mottagande af elever jämväl från de enskilda järnvägarna särskilda kostnader uppstå, torde dessa böra godtgöras statens järnvägar.

På grund häraf hemställde styrelsen, beträffande kurser för enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal, att i de undervisningskurser, som af järnvägsstyrelsen inrättats, undervisning jämväl finge lämnas åt personal från enskild järnväg och att, där dessa kurser visade sig icke vara tillfyllest i fråga om antalet eller lämpliga i fråga om orten för deras afhållande, det måtte bero på öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen, om och huru bristen skulle afhjälpas, hvarefter, i händelse särskilda anslagsmedel skulle visa sig behöfliga, framställning därom finge göras hos Kungl. Maj:t.

I ofvannämnda, af kommitterade för lokomotivförare- och eldareföreningarna afgifna yttrande i ämnet anföres, bland annat, följande.

Beträffande den af järnvägsstyrelsen fastställda undervisningsplanens omfattning vore för närvarande intet att erinra, enär de kurser, som denna plan afsåge, väl torde med hänsyn till den minimala tid, som däråt anslagits, få anses såsom en tillfällig nödfallsåtgärd. Det torde nämligen få anses absolut omöjligt att under den tid, som anslagits för hvarje kurs, eller högst 150 timmar, bibringa eleverna med deras i allmänhet svaga underbyggnad någon grundlig kunskap till den omfattning planen afsåge. Kursen för maskinister vid navigationsskolorna omfattade omkring 900 lärotimmar, oaktadt undervisningsplanen för dessa vore endast obetydligt större. Kommitterade ansåge, att den dagliga undervisningen utan nämnvärd olägenhet eller kostnad kunde utsträckas till 4 à 5 timmar, naturligtvis under förutsättning af en motsvarande inskränkning i elevernas tjänstearbete. Mot järnvägsföreningens påstående, att en lokomotivförares tekniska utbildning icke behöfde vara lika

stor som en ångbåtsmaskinists, rikta kommitterade en kraftig gensaga. Lokomotivförarens åligganden i egenskap af ansvarig maskinist vore alldeles jämförliga med dem, som ålåge en ångbåtsmaskinist. Järnvägsföreningens yttrande, att en lokomotivförare vid inträffad maskinskada kunde per telegraf ställa sig i förbindelse med järnvägens maskinbefäl och att lokomotivföraren därför i sådant fall endast behöfde äga tillräckliga tekniska kunskaper för att kunna angifva, hvaruti inträffade skador bestode, vore orimligt; ty då för sådan händelse maskinbefälet skulle per telegraf, med stöd af lokomotivförarens likaledes telegrafiska redogörelse för skadan, föreskrifva de åtgärder, som vore att vidtaga, så vore det ju otvetydigt maskinbefälet, som vore hänvisadt till lokomotivförarens tekniska omdöme och icke tvärtom. Järnvägsföreningen utginge synbarligen från följande antaganden såsom axiom: 1) att hvarje järnväg hade tillgång till maskintekniskt utbildadt befäl; 2) att hvarje tåg medförde telegraferingsapparat och telegrafkunnig personal; 3) att linjetelegrafan alltid vore i brukbart skick och telegrafpassningen på resp. stationer alltid på sin post; och 4) att lokomotivföraren vore nog tekniskt utbildad att riktigt kunna angifva en eventuell maskinskadas beskaffenhet och omfång. De tre första förutsättningarna kunde icke anses vara för alla fall hållbara, men äfven om så vore, berodde allt ytterst på lokomotivförarens kompetens att *rätt* angifva en maskinskada. Själfl klart vore därför, att en lokomotivförares tekniska utbildning borde vara minst lika stor som ångbåtsmaskinistens, hvilken senare oftast hade tillgång till en eller flera jämte honom å fartyget anställde examinerade maskinister och alltid direkt kunde rådgöra med sitt befäl, nämligen ångbåtsbefälhafvaren, hvilken ju enligt gällande lag måste med godkänt resultat hafva genomgått en vid vissa af rikets navigationsskolor för ändamålet inrättad specialkurs i ångmaskinlära. Lokomotivföraren förenade i sin person, såsom järnvägsföreningen jämväl uttalat, såväl ångbåtsbefälhafvarens som ångbåtsmaskinistens funktioner.

I fråga om lärobok i maskinlära ansåge kommitterade en af J. V. Orre och E. Snäll utgifven vara särskildt lämplig för enskilda järnvägarnas personal.

