

N:o 20.

Ank. till Riksd. kansli den 19 april 1907, kl. 2 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 4
i anledning af väckta motioner om skrifvelse till
Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag
angående verkställande vid inträffad järnvägsolycka
af undersökning om olyckans orsak, m. m.*

Herr *F. W. Thorsson* har i en i Andra Kammaren väckt motion, n:o 31, som till behandling hänvisats till tredje tillfälliga utskottet, hemställt: »att Riksdagen ville besluta i skrifvelse hos Kungl. Maj:t begära utredning och därpå grundadt förslag, i syfte att vid inträffade järnvägsolyckor vid statens eller enskilda järnvägar undersökning om olyckans orsak, dess omfång och verkningar alltid måtte uppdragas åt kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som genom fullt kompetenta och opartiska personer verkställer en fullständig utredning, samt att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid dylika måls handläggning, i likhet med hvad som sker vid upptagande af sjöförklaring, sakkunniga böra tillkallas såsom rådgifvare.»

Sedermera och med anledning af sagda motion har inom Andra Kammaren af Herr *A. O. Rune*, uti motion n:o 225, hvilken jämväl remit-

terats till tredje tillfälliga utskottet, föreslagits, att Riksdagen ville besluta i skrifvelse hos Kungl. Maj:t begära utredning och därå grundadt förslag i syfte att vid inträffade järnvägsolyckor vid statens eller enskilda järnvägar undersökning om olyckans orsak, dess omfång och verkningar m. m. måtte uppdragas åt fullt kompetent och opartisk myndighet eller nämnd, samt att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolycka sakkunniga åt domstolen böra tillkallas.

Som stöd för sin motion anför motionären Thorsson följande:

»Den 4:de juli 1904 på kvällen urspårade norrgående persontåget ett par kilometer norr om Nyåkers järnvägsstation. Vid olyckan dödades två personer, hvarjämte lokomotiveldaren Berg erhöll så svåra brännskador, att en amputation af det ena benet måste företagas. Dessutom blefvo flera personer mer eller mindre skadade.

Ursparningen inträffade i en s. k. utgräfning. Järnvägen går i denna del fram öfver lerbankar, och den svällande jäsleran måste tid efter annan utgräfvast ur järnvägsbanken och ersättas med djord och annat material. Olyckan inträffade ungefär midt på utgräfningen, omkring 180 meter från den plats, som sist iordningstälts. Vägen från Nyåkers station går delvis i rak linje, och föraren hade enligt egen utsago *forcerat* på den lätta vägen, då han var försenad, men vid framkomsten till utgräfningsstället hade han slagit till vacuumbromsen och minskat hastigheten till den i reglementet föreskrifna. Reglementet föreskrifver, att tåg ej må framföras öfver sådan utgräfning med större hastighet än 20 kilometer i timmen och att grön flagga vid båda ändarna af utgräfningen skall utsättas som varsamhetssignal.

Föraren ställdes till ansvar för olyckan, och rättegången har pågått i två år, innan högsta domstolen uttalat sitt oåterkalleliga beslut i detta sorgliga drama.

För bedömande af banvallens beskaffenhet lät allmänna åklagaren höra en del af de arbetare, som deltagit i utgräfningen, och de ha i allmänhet vitsordat arbetet och materialet som det bästa. Äfven den anklagade har låtit höra vittnen bland dem, som deltagit i utgräfningsarbetet, och dessa ha *utdömt* det använda fyllnadsmaterialet såsom underhaltigt. Den lokomotivpersonal, som tjänstgjort på denna sträcka, har samstämmigt förklarat olycksplatsen som en bland de farligaste ställen å hela sträckan Vännäs—Långsele. Jag tillåter mig här nedan göra några utdrag ur vittnesmål från första rättegångsdagen:

