

N:o 21.

Ank. till Riksd. kansli den 21 mars 1908, kl. 3 e. m.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kungl. Maj:t dels angående anställande af järnvägsinspektör för öfvervakande af trafiksäkerheten vid järnvägarna ock dels angående utredning i syfte att vid inträffad järnvägsolycka undersökning om olyckans orsak alltid måtte verkställas genom kompetent och opartisk myndighet m. m.

Herr *F. Berglund* har uti en i Andra Kammarerna väckt motion, n:o 96, hvilken hänvisats till tredje tillfälliga utskottets behandling, föreslagit, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t ville begära utredning och därpå grundadt förslag om anställandet af järnvägsinspektör med uppgift att vaka öfver trafiksäkerheten vid statens och enskilda järnvägar, leda undersökningen efter inträffad järnvägsolycka samt såsom sakkunnig biträda domstol i järnvägsfall.

Sedermera har till utskottet öfverlämnats en inom kammarerna af herr *F. W. Thorsson* väckt, motion n:o 240, däri han hemställt, 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 sakkunnige åt domstolen böra tillkallas.

Till stöd för motionen n:o 96 anför motionären Berglund:

»Krafvet på opartisk och kompetent utredning vid järnvägsolyckor gör sig alltmera 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 materiell 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 förbyggande 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 verkställs 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 järnvägs mål 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 Teménska 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 iuspektera 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 mål, 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 om 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 järnvägsmän, utan därigenom att förhållandena vid våra järnvägar och järnvägsstationer genom moderna skyddsanordningar, stort utrymme, tillräcklig, fullt kunnig personal och rimlig arbetstid blifva sådana, att järnvägsolyckor i största möjliga utsträckning förebyggas.

Järnvägsmännens verksamhet är icke af samma art som andra arbetares, 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 olyckshändelse eller stå i öfverordnad befälsställning till den eller de felande. Undersökningen 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. Förekommandet 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 afhjälpande 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 anföras 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, öfverlätas att disciplinärt bestraffa den felande. Låge felet däremot hos förvaltningarna, skulle dessa åläggas att vidtaga erforderliga åtgärder till förbättring 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.»

Motionären Thorsson anför till stöd för sin motion följande:

»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 ådagalagdt, om en dylik bestämmelse är af behöfvet påkallad eller ens utförbar. Utskottet, som anser tillräckliga skäl föreligga för Andra Kammarens i ärendet fattade beslut, får alltså hemställa, att Första Kammaren 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 ådagalagdt, om en dylik bestämmelse är af behofvet 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 kammares 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 jordarbetena gifvit vika o. s. v. Således är det helt naturligt, att en sakkunnig utredning i alla riktningar är nödvändig för att rätt bedöma, i hvilken mån en person kan hafva varit anledning till olyckan eller icke. Härtill komma förhållandena vid trafikafdelningen; en olycka kan sålunda 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, såvidt 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 *lagföres* 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 hårdt*, 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; tvifvelsutan 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 erfarenhet, hvarur tydligt framgår, att, trots vår humana straffrätt och domstolarnas benägenhet att i tvifvelaktiga fall tolka och döma mildt, herr grefven 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» (Nyåkersolyekan) begära nya anordningar för undersökningar. Vore det så, att denna järnvägsolyeka 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 Nyåkersolyekan. 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. Halmstadsolyekan, för hvilken tvenne järnvägsmän, en ordinarie stationskarl, som på förordnande utöfvade förmanskap, och en extra stationskarl, ådömts hvardera två månaders fängelse, böter jämte skadeersättning, bland järnvägspersonalen framkallat bekymmer, och från dess 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 insläppas 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 växlarne 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 hinderpälarne, 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. Försätter 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 hinna 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 *rubbing* skall ske i den *genomgående trafiken*. För den oinvigde framställer sig gärna den frågan, om icke *tågledning* kunde ordna tågmötena på vestkustbanan 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 *rätts* som *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 skrift 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 kräffa en kostnad af 365,000 kronor.

