

N:o 96.

Af herr **F. Berglund**, *om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående anställande af järnvägsinspektör för öfvervakande af trafiksäkerheten vid järnvägarna.*

Krafvet på opartisk och kompetent utredning vid järnvägsolyckor gör sig allt mera gällande, därom vittna de många uttalanden som göras från järnvägsmannahåll, där man icke stannar endast i yrkandet på utredning, utan sträcker det ännu längre, nämligen till fackdomstolar i järnvägs mål.

Kastar man blicken till andra länder, skall man finna, att där inses vikten af kompetent och opartisk utredning. I England t. ex. har man inom Board of Trade ett särskildt järnvägsdepartement, hvilket har inspektion af järnvägarne om hand. Sker en olyckshändelse sänder departementet genast sin inspektör till platsen. Han motsvarar våra yrkesinspektörer, och en järnvägsinspektör hade helt visst äfven i vårt land full och berättigad sysselsättning. Inspektören håller förhör med personalen som var närvarande vid olyckshändelsen, den må vara en betydande sådan, där människolif gått förlorade och stor materiel skada ägt rum, eller endast bestå i att en bland personalen skadat ett finger eller dylikt.

Vid detta förhör skola såväl representanter för järnvägsbolaget som personalen hafva rätt att närvara, för den senare vanligen en tjänsteman i järnvägspersonalens organisation. Efter slutadt förhör afger inspektören rapport till järnvägsdepartementet. Inspektören är naturligtvis en fackman.

Är orsaken försumlighet från järnvägsbolagets sida, ger järnvägsdepartementet anvisning på de förbättringar, som skola vidtagas till förebyggande af vidare olycka, och är någon af personalen den felaktige, meddelas likaledes sättet för hans bestraffande. Är olyckshändelsen af större omfattning och är den orsakad af grof förseelse af den ena eller den andra parten, låter departementet anhängiggöra åtal mot den eller de skyldige, och saken drages inför allmän domstol, hvars domslut i vanlig ordning kan öfverklagas.

Äfven inför domstolen äger en representant för personalens organisation rätt att närvara och biträda den svarande. Det är här sålunda på bästa sätt sörjdt för att alla sidor inför rätten belysas.

Det är dock icke endast vid olyckshändelser som järnvägsdepartementet har rätt att ingripa. Det kan, när det så godt finner, infordra uppgift från järnväg öfver arbetstiden vid en viss station, personalens antal därstädes o. d. för att, om arbetstiden är för lång eller personalen för fåtalig, ålägga bolaget vidtaga ändring i rådande missförhållanden. Likaledes äger personalen rätt att till järnvägsdepartementet anföra klagomål, om arbetstiden är för lång eller arbetet är för svårt på en viss plats, för att få rättelse.

Järnvägsdepartementet skyddar sålunda icke blott järnvägspersonalen utan äfven allmänheten, ty genom dessa inspektioner tillhållas bolagen icke blott att hålla järnvägen i godt skick, utan äfven att ej genom öfveranstängning af en fåtalig personal äfventyra trafiksäkerheten.

Äfven i andra länder tillgodoses trafiksäkerheten och den fackliga utredningen. I Tyskland har man en undersökningskommission som vid olyckshändelser föranstaltar om undersökning samt gör uttalande, huruvida den skyldige skall förvisas till bestraffning af järnvägsförvaltningen eller dras inför civil domstol. Här, liksom i Danmark, har det visat sig att den civila domstolen i regel dömer mildare än järnvägsförvaltningen och tar hänsyn till alla bidragande orsaker vid olyckshändelsen. I Frankrike undersökes en olycka af en ingenjör och en särskild uppsiktskommission, hvilka hvar för sig afge utlåtande med slutsatser. I Belgien finnas mycket omfattande bestämmelser rörande trafiksäkerheten på statsbanorna, upptagande fullständiga stadganden om sättet för undersökningar af inträffade järnvägsolyckor.