Kommitterade funne visserligen lämpligast att förlägga undervisningen till navigationsskolorna, så till vida som en dylik anordning komme att förebygga hvarje misstanke om

obehörigt sidoinflytande. Då emellertid järnvägsstyrelsen förordnat om utbildningskurser vid samtliga distrikt och kostnader nedlagts för lokalers iordningställande, undervisningsmateriel m. m. och då järnvägsstyrelsen ansåge själfklart, att dessa kurser borde stå under lämplig kontroll och afslutas med offentlig examen, efter hvars afläggande skriftligt vitsord (betyg) lämnades lärjunge, samt då järnvägsstyrelsen äfvenledes ställt i utsikt kursers anordnande på flera platser än de nuvarande och därjämte förklarat sig beredd att på nådig befallning mottaga enskilda järnvägars personal för deltagande i dessa kurser, så torde numera mot en sådan anordning intet vara att erinra från lokomotivmannakårens sida, dock under förutsättning att kurserna erhöile en emot undervisningsplanen svarande omfattning beträffande antalet lärotimmar, hvilka icke borde sättas lägre än 390 timmar; att enskild järnvägs lokomotivpersonal mot företeende af eventuellt fastställda inträdeshandlingar ägde tillträde till desamma äfven utan att därtill vara särskildt anbefalld af enskild järnvägs förvaltning eller befäl; att kostnaderna för sådan personals undervisning äfvenledes bestredes af staten; att dessa kurser i fråga om undervisningsplan, tid för undervisning, antalet lärotimmar, examen, betygsformulär m. m. fastställdes genom lag eller kungl. förordning; samt att dylik utbildnings förvärfvande gjordes obligatorisk för all personal, som efter en sådan förordnings trädande i kraft sökte anställning å lokomotiv, tillhörande statens eller enskild järnväg.

Såsom kompetensvillkor för lokomotivförare föreslogo kommitterade, såsom ofvan nämnts, uti nu ifrågavarande hänseende godkändt betyg öfver aflagd offentlig lokomotivförareexamen efter genomgången obligatorisk utbildningskurs i enlighet med den af järnvägsstyrelsen den 16 juni 1902 utfärdade undervisningsplanen samt med en utbildningstid, icke understigande 12 veckor med 390 undervisningstimmar.

För beredande af dylik undervisning åt lokomotivpersonalen hemställdes:

att utbildningskurser på statens bekostnad anordnades antingen, såsom nu vore fallet, inom statens järnvägars förvaltningsområde och på platser i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad järnvägsstyrelsen i sitt förenämnda utlåtande föreslagit, eller på annat sätt, som af Kungl. Maj:t kunde befinnas lämpligt;

att enskilda järnvägars lokomotivpersonal, mot företeende af eventuellt fastställda inträdeshandlingar, finge erhålla afgiftsfri undervisning vid desamma;

att sålunda inrättade kurser i fråga om tid, antalet lärotimmar, undervisningsplan och examen m. m. måtte af Kungl. Maj:t fastställas; samt

att för sådant ändamål begärd permission icke måtte kunna förvägras eller gifva anledning till afsked.

Likasom för befordran af lokomotivpersonal vid statens järnvägar för närvarande en viss teoretisk utbildning faktiskt fordras, har kommittén ansett, att en sådan fordran jämväl bör ställas å enskild järnvägs lokomotivpersonal; och då omfattningen af de kurser, hvilka för berörda ändamål äro anordnade vid statens järnvägar, syntes kommittén lämplig, har kommittén funnit enskild järnvägs lokomotivpersonal böra genomgå liknande kurser. Bäst sättet att ordna dessa förhållanden torde vara att, på sätt järnvägsstyrelsen erbjudit, låta nyssnämnda personal erhålla tillträde till kurserna vid statens järnvägar och att, därest framdeles tillräckligt antal icke kan vid dessa kurser mottagas, liknande kurser må anordnas genom de enskilda järnvägarnas försorg i samråd med järnvägsstyrelsen. Kommittén håller nämligen före, att bästa resultatet vinnes, därest undervisningen i fråga, hvilkens ändamål torde vara utbildandet af järnvägarnas egen personal, ledes af praktiska järnvägsmän inom järnvägarnas eget förvaltningsområde. Likasom järnvägsstyrelsen framhållit såsom själfklart, att de vid statens järnvägar anordnade kurserna skola stå under offentlig kontroll, anser kommittén gifvetvis en dylik kontroll äfven nödig i fråga om de kurser, som må komma att anordnas af de enskilda järnvägarna själfva. Att efter aflagd examen betyg bör meddelas deltagarne i kursen, synes kommittén lämpligt.

At dessa åsikter har kommittén gifvit uttryck genom att såsom kompetensvillkor för lokomotivförare föreslå »att hafva med betyg om minst godkända kunskaper genomgått vid statens järnvägar eller eljest under offentlig kontroll för lokomotivpersonal anordnad kurs».