Såsom af statsverkspropositionen till 1907 års Riksdag inhämtas, förklarade emellertid föredragande departementschefen vid anmälan om ifrågasvarande 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 ständig 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 användas, 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 hvarrest 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 öfver

allt 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 lemlästad 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 frammanat 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 tillföre, 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, och således på grund af bristande insikt icke kan bilda sig ett 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 järnvägs mål 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 ordföranden, 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 oförvillig 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 verkställts 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.

Vid 1907 års riksdag väcktes i Andra Kammaran motioner i samma syfte af herr F. W. Thorsson och herr A. O. Rune. Kammarens tredje tillfälliga utskott anförde i anledning af motionerna:

»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 distrikts-

förvaltningar har järnvägsstyrelsen inskräpft 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 önskvärdt. 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 protokolls-föranden 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 lär 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 tågolycka 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 lagstadgadt och alltså ingen påföljd blir fallet vid underlåtenhet i detta afseende, inkomma dessa rapporter mera sällan till kungl. styrelsen i föreskrifven ordning, och lär 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 bestämnelser 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 järnvägsdirektionen 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 järnvägslinjer 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 *uppsiktskommissarier*, (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 allmänne 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 hör 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 tillstånd 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 biträdes 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 »förhørsrätten» 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 verkställes, 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 järnvägarne saknas äfven så effektiva bestämmelser i ämnet, att säkerhet finnes för att inom rätt tid någon som helst undersökning af sakkunniga verkställes. 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 järnvägarne, men en sådan undersökning torde icke hafva stort värde, då den icke verkställes 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 besiktningsmän 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 välbetäckt, och behovet 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 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.»

Denna hemställan blef af Andra Kammaren bifallen och ärendet öfverlämnades till behandling af Första Kammaren. Dess första tillfälliga utskott föreslog, att kammaren behagade biträda Andra Kammarens beslut, men detta utskottets förslag blef af Första Kammaren utan votering afslaget.»

*Utskottets
yttrande.*

De skäl, som uti Första Kammaren anfördes för berörda afslag och hvilka skäl af motionären Thorsson anförts uti hans här ofvan intagna motion, hafva icke förmått bibringa utskottet annan uppfattning uti saken än den utskottet förut haft. Utskottet vill emellertid redan här erinra därom, att af dess vid 1907 års riksdag afgifna utlåtande tydligen framgår, att utskottet förordat skrifvelse i saken icke på den grund att utskottet hyst någon tvekan om att domen öfver lokomotivföraren Temén varit lagligen grundad, utan därför att utskottet ansåg att motionärernas förslag icke kunde medföra andra än goda verkningar. Både för domstolarne, åklagaren och den tilltalade bör det ju i händelse af rättegång vara fördelaktigt och medföra trygghet, att en fullt opartisk och sakkunnig undersökning om de faktiska och tekniska orsakerna till en järnvägsolycka ligger till grund för sakens behandling. Det är ju både från det allmänna rättsmedvetandets sida och från trafiksäkerhetens synpunkt nödvändigt,