»Föraren Axén (nu flyttad till Kiruna): att banan vid utgräfnings-

stället under hela tiden utgräfningsarna pågått legat mycket illa; att särskildt den 26 juni 1904, då vittnet med norrgående tåg, framfördt med en hastighet af endast 10 kilometer i timmen, passerat platsen och just kommit in på den senast gjorda utgräfningen, lokomotivet först höjt sig och därpå gjort en öfverhalning åt höger; att vittnet samma dag som olyckan skedde gått med tåg n:o 273 till Långsele, där vittnet blifvit underrättadt om urspårningen; att vittnet därstädes träffat baningenjören Marcus, hvilken sagt, att olyckan skett å den kilometer, där utgräfningsarna pågingo och att det icke vore omöjligt, att den starka nederbörden haft en skadlig inverkan på banvallen; att det samma dag regnat häftigt i trakten mellan Mellansel och Långsele och att vittnet å utgräfningsstället i fråga sett, att djorden lyst fram vid kubbändarna här och där, och däraf slöte, att grusfyllnaden vore otillräcklig — — —.

Carl Johansson-Ekström: att banan å olycksplatsen, hvilken banas beskaffenhet vittnet väl kände till, varit dåligt underhållen, att det alltid dröjt länge, innan fel å nämnda bana blifvit afhjälpta; att spåret därstädes legat illa.

Jonas Bäckman (banvakt på sträckan, där urspårningen skedde, nu afskedad): att en lång svacka fanns ungefär fem skenlängder ofvanför urspårningsstället.

Extra banvakten K. A. Lindskog (nu afskedad) vid andra rättegångstillfället: att vittnet vid ett samtal den 7 augusti nästlidet år med förut på ed i målet hörda banvakten Clas Johansson frågat denne »om banan vid olycksplatsen verkligen varit så dålig», att Johansson härpå svarat »att banan varit så bedröflig, att han inte kunde tala om det — —».

Dessa vittnesmål synas vara tillräckliga för att framtinga en grundlig undersökning från vederbörandes sida. Allmänna åklagaren synes dock i hufvudsak ha stödt sina ansparspåståenden på banmästarens och baningenjörens vitsordande af *eget arbete*.

Först ett och ett halft år efter olyckan företedde den anklagade inför rätten ett diarieutdrag från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvaraf inhämtades, att han anhållit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måtte afgifva yttrande angående banans beskaffenhet vid olycksplatsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg sig icke vara befogad vidtaga någon undersökning, hvarför den anklagade hos Kungl. Maj:t begärde, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måtte förordnas verkställa den begärda undersökningen och afgifva utlåtande. Kungl. Maj:t har — efter att ha inhämtat utlåtande hos *kungl. järnvägsstyrelsen* — afslagit den anklagades begäran

om förordnande för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa undersökning af olycksplatsen.

Den opartiska granskaren af detta ärendes handläggning ställes ovillkorligen inför frågan: Har i detta fall en den allmänna rättsmedvetandet *fullständig* och *allsidig undersökning* ägt rum?

Lokomotivföraren är dömd till tre månaders fängelse, afsättning från tjänsten samt att ersätta statsverket med 30,500 kronor och 75 öre.

Bland fackmän har saken väckt stort uppseende. Till den nådeansökan, som den dömde ingifvit till Kungl. Maj:t, var vidfogad ett uttalande af en framstående järnvägstekniker, direktören vid Orsa—Härjedalens järnväg, löjtnant Axel Aulin, hvori han framför antagliga bevis för utredningens bristfällighet. Herr Aulin anför bland annat: »Orsaken kan vara enbart banans beskaffenhet eller enbart för stor hastighet eller båda dessa omständigheter samverkande. Ansvaret kan därför ligga på antingen vederbörande tjänstemän vid banafdelningen eller lokomotivföraren eller bådadera tillsammans eller ock den högre förvaltningsmyndigheten, som för banunderhållets skötande samt tågens framförande utgifvit föreskrifter, som ej äro för alla betryggande». Af dessa för olyckan möjligen ansvariga har ju emellertid endast en — lokomotivföraren — hörts inför laga domstol. Men ej heller ett domstolsförhör med alla skulle kunnat konstatera, hvar ansvaret för olyckan ligger, enär en ojäfvig undersökning af banan ej kom till stånd, innan reparationsarbeten påbörjats, genom hvilka spåren af eventuella felaktigheter kunnat utplånas. Den betydliga svacka, som, enligt hvad strax efter olyckan tagna fotografier visa, fanns på linjen och hvilken tåget passerat, innan lokomotivet stälpte, kan icke ha uppstått genom för hastig körning, som endast kan deformera spåret i sidled. Herr Aulin betraktar dyjord som ett så förrädiskt fyllnadsämne i utgräfningar, att det i synnerhet i skarpa kurvor icke borde utan särskildt omfattande försiktighetsmått få användas, emedan efter någon tid en sättning efter hvarje tågs passerande med säkerhet kan påräknas. Här hade man dock nöjt sig med att skarpa lokomotivförarnes varsamhet medelst varningstafla, fastän *platsen var så farlig, att, enligt löjtnant Aulins åsikt, knallsignaler bort användas.*

