

N:o 240.

Af herr **F. W. Thorsson**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående utredning i syfte att vid inträffad järnvägsolycka undersökning om olyckans orsak alltid måtte verkställas genom kompetent och opartisk myndighet m. m.

Under 1907 års riksdag tillät jag mig i en i Andra Kammaren väckt motion anhålla, att Riksdagen i skrifvelse hos Kungl. Maj:t ville anhålla om utredning angående verkställande af undersökning vid inträffad järnvägsolycka om olyckans orsak m. m. Andra Kammaren remitterade motionen till sitt tredje tillfälliga utskott, som i afgifvet utlåtande hemställde att Andra Kammaren för sin del ville besluta, »att Riksdagen måtte 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 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». Andra Kammaren biföll utskottets förslag och ärendet gick till Första Kammarens pröfning, hvilken hänvisade detsamma till sitt första tillfälliga utskott för förberedande behandling. Utskottet anförde följande: »Ehuru utskottet ställt sig något tveksamt vid att biträda yrkandet, att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolycka sakkunniga åt domstolen böra tillkallas, så har utskottet likväl ej funnit anledning att i detta hänseende intaga annan ståndpunkt än den Andra Kammaren intagit; det torde nämligen vid en blifvande utredning blifva ådagalagd, om en dylik bestämmelse är af behovet påkallad eller ens utförbar. Utskottet, som anser tillräckliga skäl föreligga för Andra

Kammarens i ärendet fattade beslut, får alltså hemställa, att Första Kam-maren behagade biträda Andra Kammarens beslut i detta ärende.»

Vid ärendets behandling i kammaren yttrade herr grefve Taube: »om jag vore kvar vid järnvägen, skulle jag kanske hysa någon tvekan att här yrka afslag, men då jag lämnat den för länge sedan, så gör jag det, och jag gör det för personalens skull, jag gör det icke alls för det att det icke skall blifva den klarhet i dessa förhållanden, som kan behövas, utan för personalens, och mest för den lägre personalens skull.

Här har visserligen i utskottets betänkande sagts att utskottet anser det böra blifva ådagaladt, em en dylik bestämmelse är af behovvet påkallad eller ens utförbar.» Ja, för mig ställer det sig redan svårt att afgöra, hvad som menas med en järnvägsolycka. Kunna herrarna gifva mig en definition på detta? Jag kan icke definiera det på annat sätt än att vid alla tillfällen, då allt icke går sin normala gång, är det en olycka. Om allt går som det skall göra, så är det bra, men om det blir något mankemang, så är det en järnvägsolycka. Men det är icke nog med detta, utan hvad som mångfaldiga gånger är mycket farligare, är tillbud till olyckshändelse. Hvarje förseelse vid sådana tillfällen kan vara vida mera olycksbringande än en sådan småsak som att växla ut en vagn. *Lagens bestämmelser äro emellertid så svåra*, att om en stationskarl växlar sönder en vagn å bangården, så kan han blifva dömd såväl till *tjänstens förlust* som *fängelse*. Så stränga äro bestämmelserna för en sådan sak, och jag tycker, att man från denna kammars sida icke bör ytterligare späda på i det fallet. Ty skall här ske en dylik undersökning, så är det min fullkomliga öfvertygelse, att man svårligen kan undgå att beifra saken. Om det gäller personer, som tillhöra järnvägen, så går saken till domstol, och då får man folket på fästning.»

Herr Stephens anförde bland annat: »Vid statens järnvägar är det hufvudsakligen distriktscheferna, som utreda förhållandena rörande olyckor, och vid de enskilda järnvägarna är det mången gång personer, som ej äro fullt inne i alla detaljer. Olyckor kunna ju vållas genom olika förhållanden.

Såsom herrarne nog hafva sig bekant, finnas vid järnvägsförvaltningen tre hufvudafdelningar: det är maskinafdelningen, trafikafdelningen och ingenjörsafdelningen. Nu är det ju tydligt, att en olycka kan vara vållad dels till följd af bristande tillsyn vid maskinerna och dels till följd af att järnvägens ingenjörer icke gjort sin skyldighet. Det kan förekomma brister ute på banan och det kan förekomma kombinerade brister, sådana som uppkommit genom maskinskada eller därigenom att rälsen kommit i galet läge eller därigenom att till följd af hvarjehanda naturförhållanden jord-

arbetena gifvit vika o. s. v. Således är det helt naturligt, att en sakkunnig utredning i alla riktningar är nödvändig för att rätt bedömma, i hvilken mån en person kan hafva varit anledning till olyckan eller icke. Härtill komma förhållandena vid trafikafdelningen; en olycka kan salunda bero på en felväxling eller att en oriktig order utfärdats. Då nu frågan om en olyckshändelses behandling är högst viktig, synes det verkligen, som om den icke borde lämnas helt och hållet i händerna på den part, som i första rummet har att lämna ersättning, när sådan förekommer.»