Att bestämma de närmare detaljerna för anordnandet af ifrågavarande kurser har kommittén ansett lämpligen böra öfverlämnas åt järnvägsstyrelsen efter samråd med

järnvägsföreningen. Emellertid har kommittén funnit sig böra angifva sin uppfattning i vissa punkter.

För att annan än vid statens järnvägar anställd person skall kunna vinna tillträde till kurs, hvarom nu är fråga, anser kommittén böra fordras:

1) att hafva tjänstgjort minst ett år såsom eldare vid statens järnvägar eller enskild järnväg och minst två år såsom filare och maskinuppsättare å järnvägs lokomotivrepurationsverkstad;

2) att vara anställd vid enskild järnväg; och

3) att förete bevis från vederbörande vid den enskilda järnvägen om beviljad ledighet för kursens genomgående.

Att, såsom från lokomotivförare- och eldareföreningarna yrkats, föreskrifva en ovillkorlig skyldighet för den enskilda järnvägen att bevilja ledighet för ifrågavarande ändamål, kan kommittén icke tillstyrka; antalet af dem, som önskade sådan ledighet, kunde exempelvis något år blifva så stort, att ett bifall till samtliga ansökningar kunde omöjliggöra trafikens uppehållande. Äfven till vederbörandes lämplighet att blifva lokomotivförare måste hänsyn tagas.

Hvad angår den tid, under hvilken kursen bör pågå, har erfarenheten vid statens järnvägar gifvit vid handen, att tolf veckor med ungefär två timmars daglig undervisning eller således i det närmaste 150 timmar varit till fyllst; hvarför kommittén anser sig sakna skäl att förorda någon nämnvärd ökning af timantalet. Då emellertid enskild järnvägs personal, som deltagar i kurser vid statens järnvägar, icke torde kunna användas till det växlings- eller verkstadsarbete, som för närvarande utföres af eleverna vid nämnda kurser, har kommittén velat uttala önskvärdheten däraf, att kurserna inskränktes till 8 veckor mot det att den dagliga undervisningstiden utsträcktes till 4 timmar och växlings- eller verkstadsarbetet indroges. Kommittén vill därvid erinra, att från nyssnämnda föreningar framhållits, att den dagliga undervisningen utan nämnvärd olägenhet eller kostnad kunde utsträckas till 4 à 5 timmar, under förutsättning af en motsvarande inskränkning i det praktiska arbetet.

Slutligen har kommittén velat såsom sin mening uttala, att de kostnader för ifrågavarande kursers anordnande, hvilka blefve en följd af enskilda järnvägarnas lokomotivpersonals deltagande i desamma, borde bestridas af staten.

På samma gång kommittén ansett sig böra för rätt att utöfva lokomotivförarebefattning vid enskild järnväg uppställa fordran på genomgående af viss kurs, har kommittén icke kunnat undgå att beakta den synnerliga svårighet, som i särskildt trängande fall kan vara förenad med en dylik fordran. Kommittén har därför, på sätt förslaget utvisar, möjliggjort ett tillfälligt undantag från berörda regel; och torde en garanti mot missbruk i detta hänseende vinnas genom skyldigheten att anmäla förhållandet hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Finner nämnda styrelse, att järnvägen saknat fog för sin åtgärd, eller att en uti ifrågasvarande hänseende inkompetent person ej blott tillfälligtvis utan mera stadigt användes såsom lokomotivförare, äger styrelsen att angifva vederbörande till åtal.

I anledning af den från lokomotivförare- och eldareföreningarna framställda fordran på praktisk utbildning under minst tre år såsom maskinarbetare å mekanisk eller därmed jämförlig lokomotivreparationsverkstad vill kommittén påpeka, att kommittén anser utbildningen på lokomotivreparationsverkstad vara af den största betydelse, samt att, om än arbete å annan mekanisk verkstad kan vara till gagn för lokomotivförarekallét, sådant arbete dock icke kan uppväga utbildning å lokomotivreparationsverkstad. Kommittén har därför uteslutande uppställt fordran på arbete å sistnämnda slags verkstad samt föreslagit samma minimi-tid för sådant arbete, som gäller vid statens järnvägar.