att den, som genom fel eller försummelse i tjänsten vållat en järnvägsolycka, också blifver befördrad till ett väl afvägdt straff, och för att tillförlitligt utreda, hvem som i sådant fall verkligen är den skyldige, äfvensom graden af hans brottslighet, synes det utskottet nödvändigt, att en fullt opartisk undersökning verkställes beträffande alla på olyckan inverkan omständigheter. Om emellertid, som vid sakens behandling uti Första Kammaren antyddes, gällande lagar och författningar för den, som vållat järnvägsolycka, stadga allt för stränga straff, synes det utskottet mera lämpligt att åtgärder vidtagas för att ändra dessa straffbestämmelser, än att tillämpningen af dessa lagar och författningar möjligen skulle godtyckligt efterlåtas. Uttalandet, att uti den svenska straffprocessen hvarje tvekan kommer den tilltalade till godo och att således, om någon utredning i ett eller annat afseende skulle brista, detta icke skulle kunna medföra någon risk för att den oskyldige fälles eller att den skyldige fälles till för hårdt straff, utan att den tilltalade i sådant fall antingen blir frikänd eller kommer undan med ett lindrigare straff, torde vid närmare eftertanke knappast visa sig i hvarje fall hållbart. Vid en rättegång om vållande till en järnvägsolycka kan man ju mycket väl tänka sig, att en grundlig och opartisk utredning bringar i dagen åtskilliga för den tilltalade förmildrande omständigheter. Möjligt är till och med att genom en sådan utredning ådagaläggas, att olyckan förorsakats af andra förhållanden än dem, som förut ansetts hafva framkallat densamma, och att därigenom den tilltalade kan blifva frikänd. För öfrigt synes det städse vara att beklaga, om vid behandlingen af ett brottmål uti utredningen finnes någon tvekan eller brist, oafsedt om detta förhållande länder till fördel eller till nackdel för den tilltalade. Särskildt vid rättegångar rörande järnvägsolyckor torde det därföre vara nödvändigt att, såvida utredningen skall blifva fullständig och tillförlitlig, som underlag äga tillgång till en undersökning, verkställd omedelbart efter olyckan af fullkomligt opartiska och sakkunniga personer. Med anledning af yttrandet i Första Kammaren, att man skulle kunna tänka sig att man af hänsyn väl icke enbart till järnvägspersonalen, men ock till allmänheten gjorde en extra undersökning, när större järnvägsolyckor inträffa, för att få reda på orsaken och för framtiden förebygga dylika olyckshändelser, men att därom icke alls vore fråga, anser sig utskottet böra erinra därom, att utskottet uti sitt utlåtande vid 1907 års riksdag gjorde följande uttalande: »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.»

Uti det nyligen af den af Kungl. Maj:t tillsatta s. k. trafiksäkerhetskommittén afgifna betänkande och förslag till bestämmelser för tillgodo-seende af trafiksäkerheten å enskilda järnvägar föreslås, att hvarje enskild järnväg för allmän trafik skall stå under kontroll af staten genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt att kontrollen skall afse såväl bana och rullande materiel med därtill hörande ångpannor som ock driften. Antagligt är väl, att denna föreslagna kontroll inom närmaste tiden blifver en verklighet. För utöfvande af liknande kontroll vid statens järnvägar eger järnvägsstyrelsen god tillgång på för sådant ändamål utbildade personer. Vid sådant förhållande synes det utskottet icke lämpligt att anställa en särskild järnvägsinspektör med den enligt utskottets åsikt alltför vidsträckt befogenhet, som motionären Berglund afsett.

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

att Andra Kammaren för sin del ville besluta, att Riksdagen med anledning af herr F. Berglunds motion n:o 96 och herr F. W. Thorssons motion n:o 240 ville 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 särskildt tillsatta järnvägsinspektörer, samt att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid handläggning af mål rörande järnvägsolyckor sakkunniga åt domstolen böra tillkallas.

Stockholm den 21 mars 1908.

Å utskottets vägnar:

AXEL RUNE.

Reservation

af herr *Öberg*, med hvilken herr *Carlsson* i Norra Smedstorp instämt:

Vid behandlingen af förevarande motioner inom utskottet har jag yrkat, det utskottets utlåtande skulle blifva i sak oförändradt detsamma, som utskottet under föregående års riksdag föreslog och Andra Kammarén för sin del godkände, då motioner i samma syfte förelågo; och har jag därför hemställt:

att Riksdagen med anledning af herrar F. Berglunds och F. W. Thorssons motioner ville i skrifvelse till 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 järnvägsolyckor sakkunniga åt domstolen böra inkallas.

Herrar *Jespersion* och *Ifvarsson* hafva anhållit att få antecknad, att de icke inom utskottet deltagit i behandlingen af detta ärende.