Herr Trygger anförde: »Jag har suttit som domare i det mål, som gifvit anledning, så vidt man vet, till denna motion, och blef underrätternas domslut af högsta domstolen enhälligt fastställt. Nu känna herrarna mycket väl till, att den svenska straffprocessen, liksom tydligen den moderna straffprocessen, är byggd på den uppfattningen, att hvarje tvekan kommer den tilltalade till godo. Om således någon utredning skulle brista i ett eller annat afseende, kommer det att medföra icke någon risk för att den oskyldige fälles eller att en skyldig fälles till för hårdt straff, utan att den tilltalade antingen blir frikänd eller kommer undan med ett lindrigare straff. Detta är en grundsats inom straffprocessen, som man upprätthåller och som man bör upprätthålla. Hade därför någon tvekan med afseende på den tilltalades skuld i detta fall förelegat, hade det kommit den tilltalade till godo. Hade utredningen varit bristfällig eller ofullständig, hade det kommit honom till godo, men man var, som sagdt, enhälligt af den meningen, att någon tvekan icke var berättigad, och därför blef underrätternas beslut fastställt af högsta domstolen.

Jag kan därför icke förstå, att det finnes något skäl, hvarför man på grund af detta rättsfall skulle begära nya anordningar för undersökning i fråga om järnvägsolyckor, och jag kan icke förstå, huru man öfver hufvud taget af hänsyn till järnvägspersonalen har anledning att, när det är fråga om dess bestraffande eller icke, begära en särskild anordnad undersökning. Däremot skulle man kunna tänka sig att man af hänsyn till allmänheten gjorde en extra undersökning, när större järnvägsolyckor inträffa, för att få reda på orsaken och för framtiden förebygga dylika olyckshändelser, men därom är ju här icke alls fråga. Sålunda kan jag för min del icke vara med om en skrifvelse, sådan som den, hvilken här är föreslagen. Utskottet har också varit mycket tveksamt med afseende å skrifvelsens innehåll. I den senare delen, som afser »huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolycka sakkunniga åt domstolen böra tillkallas», ställer sig utskottet minst sagdt skeptiskt, men tillråder oss i alla fall att biträda Andra Kammarens beslut. Då jag delar utskottets

tvekan i sistnämnda punkt och till och med går ännu längre, ty jag är öfvertygad om att en sådan ändring är obehöflig, och då jag med afseende å den förra punkten tror att alla de garantier i personalens intresse finnas, som rimligtvis kunna begäras, för att järnvägsmännen liksom andra här i landet skola blifva rättvist dömda i händelse af åtal, anhåller jag om afslag å utskottets hemställan.»

Utan votering afslog kammaren utskottets hemställan, och frågan var för denna gång fallen. Det gångna årets händelser inom järnvägsdriften och ärendets berättigade kraf på en tillfredsställande lösning berättiga detsamma att återkomma till förnyad ompröfning. Grefve Taubes här ofvan citerade yttrande ger anledning till många reflektioner, hvilkas konsekvenser leda till att det *icke* är »bra som det är». Är definitionen på en olycka *svår*, tillbuden till järnvägsolyckor *många*, lagens bestämmelser så *hårda*, att en stationskarl kan för felväxling af en järnvägsvagn å bangården blifva dömd till *fängelse* och *tjänstens förlust*, då synes det mig att botemedlet icke ligger i att ingenting göra och förlita sig på slumpen och de goda föresatserna. Äfven om en del järnvägsmän med vederbörandes goda minne icke *lagföras* för begångna förseelser, står dock det faktum kvar, att *de, som drabbas af lagens arm* och *dömas* efter dess *hårda* och *stränga bestämmelser*, icke få tillfälle att genom en allsidig och opartisk undersökning få det *nödvändiga underlaget* för bedömandet af, i hvilken mån den tilltalade kan hafva varit anledning till olyckan eller icke, eller i hvilken mån medansvarighet i olyckan kan vara att finna å annat håll.