Beträffande kompetensvillkoren för elektromotorförare vill kommittén endast framhålla, att de i hufvudsak afpassats efter de för lokomotivförare föreslagna, utom det att kommittén icke ansett sig kunna i det utvecklade tillstånd, hvori elektrisk järnvägsdrift ännu befinner sig, föreslå inrättande af några kurser för teoretisk utbildning, hvarförutom, då inlärandet att sköta en elektrisk maskin icke torde kräfva synnerligen lång tid, den fordran, som gäller för lokomotivförare, att hafva tjänstgjort såsom eldare i minst två år, för elektromotorförarens vidkommande ersatts med fordran att hafva under sakkunnig ledning erhållit erforderlig öfning i förandet af elektriskt lokomotiv eller motorvagn. Den sakkunniga ledningen har kommittén ansett kunna utöfvas af en ordinarie elektromotorförare.

För eldare, hvilka tjänstgöra under den sakkunniga lokomotivföraren, hafva några särskilda kompetensvillkor utöfver de allmänna icke ansetts erforderliga.

4 §.

Att, innan uppdrag lämnas en person att utöfva någon befattning, vederbörande måste göra sig förvissad om att han äger erforderlig kännedom om de föreskrifter, som beröra hans tjänsteåligganden, torde utan vidare framgå af stadgandet i 2 § sista stycket. Att emellertid detta icke är tillräckligt, utan att äfven sedermera bör tillses, att så är förhållandet, har kommittén ansett böra utsägas; och har för sådant ändamål bestämmelsen i 4 § föreslagits.

III KAP.

Ansvarsbestämmelser m. m.

5 och 6 §§.

Att ett åsidosättande af de förpliktelser, som enligt denna förordning åligga de enskilda järnvägarna, bör följas af straff, har stått klart för kommittén. Det har därvid icke undgått kommittén, att vissa af förordningens föreskrifter äro af en något sväfvande beskaffenhet och att ett bokstafligt tolkande af dessa och af de meddelade straffbestämmelserna skulle leda till orimligheter. Om t. ex. vid något tillfälle en vid enskild järnväg anställd person skulle befinnas icke äga kännedom om någon detalj uti en hans tjänst berörande instruktion, torde vederbörande rimligtvis icke endast på denna grund böra dömas till straff för öfverträdelse af förordningens föreskrift att ingen får utöfva befattning, som icke äger noggrann kännedom om instruktioner i de delar, desamma beröra hans tjänsteåligganden. Har emellertid i detta fall förhör med personen i fråga icke blifvit hållet vare sig före hans antagande eller å tid, som i 4 § sägs, då torde straffpåföljd böra inträda. Likaså läter vara fallet, om järnvägens styrelse underlåter att ställa sig till efterrättelse af den kontrollerande statsmyn-

digheten gjord anmaning att vidtaga rättelse i något mot denna förordnings föreskrifter stridande förhållande.

I vissa fall äro förordningens föreskrifter så tydliga, att någon tvekan, då en öfverträdelse är begången, ej torde förefinnas.

Förseelser mot förordningen höra enligt förslaget under allmänt åtal. Kommittén har emellertid äfven ansett, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å statens vägnar bör utöfva kontroll öfver efterlevnaden af förordningens föreskrifter. De närmare bestämmelserna angående denna kontroll äro upptagna i kommitténs förslag till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg.

Enligt kommitténs förslag är det järnvägens styrelse, som drabbas af ansvaret. Det är icke sagdt, att detta alltid blir styrelsen för det bolag, som äger järnvägen; om driften å järnvägen skötes af annan, är denna enligt förslaget till koncessionslag ansvarig för driftens behöriga skötande.

Beträffande bötesbeloppet har kommittén ansett ett lägre belopp än 100 kronor icke böra ifrågasättas, då det eljest, vid det förhållande att det väl i regel är ett bolag, som i sista hand får betala böterna, skulle sakna all effektivitet.

Kommittén har utgått därifrån, att bestämmelserna i denna förordning i regel skola gälla jämväl för järnväg, som vid förordningens trädande i kraft redan är öppnad för allmän trafik; dock har kommittén funnit billigheten kräfa, att vissa undantag därifrån böra sådan järnväg medgifvas.

Hvad först angår skyldigheten att hafva föreståndare för hvar och en af ban-, maskin- och trafikafdelningarna, torde någon skälig anledning att fritaga en äldre järnväg från sådan skyldighet icke förefinnas. Denna skyldighet vore emellertid till föga gagn för trafiksäkerheten, om icke järnvägen därjämte hade förpliktelse att besätta föreståndarebefattningarna med kompetenta innehafvare.