I Sverige däremot företagas inga sådana, af fristående fackmyndighet gjorda undersökningar, och detta oaktadt rätt ofta olyckshändelser inträffa, för hvilka järnvägspersonalen dömes till hårda straff, och protester höjas

mot dessa straff och framställningar göras om opartisk utredning, ty det ligger i sakens natur, att en sådan svårligen kan vara opartisk, då den verkställes af personer vid den järnväg, där olyckan inträffat och hvilka mer eller mindre äro ansvariga för banans skötsel. Det kan äfven sättas i fråga, huruvida våra rådhus- och häradsrätter äro kompetenta att döma i järnvägsfall såsom bestående af icke fackmän. De måste lita på den förut omnämnda utredningen, och många af de förmildrande omständigheter och bidragande orsaker, som finnas, komma icke i dagen, just af den anledning att ej heller sakkunnig hjälp står till den tilltalades förfogande.

Det skulle med flera exempel från de senare årens händelser kunna belysas, huru nödvändig en af opartiska och kompetenta personer gjord utredning är. Frånsedt det Temenska målet, där — äfven om rättvisa skipats — dock alltid den misstanken kvarstår, att, då svaranden ej medgifvits begärd undersökning af opartisk myndighet — här kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — den slutsatsen på många håll dragits, att en annan utgång varit att förvänta, om svaranden erhållit det begärda tillståndet, må vidare erinras om Rosersbergsolyckan i januari 1907, där stationsmästaren efter en 33-årig tjänst blef dömd till 1 månads fängelse och tjänstens förlust på grund af att han hade underlåtit inspektera en växel för ett ankommande tåg. För skadan å materiel ansåg sig järnvägsstyrelsen godtgjord med kr. 301,50.

I friskt minne torde äfven finnas de mångomskrifna förhållandena vid Rimbobanan med dess många urspårningar och hvarvid en stationskarl blef dömd, ehuru han utan undervisning blifvit satt på en plats, som han icke var mäktig att sköta.

Vid Södertörns villastads station skedde i juli 1906 en olycka, hvarvid f. d. trafikchefen Isberg fick släppa lifvet till. Här torde icke en opartisk utredning gifvit stationsföreståndaren all skuld, utan äfven hänsyn tagits till de olämpliga spår- och lastningsförhållanden, hvilka, trots påminnelser, ej i tid blifvit afhjälpta.

Slutligen hafva vi den närmast liggande sammanstötningen i Halmstad.

Den trånga bangården, den högst olämpliga tåghopningen, den fåtaliga personalen och oförmågan att sätta rätt man på rätt plats, orsakade olyckan, men — detta tas icke i betraktande vid undersökningen som verkställes, — och naturligtvis icke då det är de delvis medansvariga som leda undersökningen.

Som röd tråd går genom alla de fall, som omhandlat ofvanstående

olyckshändelser, att man sökt vältra hela ansvaret på de underordnade, och att all rättfärdighet anses vara uppfylld, sedan dessa fått vederbörligt straff, genom inburande i fängelse sonat sitt brott alldeles som de uppsåtligt och med vett och vilja åstadkommit olyckshändelserna.

Allt är icke godt och väl med dessa bestraffningar. Visserligen skall den som felar erhålla straff, men detta skall stå i proportion till felets beskaffenhet, och ännu viktigare än detta bestraffande är, att åtgärder vidtagas som hindra ett återupprepande af olyckshändelser. Trafiksäkerheten blir icke bättre därigenom att våra fängelser befolkas af järnvägs- män, utan därigenom att förhållandena vid våra järnvägar och järnvägs- stationer genom moderna skyddsanordningar, stort utrymme, tillräcklig, fullt kunnig personal och rimlig arbetstid blifva sådana, att järnvägs- olyckor i största möjliga utsträckning förebyggas.

Järnvägsmännens verksamhet är icke af samma art som andra arbe- tares, deras ansvar är vida större, och på deras plikttrogna och precisa arbete beror icke blott många människors väl och ve, stora ekonomiska värden stå äfven på spel. Härtill kommer att järnvägsmännens arbete innebär en stor risk för dem själfva, hvarom de talrika olyckshändelser, för hvilka de äro utsatta, bära vittnesbörd.