Ett förhållande, där en del icke erhålla *förtjänt straff*, andra återigen *straffas för hård*, är ohållbart, det verkar demoraliserande för personalen och måste bringas ur världen. Grefve Taubes anförande väcker till lif frågan, om ej äfven strafflagsbestämmelserna angående förseelser inom järnvägstjänsten borde underkastas revision; tvifvelsutän bör strafflagen i tillämpliga delar revideras och straffskalan göras vidare, synnerligast nedåt, så att möjlighet beredes domstolen att på lämpligt sätt afväga straffet; vidare borde bestämdare gränser uppdragas mellan de fall, då en tilldragelse af den art, hvarom här är fråga, skall gå till domstol, och de fall då det får stanna vid disciplinär behandling.

Som skäl för sitt afslagsyrkande anför herr Trygger att grundsatsen i vår straffrätt är, att hvarje tvekan kommer den tilltalade till godo, och att bristande utredning i ett eller annat afseende icke medför någon risk för att den oskyldige fälles eller att den skyldige fälles till för hårdt straff.

Utan att vilja förneka att så är fallet, tillåter jag mig dock fästa uppmärksamhet på grefve Taubes yttrande, grundadt på mångårig erfaren-

het, hvarur tydligt framgår, att, trots vår humana straffrätt och domstolarnas benägenhet att i tvifvelaktiga fall tolka och döma mildt, herr greffen föredrager att ej utlämna järnvägsolyckorna till domstolarnes pröfning, ty lagens stränghet skulle medföra att man »*då får folket på fästning*». Herr Trygger anför vidare som skäl för sitt afslagsyrkande, att man ej bör »för detta rättsfall» (Nyäckersolyckan) begära nya anordningar för undersökningar. Vore det så, att denna järnvägsolycka vore den enda som inträffat i landet, kunde det förvisso anses vara förhastadt att på grund däraf begära lagändringar, men så är ej förhållandet. Många järnvägsmissöden och olyckor ha inträffat under de senaste åren, fast de lyckligtvis ej haft så sorgliga följder eller tilldragit sig allmänhetens uppmärksamhet i lika hög grad som Nyäckersolyckan. Under år 1907 hafva flera järnvägsolyckor inträffat, som gjort krafvet på en *särskildt anordnad undersökning* ännu starkare icke allenast såsom garanti för järnvägsfolket, utan äfven af hänsyn till allmänhetens berättigade anspråk på en tryggad trafik-säkerhet å våra järnvägar.

Bland andra järnvägsmissöden har den s. k. Halmstadsolyckan, för hvilken tvenne järnvägsmän, en ordinarie stationskarl, som på förordnande utöfvade förmansskap, och en extra stationskarl, ådömts hvardera två månaders fängelse, böter jämte skadeersättning, bland järnvägspersonalen framkallat bekymmer, och från deras läger har med synnerlig skärpa framhållits, att till denna olyckshändelse medverkade faktorer, öfver hvilka stationspersonalen icke har något inflytande. Bland annat har anförts, att på Halmstads järnvägsstation inläppas mellan kl. 2 och 3 på dagen flera tåg än som bekvämligen kunna rymmas. Olycksdagen inkommo å angifna tid förutom snälltåget fyra godståg med följande antal vagnar, tåg n:o 1401 med 32 vagnar, tåg n:o 1402 med 42 vagnar, tåg n:o 1404 med 43 vagnar, tåg n:o 1405 med 26 vagnar, tillsammans 143 vagnar eller *nio mera än spårens utrymme tillåter*. Snälltåg n:o 40, i allmänhet beräknadt innehålla 15 vagnar, (6 st. 4-axliga och 3 st. 2-axliga) ingår på spår n:o 1, hvilket är ett kort rundspår med växlar till magasin och stallar. Det rymmer ej något nämnvärdt antal vagnar för växling och reserveras i allmänhet för trafiken. Å de öfriga spåren rymmes följande antal vagnar mellan hinderpålarna, spår n:o 2 30 vagnar, spår n:o 3 40 vagnar, spår n:o 4 31 vagnar, spår n:o 5 18 vagnar, spår n:o 6 15 vagnar, tillsammans 134 vagnar. Att växlingar genom det trånga utrymmet ytterligt försvåras, är själfklart, ofta måste också hela tåg dragas ut från stationen på Halmstad—Nässjö järnvägs linje, utom stationsområdet, och blifva stående där längre eller kortare tid, tills möjlighet gifves att taga hand om dem.