Det hade förtjänat utredas, huruvida utgräfningsarbetena utföras å entreprenad eller icke, huruvida banmästarne i så fall äro entreprenörer och huruvida de samtidigt äga uppgöra förslag till de platser, å hvilka utgräfning bör ske, eller i hvilken grad den ansvarige baningenjören direkt ingriper i denna viktiga fråga. Det kan nämligen ej bestridas, att,

om utgräfning verkställes å en plats sådan som den ifrågavarande, det vill säga i en maximilutning med skarpaste tillättna kurva och å en hög bank, dels möjligheten för en olycka är större än annars, dels olyckan till följd af bankens höjd kan bli af större omfattning. En del af ansvaret för denna omfattning kan då komma att drabba den, som bestämt, att utgräfning med dyjordsfyllning skall äga rum.

Handläggningen af detta mål och gången af den utredning som presterats leder osökt till den tanken, att alla dylika mål, som stå i samband med järnvägstjänst, böra bli föremål för pröfning af en domstol, där den praktiske fackmannen får hafva säte som rådgifvande medlem.

Jag vill på intet sätt bestrida, att rätten ärligt och efter bästa förmåga fällt sitt utslag på grundvalen af den förebragta utredningen. Men man kan icke undertrycka farhågorna, att inom en häradsrätt tillräcklig sakkunskap för bedömandet af ett så inveckladt mål saknats, då utredningen gjorts så snäf, som här synes vara fallet. Det är just på utredningen, som domen måste byggas. Härtill kommer den tilltalades oförmåga att själf bedöma situationen. Ett sorgligt exempel härpå är Theméns uraktlåtenhet att redan vid första rättegångstillfället begära en noggrann undersökning af banvallens beskaffenhet, en uraktlåtenhet, som måhända varit afgörande för hela hans och hans familjs framtida existens.

Att allt ej är bra som det är, ligger i öppen dager. Järnvägstjänsten i allmänhet för med sig större arbetsrisk och större ansvar än i flera andra yrken, och järnvägsmännen kunna därför med fullt fog fordra, att den mest grundliga och opartiska undersökning af verkliga fackmän ägnas deras sak, om de af sitt arbete kastas i en olyckshändelse.

I andra land har man insett betydelsen häraf och på rättslagstiftningens väg vidtagit särskilda mått och steg.

I England t. ex. har Board of Trade, motsvarande kommerskollegium hos oss, en särskild afdelning för järnvägsolyckor, det s. k. Railway Departement. Så snart en olycka händt, huru obetydlig den än må vara — ett finger som krossats, ett knä som skadats — skickar Board of Trade ut en inspektör, ett slags yrkesinspektör för järnvägarna, som har att så fullständigt som möjligt undersöka saken och sedan afgifva rapport till Railway Departement. Denna rapport upptager en relation af händelsen, en ytterst noggrann och detaljerad beskrifning för olycksplatsens läge med alla afstånd från signaler och dylikt noga angifna o. s. v., vittnesförhör med alla dem, som kunna ge upplysning i saken, och sist inspektörens sammanfattning eller slutsats, hvori han anger orsaken till olyckan.