Vid bedömandet af järnvägsmäns förseelser och olyckshändelser vid järnvägarna böra noggranna undersökningar företagas, innan man går till doms. Framför allt bör denna undersökning göras af opartiska män, som icke på något sätt kunna anses ha del i ansvaret i en timad olyckshän- delse eller stå i öfverordnad befälsställning till den eller de felande. Un- dersökningen och utredningen bör därjämte ske af fackmän. Såsom förut sagdt, likaså viktigt som utredning efter olyckshändelser är, lika viktigt är ock att olyckshändelser förebyggas genom att alla åtgärder vidtagas för att bana, bangårdar och materiel äro sådana, att deras dåliga beskaffenhet och olämplighet icke äro en fara för personal och allmänhet. Förekom- mandet af olyckshändelser sker lämpligast genom att en sträng kontroll hålles öfver järnvägarna och deras drift.

Den fulla lösningen af denna sak vinnes endast genom att följa Englands exempel att inrätta ett särskildt trafikdepartement, men då en sådan fullständig lösning af saken för närvarande ej lär hafva någon utsikt att här genomföras, men behovet af ifrågavarande olägenhetens afhjäl- pande eller mildrande dock är trängande, kan den partiella lösning, som ligger i införandet af järnvägsinspektör, dock nu motsvara det närmast liggande behovet.

Frågan ställer sig då närmast sålunda. Kan den nuvarande yrkesinspektionen utvidgas att omfatta äfven våra järnvägar? Af många skäl, men förnämligast därför, att de män, som skola anförtras denna post, böra vara fullt förtrogna med järnvägsteknik och järnvägsdrift, låter sig ej en sådan utvidgning göras.

Den uppgift som en järnvägsinspektör i vårt land närmast skulle få sig förelagd vore att, fullständigt fristående och oberoende af statens eller enskild järnvägsförvaltning, öfvervaka och kontrollera järnvägarnes skötsel och materiel samt tillse att för trafiksäkerheten föreskrifna regler och instruktioner efterlefvas.

Inspektören skulle vidare anställa undersökning vid olyckshändelse, höra dem som närvarit vid olyckshändelsen samt verkställa undersökning af platsen. Vid dessa förhör skulle såväl järnvägsförvaltningen som personalen äga rätt att låta representera sig genom sina organisationer. Järnvägsinspektören skulle direkt sortera under civildepartementet, dit han skulle aflämna rapport.

Vid olyckshändelse af större omfattning, eller sådan förorsakad af grof vårdslöshet, skulle saken dragas inför civildomstol. I fråga om mindre olyckshändelser skulle åt vederbörande järnvägsmyndighet, om personalen är den felande, öfverlåtas att disciplinärt bestraffa den felande. Låge felet däremot hos förvaltningarna, skulle dessa åläggas att vidtaga erforderliga åtgärder till förbättringar för förekommande af vidare olyckshändelse.

Jämte undersökning af olyckshändelser skulle det äfven åligga järnvägsinspektören att öfva inspektion öfver järnvägarnas drift, påbjuda säkerhetsanordningar, där så behöfves, och infordra uppgift om tjänstgöringstid, personalens antal vid stationerna etc. Likaså skulle personalen ha rätt att anmäla förhållanden, som den ansåge böra rättas, för att få dessa undersökta af järnvägsinspektören.

Det kunde äfven ifrågasättas, om ej järnvägsinspektör, vid olyckshändelse som föranledt rättegång vid civil domstol, lämpligen borde förordnas att biträda rätten såsom sakkunnig och därvid äga rätt att till parter och vittnen direkt framställa frågor, ty af frågans rätta formulering beror mycket svarets värde.

På grund af hvad ofvan anförts, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t ville begära utredning och därpå grundadt förslag om an-

ställandet af järnvägsinspektör med uppgift att vaka öfver trafiksäkerheten vid statens och enskilda järnvägar, leda undersökningen efter inträffad järnvägsolycka samt såsom sakkunnig biträda domstol i järnvägs mål.

Stockholm den 25 jan. 1908.

Fr. Berglund.

I motionens syfte instämma:

F. W. Thorsson. A. Thylander. Th. Fürst. K. Joh. Larsson.