Vid sådana järnvägar, där föreståndaren för trafikafdelningen tillika är föreståndare för ban- och maskinafdelningarna, ehuru i saknad af den kompetens för skötandet af föreståndareskapet för sistnämnda två afdelningar, som

enligt denna förordning ansetts erforderlig, skulle, därest sistberörda skyldighet icke ålades järnvägen, densamma kunna bibehålla anordningen uti ifrågavarande hänseende oförändrad. Vid de järnvägar, där icke ens på papperet någon föreståndare för ban- eller maskinafdelningen finnes, skulle visserligen inrättandet af föreståndarebefattningar för dessa afdelningar medföra den förändring till ett bättre, att personer finnes, hvilka bure ansvaret för ledningen af nämnda afdelningar, men om dessa personer saknade sakkunskap, vore därmed icke mycket vunnet. I båda dessa fall synas kommittén icke heller några billighetsskäl kunna åberopas för dylik järnvägs fritagande från skyldigheten att med kompetent person besätta föreståndarebefattningarna för ban- och maskinafdelningarna.

Är åter vid en äldre järnväg redan anställd särskild föreståndare för ban- och särskild för maskinafdelningen eller för någon af dem eller för dem gemensamt och skulle en sådan föreståndare af den ofvannämnda kommissionen befinnas icke vara kompetent enligt denna förordning och förty icke kunna bibehållas i sin befattning, då torde möjligen kunna ifrågasättas, huruvida genom uppställande af ifrågavarande fordran billighetens kraf blifvit trädde för nära. Då emellertid teoretisk underbyggnad icke är af kommittén föreslagen såsom obligatoriskt kompetensvillkor, och då hufvudvillkoret — praktisk erfarenhet — särskildt med hänsyn därtill, att det är de större järnvägarna, som för närvarande hafva särskilda föreståndare för de olika afdelningarna, i regel kan antagas vara till fullo uppfyllt af ifrågavarande afdelningsföreståndare, torde sannolikheten af en dylik inkompetensförklaring icke vara synnerligen stor; och då en sådan anordning som den, hvarom nu är fråga, synes kommittén vara för trafiksäkerheten af mycket stor betydelse, har kommittén ansett sig icke böra undantaga de äldre järnvägarna från skyldigheten att hafva med kompetenta personer besätta befattningarna såsom föreståndare för de särskilda afdelningarna. För vidtagande af härför erforderliga åtgärder är emellertid visst anstånd med föreskriftens tillämpning af behovet påkalladt, och torde sådant anstånd icke kunna bestämmas kortare än till ett år efter förordningens trädande i kraft.

I fråga om andra befattningshafvare vid befintliga järnvägar har kommittén ansett sig böra föreslå, att de,

äfven om de icke uppfylla kompetensvillkoren enligt denna förordning, få bibehållas i sådan befattning, af hvilken de vid förordningens trädande i kraft äro ordinarie innehafvare; ett tillfälligt förordnande gör således icke tillfyllest. Befordras sådan befattningshafvare till annan befattning, då gälla förordningens föreskrifter. Särskildt i fråga om normalt färgsinne vill kommittén påpeka, att till följd af bestämmelserna i förenämnda kungl. kungörelse den 17 juli 1882 samt de i sammanhang med utfärdandet af samma kungörelse meddelade öfvergångsstadganden sådana befattningar vid de enskilda järnvägarna, för hvilka normalt färgsinne erfordras, redan för närvarande skötas endast af sådana personer, hvilka antingen äro i full besittning af normalt färgsinne eller ock enligt nyssnämnda öfvergångsstadgande ansetts kunna utan fara bestrida sådan tjänstgöring.

I ett hänseende torde emellertid bestämmelsen om bibehållande i innehafvande befattning icke göra tillfyllest. Uppstår nämligen under den närmaste tiden efter förordningens ikraftträdande behof att anställa nya lokomotivförare, kan svårighet uppstå att därtill erhålla personer, hvilka uppfylla den af kommittén föreslagna fordran att hafva genomgått kurs för lokomotivpersonalen. Äfven om dessa kurser kunna vara i så god tid slutgiltigt ordnade, att möjlighet att vid nämnda tidpunkt lämna de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal tillträde till dessamma förefinnes, torde det dock icke vara möjligt att på en gång mottaga all den personal, som kan ifrågakomma att begagna sig därpå, eller ens så stort antal, att med säkerhet behofvet under den närmaste tiden af nya lokomotivförare vid alla enskilda järnvägar blir tillgodosedt. Detta gäller ej blott de järnvägar, hvilka vid tiden för förordningens trädande i kraft äro öppnade för allmän trafik, utan äfven de järnvägar, hvilka under den närmaste tiden därefter öppnas för allmän trafik. Kommittén har därför föreslagit, att bestämmelsen, att lokomotivförare skall hafva genomgått viss kurs, ej skall träda i kraft förr än två år efter det förordningen i öfrigt skall lända till efterrättelse.