Ligger skulden hos järnvägen, påpekar han de ändringar och förbättringar, som äro nödvändiga för att få järnvägen trafiksäker. Ligger åter felet hos någon af personalen, ställes den skyldige inför en jury, bestående af jurister och *sakkunniga*, hvilken faller dom.

En sådan allsidig pröfning måste ge ett utslag, som tillfredsställer det allmänna rättsmedvetandet, verkligen förebygger upprepade olyckor och säkergör trafiken. Detta är samhällets fordran. Det kan ej vara enbart nog, att den skyldige får så och så strängt straff, allmänheten vill med fog ha garanti för att den kan befara järnvägen utan att riskera lif och lem.»

I fråga om undersökningar, som vid statens järnvägar anställas vid inträffade olyckshändelser, har utskottet från kungl. järnvägsstyrelsen infordrat upplysning rörande tillvägagångssättet och därom från styrelsen mottagit följande meddelande:

»Genom cirkulärskrifvelse den 11 februari 1904 till samtliga distriktsförvaltningar har järnvägsstyrelsen inskräppt angelägenheten däraf att, då olyckshändelse vid järnvägsdriften inträffar å station eller ute å linjen af beskaffenhet att angå mer än en afdelning, hvilket vid större järnvägsolyckor i regel torde vara förhållandet, förhör ofördröjligen bör anställas af distriktsförvaltningen eller ock distriktsförvaltningen föranstalta därom, att förhör hålles i närvaro af öfverordnad befäl från de afdelningar, hvilka ärendet rör.

I regel torde förhören, åtminstone i viktigare fall, ledas af distriktschefen, hvilken är järnvägsstyrelsen i första hand ansvarig för den allmänna ordningen och samverkan mellan de olika afdelningarna inom distriktet; och torde, med hänsyn till den ställning distriktschefen sålunda intager, han vara väl skickad att verkställa en allsidig utredning rörande inträffad olyckshändelse.

Äfven genom närvaro vid dessa förhör af juridiskt bildad person, distriktssekreteraren, hvilken enligt gällande instruktion skall hafva aflagt examen till rättegångsverken och i hvilkens åliggande just ingår att vid förhör biträda, vinnes vid förhören garanti för att saken varder utredd äfven från annan än teknisk synpunkt.

Rörande det närmare tillvägagångssättet vid förhören, får järnvägsstyrelsen meddela, att vid förhören, hvilka, såvida ej särskilda hinder mellankommit, äga rum omedelbart efter olyckshändelsen, pläga höras ej

blott alla de statsbanefunktionärer, som kunna antagas hafva några upplysningar att meddela i frågan, utan äfven, i den mån sådant kan ske, de utomstående personer, hvilkas hörande af en eller annan anledning kan anses önskvärd. Då vederbörande naturligen äga rätt att under förhören, vid hvilka föras utförliga protokoll, göra de framställningar och påminnelser, hvartill de kunna anse sig äga fog, samt gifvetvis rättighet ej är för dem utesluten att i förekommande fall framställa anmärkningar mot protokollet, synes i dessa omständigheter föreligga en ej ringa garanti för personalens vidkommande att frågan blir tillbörligen utredd.

I detta sammanhang må meddelas, att järnvägsstyrelsen genom cirkulärskrifvelse den 26 september 1905 bestämt, dels att till förhör inkallad person skall vara berättigad att efter förhöret och innan ärendet företages till afgörande hos vederbörande skriftligen andraga hvad han vidare i ärendet aktar nödigt, dels att den, som håller förhöret, är skyldig att, på därom gjord framställning, vid förhöret utsätta viss kortare tid, inom hvilken ärendet icke skall företagas till slutligt afgörande, dels att till förhör inkallad person är berättigad att, där han så önskar, vid förhöret aflämna skriftligt yttrande, med skyldighet dock för honom att muntligen afgifva de redogörelser eller lämna de upplysningar, som kunna affordras, dels att hvars och ens muntliga anförande vid förhöret skall af protokollsföranden för honom uppläsas ur memorialprotokollet, så att han må kunna däremot göra de erinringar, hvartill han finner skäl, eller ock till riktigheten vitsorda detsamma, dels ock att tilltalad äfvensom annan till förhör inkallad person skall före förhörets afslutande erhålla del af allt hvad vid förhöret kan hafva i hans frånvaro förekommit, dock, hvad angår annan än tilltalad, endast för den händelse att han därom framställer begäran eller eljest af den, som håller förhöret, anses lämpligt.