Ur svenska järnvägsmannaförbundets organ »Signalen» tillåter jag mig citera följande:

»Svenska järnvägsmannaförbundets afdelning i Halmstad har till förbundsstyrelsen lämnat följande redogörelse öfver olyckshändelsen.

Det åligger extra stationskarlsförman J. B. Möller att före hvarje ankommande tåg söderifrån efterse och inspektera, att växlarna ligga rätt till det spår, där tåg skall gå in.

Kl. 2.0 e. m. ank. tåg n:o 1401, ingår på spår n:o 2; kl. 2.10 ank. tåg n:o 1404, ingår på spår n:o 5; kl. 2.30 ank. tåg n:o 1402, ingår på spår n:o 3; kl. 2.45 ank. tåg n:o 1405, ingår på spår n:o 4; kl. 3.06 ank. tåg n:r 40, ingår på spår n:o 1.

De fyra förstnämnda tågen äro alla godståg, som i regel räcka utom hinderpälarna, så att växling med tåget genast måste företagas, för att få klart för nästföljande tåg. När tåg n:o 1405 var inkommet kl. 2.48, således 3 min. försenadt, och tåget räckte utanför hinderpålen, afkopplade Möller 7 vagnar och skjutsade 3 vagnar på spår n:o 3, 1 vagn på spår n:o 4, 2 vagnar på spår n:o 5, 1 vagn på spår n:o 4. Hämtade 5 vagnar på spår n:o 5, gick med dessa och backade in på spår n:o 6, där förut en massa vagnar stod. När han så backade på spår n:o 6, hängde ej dessa vagnar tillsammans, utan gingo de öfver hinderpålen i norra ändan af bangården. Företog så koppling på 4 ställen. Sedan kopplingen var verkställd, visades sakta framåt, drog fram ungefär en half vagnslängd, hvarefter visades stopp.

Nu gaf tåg n:o 40 signal, men fick stanna utanför semaforen. När nu tåg n:o 40 gaf signal, springer Möller under vagnarna som stodo på spår n:o 6, afkopplade de vagnar, som skulle fortsätta med tåg n:o 1401, hvilket afgår kl. 3.15 e. m. Fortsätter så springande till södra vattenkastaren, där han har 2 växlar att inspektera, samt gjorde detta, och såg efter att bommen låg för till H. N. J-spåret. Då såg Möller att Karlsson kom springande och ställde sig vid olycksväxeln n:o 2 och hade den gröna flaggan i handen. När nu Möller såg att Karlsson stod vid växeln n:o 2, räckte han hastigt ut armen 2 gånger, s. k. klartsignal, i afsikt att sedan fortsätta ut till växeln n:o 2 och inspektera denna, hvilket han godt hunnit med, tills tåget hinner dit, i vanliga fall, men fick Möller ej något svar från stins på sin klartsignal, utan vänder han sig om, för att fortsätta ut till växeln n:o 2 och inspektera denna, för att sedan ytterligare visa klart. Men när Möller vänder sig om för att fortsätta ut till växeln n:o 2, brakade just tågen tillsammans på spår n:o 6, där godståget stod, hvarför tåg n:o 40 har varit på ingående långt innan Möller visade klart.

Stationsvakt Lindblad har rapporterat klart till stins, och på hans ord har stins ringt in tåget. Men hvem som visat klart till Lindblad, blir en sak som får utredas».

Det har konstaterats, att vid olyckshändelsen i Halmstad hade en man tagits bort från södra växellaget, utan att någon annan satts i hans ställe. Med det ytterst trägna arbetet på denna station torde ett sådant förfarande ej vara förenligt med trafiksäkerhetens fordringar. En annan åtgärd, som är ägnad rent af *väcka uppseende*, är att insläppa *fem tåg på en gång på en station med så ytterst begränsadt ytrymme*, och bland dessa *snälltåg*, hvilket *hastigt måste expedieras* för att icke *rubbnings* skall ske i den *genomgående trafiken*. För den oinvidde framställer sig gärna den frågan, om icke *tågledning* kunde ordna tågmötena på västkustbanan på ett lämpligare sätt. Att på en trång bangård arrangera växling, inspektera vagnar och emottaga tåg, så att säga på en gång, kan göra större *kapaciteter* än stationskarlar »yra i mössan»; om till följd af sådana samverkande faktorer olyckshändelser inträffa, är det af synnerligt stor vikt för såväl *rättsom trafiksäkerheten*, att inte »Bagaren hänges för smedens synder».