Det torde slutligen böra framhållas, hurusom Konungens befallningshafvande såsom högsta polismyndighet, åtminstone då någon afsevärdare olycka inträffat, icke lärer underlåta — hvad ock erfarenheten gifvit vid handen — att äfven anställa förhör, hvarigenom för dylika fall äfven härigenom vinnes det afsedda målet af sakens allsidiga utredning.»

Beträffande undersökningar rörande å enskilda järnvägar förekommande olyckshändelser, har utskottet inhämtat, att sådan järnväg visserligen är underkastad viss kontroll genom kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken styrelse äfven genom cirkulär den 1 december 1903 anmodat förvaltningarna för de enskilda järnvägarna att vid inträffad tåg-

olycka eller uppkommet missöde å järnvägen genast och helst telegrafiskt underrätta sagda styrelse därom. Kungl. styrelsen har ock vid många tillfällen genom resp. distriktschefer låtit verkställa närmare utredning i förekommande fall. Då emellertid intet härom finnes lagstadgad och alltså ingen påföljd blir fallet vid underlåtenhet i detta afseende, inkomma dessa rapporter mera sällan till kungl. styrelsen i föreskrifven ordning, och lärar sagda styrelse i allmänhet få åtnöjas med protokoll, som vederbörande förvaltningar efter längre eller kortare tids förlopp inlämna.

Genom kungl. utrikesdepartementets förmedling har utskottet hos de svenska beskickningarna i utlandet hemställt om uppgifter angående bestämmelser i hithörande fall därstädes, och har utskottet erhållit följande meddelanden rörande förhållandena i Tyskland, Frankrike, England, Belgien och Norge.

Från *Tyskland*: Enligt i preussiska arbetsministeriet inhämtade upplysningar företagas vid inträffade järnvägsolyckor i Tyskland undersökningar af *sakkunniga, hvilka utses af vederbörande förvaltningsmyndighet*, det vill säga för statens järnvägar af järnvägdirektionen i hvarje distrikt, vid enskilda banor af järnvägens uppsiktsråd (»Aufsichtsrat»).

För den händelse rättegång uppstår, föreslår förvaltningsmyndigheten för *domstolen tillkallande af sakkunnige såsom biträden åt rätten*, och afgör domstolen själf för hvarje särskildt fall, huruvida sakkunnige skola tillkallas och i så fall hvilka. I regel och i synnerhet när olyckan är af svårare art, lära domstolarna begära dylika biträden.

Från *Frankrike*: Samtliga järnvägslinier stå under uppsikt af en särskild under ministeriet för allmänna arbeten lydande förvaltning för statens tekniska kontroll öfver järnvägarna, kallad »Contrôle de l'exploitation» och uppdelad på sju olika direktioner (en för hvarje af de stora reseauerna: Etat, Nord, Est, Ouest, Orléans, Paris—Lyon—Méditerranée, Midi), mellan hvilka jämväl de sekundära linjerna geografiskt fördelats. Under dessa direktioner, hvilka äro centralorgan och hafva sitt säte i Paris, lyda lokala organ med bestämda distrikt: dels *ingenjörer*, som emellertid icke uteslutande ägna sig åt denna uppgift, dels särskilda *uppsiktskommisarijer*, (commissaires de surveillance administrative), hvilka, jämte det de utöfva den direkta statsuppsikten i alla afseenden (således jämväl ur synpunkten af näringslivets intressen), äro polistjänstemän (officiers de police judiciaire).