Hvilka faror som kunna uppstå genom för trångt utrymme på en bangård och i förening med öfveransträngd arbetskraft framgår synnerligen tydligt af kungl. järnvägsstyrelsens skrivelser till Kungl. Maj:t angående anslag till utvidgning af Liljeholmens järnvägsstation, hvori kungl. järnvägsstyrelsen synnerligen klart framhåller att vid järnvägsolyckor många faktorer samverka, och har jag icke kunnat uraktlåta att i samband med omnämmandet af Halmstadsolyckan äfven göra några citat ur den kungl. propositionen.

»Frågan om ombyggnad af Liljeholmens station har redan tillföre varit föremål för pröfning, i det att styrelsen uti underdånig skrivelse den 29 november 1906, angående anslag för år 1908 till nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar, hemställt om ett belopp af 100,000 kronor för påbörjandet af ombyggnaden af nämnda station. Härvid framhöll styrelsen, att stationen, som alltsedan densammans anläggning endast obetydligt utvidgats, vore otillräcklig och olämplig för den alltjämt växande lokala trafik, som skulle besörjas samtidigt med en betydande genomgångstrafik, hvarjämte styrelsen meddelade, att lokala godstrafiken omfattade år 1896 30,215 ton, år 1900 45,771 ton och år 1905 54,739 ton; att lokala persontrafiken under nämnda tre år uppgått till respektive 27,313, 49,581 och 60,881 personer samt att förslaget till stationsombyggnaden beräknats kräva en kostnad af 365,000 kronor.

Såsom af statsverkspropositionen till 1907 års Riksdag inhämtas, för-

klarade emellertid föredragande departementschefen vid anmälan om ifrågasättande framställning sig anse den föreslagna ombyggnaden, hvilken afsåg såväl *spårsystemet* som stationshuset, boställshus och godsmagasin, icke för det dåvarande böra komma till utförande.

Sedan, enligt hvad vederbörande departementschef meddelat styrelsen genom ämbetsskrivelse den 17 maj 1907, Kungl. Maj:t funnit styrelsens i förenämnda underdåniga skrifvelse den 16 mars sagda år gjorda framställning icke till någon åtgärd föranleda, har styrelsen, då styrelsen funnit det vara en bjudande nödvändighet, att det planlagda, tidskräfvande arbetet med stationens ombyggnad likväl måste utan uppskof komma till utförande, uti skrifvelse den 4 juni 1907 utbedt sig departementschefens utverkande af Kungl. Maj:ts förklarande på grund af för handen varande förhållanden, att hinder icke måtte möta för styrelsen att omedelbart påbörja detsamma och att i afvaktan på nådig proposition och blifvande beslut i ärendet af härnäst sammanträdande lagtima Riksdag förskottera det härför erforderliga beloppet af tillgängliga medel, men har något dylikt förklarande icke lämnats.

Vid sådant förhållande och då det snart torde vara hart när omöjligt att med det nuvarande bangårdsutrymmet vid Liljeholmen kunna reglera den i ständigt ökning stadda trafiken på ett sådant sätt, att icke människolif och materiel sättas på spel, finner styrelsen sig nödsakad att ånyo inför Kungl. Maj:t framhålla det trängande behovet af stationens ombyggnad. Såsom styrelsen redan vid skilda tillfällen påvisat, är stationen i sitt nuvarande skick otjänlig, otillräcklig och synnerligen riskabel för den trafik, som nu skall där besörjas, och utan den ombyggnad och utvidgning, som af styrelsen ifrågasatts, blir stationen naturligtvis än mera otillfredsställande för den ökade tågrörelsen, som är att förvänta, sedan nu pågående arbeten för liniens Stockholm central—Liljeholmen anordnande såsom dubbelbana blifvit under år 1908 fullbordade.