I händelse af järnvägsolycka (ej enbart missöde) tillkallas omedelbart

till olycksplatsen såväl den ingenjör som den kommissarie, inom hvilkas distrikt olyckan inträffat; båda verkställa hvar för sig undersökning om alla de omständigheter, som hafva samband med olyckshändelsen, och afgifva däröfver hvar sin berättelse med konklusioner, den förstnämnda ur synpunkten af eventuella åtgärder till förekommande af liknande olyckor i framtiden, den sistnämnde ur synpunkten af eventuella juridiska påföljder. Bådas rapporter delgifvas såväl allmänna åklagaren som vederbörande kontrolldirektion och af dessa eventuellt deras öfverordnade. Särskild föreskrift finnes icke därom, att vid af järnvägsolyckor föranledda rättegångar rätten skall biträdas af särskilda sakkunniga, utan gälla i detta afseende de allmänna reglerna angående tillkallande af sakkunniga.

Från *England*, där inga statsbanor finnas:

The Board of Trade — ett ämbetsverk närmast motsvarande vårt kommerskollegium — förordnar opartisk, sakkunnig person att vara besiktningsman i fråga om järnvägar och järnvägsolyckor. Denne äger vidsträckt befogenhet gentemot järnvägsförvaltningarne rörande besiktning af allt hvad till järnvägarne hörer och är jämväl berättigad att granska järnvägsbolagens böcker, papper och alla öfriga handlingar. Då järnvägsolycka af viss omfattning inträffat, skall järnvägsförvaltningen, vid äfventyr af böter, genast och i vissa fall telegrafiskt, insända meddelande därom till Board of Trade, som omedelbart förordnar, att undersökning angående olyckan skall verkställas antingen af besiktningsmannen eller, om en mera ingående undersökning anses nödig, af en särskildt förordnad »rätt», bestående af en domare, magistratsperson, polisdomare eller annan person i liknande ställning, med besiktningsmannen samt en eller flera sakkunniga såsom bisittare. Denna »rätt» företager undersökningen vid offentliga förhandlingar och iakttagar därvid noga allt, som kan bidra till utrönande af olyckshändelsens orsaker och klargörande af de med densamma förknippade omständigheter. Vid undersökningens utförande äger »rätten» synnerligen vidsträckt befogenhet ej mindre gentemot vederbörande järnvägsförvaltning än äfven gentemot enhvar, som kan äga någon känedom om på olyckan inverkan förhållanden.

I *Belgien* finnas mycket omfattande och specificerade bestämmelser rörande trafiksäkerheten på de belgiska banorna, upptagande jämväl fullständiga stadganden om sättet för undersökningar vid inträffade järnvägsolyckor. Utskottet har fått sig tillståndt tvenne stora volymer af »reglement d'administration général et du personnel», men utskottet har ej ansett sig böra i öfversättning bearbeta detta vidlyftiga materiel.

Utöfver detta meddelas dock från Belgien, att vid behandling af mål i följd af järnvägsolyckor vederbörande domstol icke nödvändigtvis biträdas af särskilda sakkunniga. Domstolen afgör själf i hvarje fall, om anledning föreligger att tillkalla sakkunnige för inhämtande af upplysningar rörande vissa sakförhållanden eller vissa tekniska frågor.

De flesta trafikchefer och särskildt alla stationsinspektorer hafva judiciell polismyndighet. I sådan egenskap lyda de under domaremyndigheten, och de hafva uppdrag att uppsätta och direkt tillsända åklagaremyndigheten protokoll öfver hvarje svårare olyckshändelse och hvarje sådan, som förorsakat kroppslig skada. Dessa protokoll skola innehålla alla omständigheter vid olyckshändelsen sådana desamma framkommit vid undersökningen. Den dömande myndigheten har sedan att vidtaga ytterligare åtgärd i anledning häraf.

Från *Norge* har meddelats, att där icke förefinnas några särskilda bestämmelser om hvilka, som skola företaga undersökning vid inträffade järnvägsolyckor på statens eller de privata järnvägarna. När det företages undersökning af en järnvägsolycka, utföres denna af polismyndigheten eller »förhörsrätten» i den jurisdiktion, där olyckan inträffat. Ej heller finnes någon bestämmelse om att rätten, vid behandling af järnvägsolyckor, skall biträdas af sakkunniga personer.