Hvarje utveckling af vare sig genomgångstrafiken eller lokala trafiken eller — såsom här synes vara att förvänta — af bådadera måste med nuvarande stationsanordningen öka riskerna i all synnerhet för den *personal* och *materiel*, som för den lokala trafiken användes, hvilken trafik därvid ock måste väsentligt komma att hindras i sin utveckling. Hvilka stora svårigheter måste förefinnas för trafiken å stationen, å hvilken under senast tillämpade tidtabell dagligen 87 tåg med 22 möten expedieras och hvarest under till exempel sistlidna mars månad per dag i medeltal till och afkopplades 181 stycken godsvagnar, torde bäst framgå däraf att för

ordnandet af en så omfattande trafik stå till förfogande allenast 3 tågspår och 2 frilastspår jämte 1 mindre magasinsspår och 2 korta rangerspår med frilastspåren och spåret till godsmagasinet liggande i vinkel med de öfriga spåren och genom vändskifvan förenade med ett af rangerspåren. På grund af de täta tågmöten, för hvilka spår n:o I måste jämte spår n:o II tagas i anspråk, kan rangeringen af vagnar till och från frilastspåret och godsmagasinet ske i regel endast en gång under dagen. Att detta är ett betydande arbetskraft kräfvande och med stort ansvar förenadt arbete, torde ligga i öppen dag, då vid vagnflyttningen vagn för vagn måste med handkraft föras öfver vändskifvan och rangeringen försiggå med användande af hufvudspåret norr ut, där emellan de tätt på hvarandra gående tågen långa vagnrader måste utväxlas, så snart ett tåg passerat, för att i nästa stund, då tiden för ett tågs ankomst närmar sig, ånyo indragas till stationen. En fara till lif och lem för såväl allmänheten som järnvägspersonalen utgör äfven det trånga utrymmet mellan spåren. Ställen finnas nämligen, där personplattformen icke har större bredd än 750 millimeter och afståndet mellan spåren utgör något öfver 4 meter.

Departementschefen anför i frågan:

»Jag tillåter mig vidare erinra, att i sammanhang med järnvägsstyrelsens förenämnda skrifvelse den 16 mars 1907 till Kungl. Maj:t öfverlämnats en af stationsinspektoren vid Liljeholmens station till trafikinspektören vid första sektionen ställd skrift, däri framhölls, att dröjsmål med fullständig ombyggnad af stationen skulle kunna hafva de svåraste följder; och hade trafikinspektören å denna skrift tecknat, att han på det kraftigaste ville framhålla nödvändigheten af att Liljeholmens station ombyggdes, samt att uppskof med utvidgning af denna lifsfarliga och otidsenliga station icke längre kunde eller borde äga rum.

Då sålunda såväl järnvägsstyrelsen som densamma underlydande myndigheter enstämmigt förklarat de nuvarande förhållandena å stationen ohållbara, samt utredningen för öfrigt tydligt ådagalägger, att utrymmet där är synnerligen otillräckligt samt anordningarna sådana, att trafiksäkerheten icke kan anses tillfredsställande, har jag icke ansett mig kunna underlåta att till bifall förorda järnvägsstyrelsens nu förevarande hemställan.»

Det synes mig, som om Kungl. Maj:ts kraftiga inlägg emot faran af trånga bangårdar och däraf antydda olägenheter med fullt fog kan tillämpas på flera stationer än Liljeholmens.

Af en kommitté, representerande Svenska järnvägsmannaförbundets

afd. N:o 24, Stockholm, omfattande 850 medlemmar, samtliga tillhörande trafikpersonalen, har jag emottagit en skrifvelse, hvarur jag tillåter mig andraga följande:

»Järnvägsmannen är vid utöfvandet af sitt kall hart när att jämställa med militär i krigstjänst. Faror och död lura på honom öfverallt vid yttre tjänstgöring. Nästan dagligen ha tidningarna notiser om skadad eller dödad järnvägspersonal. Och likväl hör man sällan talas om att järnvägsmannen sviker sin plikt.

Men det är icke endast sådana yttre faror som hota. Har järnvägsmannen lyckligt undgått att blifva lämlästad eller dödad, kan han en vacker dag befinna sig inom fängelsets murar, aftjänande straff för i tjänsten gjorda förseelser, eller som ensam ansvarig för en olyckshändelse, som han icke orsakat, utan till hvilken anledningen ligger helt eller delvis på annat håll. Det nu tilländagångna året har flera exempel härpå, som inom järnvägsmannahåll väckt förstämning och förbittring och som فرمانat krafvet på opartisk, sakkunnig undersökning vid järnvägsolyckor och järnvägsmåls handläggning af fackdomstol.

Den oerhörda utveckling, järnvägsdriften de senare åren tagit i vårt land, har också gjort förhållandena svårare för järnvägsmännen än tillförne, emedan icke hvarken personalens ökning eller stationers eller bangårdars utvidgning stått i proportion till trafikens ökning.

Då det sålunda på grund af orsaker, hvaröfver personalen icke äger något inflytande, inträffar olyckor, anse vi det hårdt, att personer, som råkat ställas inför domstol som ansvariga, skola dömas och behandlas som vanliga brottslingar, som om brottet vore med vett och vilja begånget. Då det icke kan begäras att en vanlig domare, än så förfaren i lagkunskap, skall äga kunskap och insikt i våra större bangårdars beskaffenhet och anordningar, således på grund af bristande insikt icke kunna göra sitt omdöme om bidragande orsaker vid järnvägsolyckor.

Olyckor, om de fingo en facklig och opartisk utredning från början, skulle för såväl den dömde som alla järnvägsmän verka mera rättvist, och är det vår bestämda åsikt, att de ofta återkommande fängelsestraffen verka nedsättande och demoraliserande på järnvägsmännen.

På grund däraf framträder själfallet krafvet på särskilda fackdomstolar för järnvägsmål med allt större styrka. Men det finns ock enligt vår mening andra sätt att främja en rättvis dom äfven vid vanliga domstolar, och det är att få själfva första undersökningen om olyckshändelsens orsak förlagd på ett annat plan än nu.

I det bekanta fallet Temén streds om den egentliga orsaken till

olyckshändelsen, och från fackmannahåll framhölls, att banvallens beskaffenhet i lika hög grad torde ha föranledt olyckshändelsen som den omständigheten, att lokomotivföraren körde för fort.

Olyckshändelsen vid Södertörns villastads station, till följd af hvilken f. d. trafikchefen Isberg afled, föranledde t. o. m. skilda meningar vid underrätten, där nämnden öfverröstade ordförande, ehuru sedermera hofrätten ändrade underrättens dom och dömde stationsföreståndaren skyldig. Grundorsaken till olyckshändelsen säges ha varit, att ett lastspår var för kort för sitt ändamål. Att denna uppfattning icke var så oriktig framgår däraf, att spåret efter olyckshändelsen gjorts längre.

För olyckshändelsen å Rosersbergs bangård, där olyckan var af ringa omfång, blefvo stationsföreståndaren och en stationskarl ådömda hvardera en månads fängelse. Trots det för stationsföreståndaren kunde påvisas förmildrande omständigheter och en *30-årig oförvitlig tjänst* kunde hans förseelse icke sonas med mindre än fängelsestraff.

Slutligen visar olyckshändelsen på Halmstads bangård, för hvilken en stationskarl och en stationskarlsförman dömdes till fängelse, på hvilket lotteri rättvisan är grundad. Här vid Halmstad hade man på en trång och otidsenlig bangård, å hvars ändring från statsbanornas sida yrkande för lång tid sedan gjorts, sammanfört en hel massa tåg, bland annat godståg, hvars vagnantal med ett tiotal öfverskred det som för dem afsedda spåren rymde. Dessutom var personalen för fåtalig.

Vid samtliga dessa olyckshändelser ha första och viktigaste undersökningarna verkstälts af befälet vid banan, hvilket omöjligen kan anses vara ojäfvigt. En opartisk undersökning torde ha kunnat framdraga bevis för, att det icke endast varit de nu för olyckshändelserna dömde, som vållande till det passerade, utan ansvaret borde delats med andra mera ledande.»

Hvad personalen vid järnvägarna önskar är framför allt en opartisk undersökning och utredning angående den verkliga orsaken till inträffade järnvägsolyckor. Samt att vid handläggning af dylika mål det måtte tillkallas sakkunnige ojäfvige män från maskin-, ban- och trafikafdelningen. Begreppet ojäfvige måste här tagas i vidsträcktare bemärkelse än den vanliga legala, ty inte är det tjänligt, att ämbets- eller tjänstemän från den järnväg, där olyckan skett, fungera som sakkunniga i den domstol, som skall handlägga ärendet.

Af hvad här ofvan anförts hemställes vördsamt,

att Riksdagen ville besluta i skrifvelse hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och därpå 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, nämnd eller särskilda tillsatta järnvägsinspektörer, samt att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolyckor sakkunniga åt domstolen böra tillkallas.

Stockholm den 18 februari 1908.

F. W. Thorsson.