Det sätt, på hvilket undersökning angående järnvägsolyckor här i landet nu verkställas, synes utskottet icke tillfredsställande. Vid statsbanan förrättas undersökningen i allmänhet af vederbörande distriktschef, hvilken ju i första hand är järnvägsstyrelsen ansvarig för den allmänna ordningen och samverkan emellan de olika afdelningarne inom distriktet och därför icke torde vid undersökningen stå fullt opartisk. En sådan undersökning kan härigenom få natur mera af en järnvägsförvaltningens åtgärd till skydd för statsbanans egna intressen än af en undersökning i syfte att bevaka det allmännas och trafikanternas rätt och bästa. Beträffande de enskilda järnvägarna saknas äfven så effektiva bestämmelser i ämnet, att säkerhet finnes för att inom rätt tid någon som helst undersökning af sakkunniga verkställas. Väl är det sant, att åklagarmakten äger rätt att, då omständigheterna därtill gifva anledning, hålla förhör och äfven undersökning rörande järnvägsolyckor såväl vid statsbanan som vid de enskilda järnvägarna, men en sådan undersökning torde icke hafva stort värde, då den icke verkställas af sakkunniga och väl i allmänhet försiggår först sedan en del reparationsåtgärder vidtagits vid olycksplatsen, hvarigenom

kanske de viktigaste spåren efter olyckan utplånats. Af största vikt är ju, att bestämd föreskrift finnes därom, att undersökningen skall af fullt opartiska fackmän ske omedelbart efter olyckan, innan andra än de oundgängligaste förändringar vid olycksplatsen vidtagits. Och undersökningen bör, enligt utskottets mening, vara så omfattande, att den icke allenast berör frågan om eventuella juridiska påföljder för den eller dem, som kunna hafva vållat olyckan, utan äfven kan tjäna till ledning vid bedömandet af spörsmålet, huru liknande olyckor för framtiden må kunna förebyggas. Af de upplysningar från främmande länder, utskottet förskaffat sig, framgår också, att frågan om undersökningar vid järnvägsolyckor i de flesta af dessa länder uppmärksammas, och att noggranna bestämmelser utfärdats ej mindre om undersökning, sedan olycka skett, utan äfven om anställande af offentliga besiktningmän med uppgift att söka genom nödig kontroll förebygga, att olyckor inträffa.

I likhet med motionärerna finner utskottet därför nyttigt och nödigt, att till Kungl. Maj:t aflåtes en skrifvelse med begäran om utredning och förslag i ämnet, men utskottet kan icke dela motionären Thorssons uppfattning, att denna utredning endast skulle gälla frågan, huruvida de föreslagna undersökningarna böra uppdragas åt kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det kan nämligen tänkas, att utredningen gäfvé vid handen, att någon ännu lämpligare anordning af dessa undersökningar kunde åtminstone i vissa fall göras, och det torde därför vara önskligt, att Kungl. Maj:t vid utredningen och vid uppgörande af förslag till bestämmelser i ämnet icke må känna sig påverkad af något Riksdagens uttalande i förut bestämd riktning.

Motionärernas förslag, att Kungl. Maj:t i samband med denna utredning ville taga i öfvervägande, huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolycka sakkunniga skola tillkallas såsom biträden åt domstolen, finner utskottet välbetänkt, och behofvet af ett sådant stadgande ligger i så öppen dag, att någon särskild motivering i detta afseende icke torde vara erforderlig.

På grund af hvad ofvan anförts, får utskottet därför hemställa,

att Andra Kammaren för sin del ville besluta, att Riksdagen, med anledning af herr F. W. Thorssons motion, n:o 31, och herr A. O. Runes motion, n:o 225, ville i skrifvelse hos Kungl. Maj:t begära utredning och därå grundadt förslag i syfte att vid inträffade järn-

vägsolyckor vid statens eller enskilda järnvägar undersökning om olyckans orsak, dess omfång och verkningar m. m. måtte uppdragas åt fullt kompetent och opartisk myndighet eller nämnd samt att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolycka sakkunniga åt domstolen böra tillkallas.

Stockholm den 12 april 1907.

På utskottets vägnar:

AXEL RUNE.
