

Förslag

till

Förordning angående kontroll öfver enskild
järnväg för allmän trafik

jämte

motiv.

Förslag
till
**förordning angående kontroll öfver enskild
järnväg för allmän trafik.**

I KAP.

Allmän bestämmelse.

1 §.

Hvarje enskild järnväg för allmän trafik står under kontroll af staten genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kontrollen afser såväl bana och rullande materiel med därtill hörande ångpannor som ock driften.

II KAP.

Kontroll öfver banas byggande.

2 §.

För utföfvande å statens vägnar af närmaste tillsynen öfver byggnadsarbetet å ny järnväg förordnar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till kontrollerande ingenjör någon styrelsen underlydande distriktschef eller distriktsingenjör

eller ock annan, hvilken fullgjort de för dylik distrikts-tjänsteman stadgade kompetensvillkor.

Till kontrollerande ingenjör må ej förordnas den, som uppgjort planen till järnvägsanläggningen, ej heller den, som är ledamot i den i 13 § omnämnda kommission.

3 §.

Kontrollerande ingenjör skall med uppmärksamhet följa arbetets gång samt tillse, att detsamma varder utfördt i enlighet med fastställd plan och på ett i allo betryggande sätt. Anmärkning mot arbetet skall skriftligen delgifvas vederbörande med förståndigande att vidtaga rättelse.

Kontrollerande ingenjören skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen afgifva berättelse rörande arbetet samt dessutom afgifva de rapporter och lämna de upplysningar, som af styrelsen föreskrifvas eller eljest anses erforderliga.

4 §.

Då järnväg af klass A I bygges, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, med stöd af 37 § i förordningen angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik den 190 , förordna om anordnande af korsning i skilda plan med landsväg eller gata utan hinder däraf, att sådan anordning icke är upptagen i den af Konungen fastställda planen; och vare koncessionsinnehafvaren jämväl berättigad att underställa dylik fråga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens pröfning. Hvad styrelsen härutinnan beslutat skall gälla, då fråga sedermera uppstår att lämna tillstånd till järnvägens öppnande för allmän trafik.

5 §.

Vill, innan tillstånd lämnats till järnvägs öppnande för allmän trafik, koncessionsinnehafvare vidtaga tillägg till eller ändring i den af Konungen fastställda planen, och är tillägget eller ändringen icke af väsentlig beskaffenhet, äge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, under förutsättning, där ändringen afser banans läge, att afvikelsen från den fastställda sträckningen icke är större än omkring 500 meter, att i frågan besluta. Länder ifrågasatt ändring uppenbarligen till förbättring och är, då fråga är om banans läge, afvikelsen icke större än omkring 200 meter, må dock kontrollerande ingenjören kunna medgifva ändringen med skyldighet för honom att ofördröjligen därom göra anmälan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I fråga om växlingsspår från linjen till hamn, fabrik eller dylikt ställe erfordras tillstånd enligt denna § endast beträffande den del af spåret, som ligger inom det för järnvägen enligt den fastställda planen utlagda området.

6 §.

Ritningar till stationer samt last- och hållplatser, till broar och andra anläggningar, till järnvägens öfverbyggnad med därtill hörande inrättningar, äfvensom till stängsel skola, förrän arbetet härå påbörjas, genom koncessionsinnehafvarens försorg uppgöras samt för pröfning och godkännande underställas kontrollerande ingenjören, hvilken, då fråga är om ritning till bro med spännvidd af 10 meter eller däröfver, skall inhämta yttrande af broinspektör, anställd hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I fråga om växlingsspår från stations spårområde till hamn, fabrik eller dylikt ställe fordras godkännande af ritning endast så vidt angår den del af spåret, som ligger inom det för järnvägen enligt den fastställda planen utlagda området.

7 §.

Åtnöjes icke koncessionsinnehafvaren med något kontrollerande ingenjörens beslut, må han draga frågan under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens pröfning.

8 §.

Koncessionsinnehafvaren åligger att dels till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inom en månad från delfåendet inlämna afskrift af kostnadsförslaget och kopior af de utaf Konungen fastställda ritningar, och dels till kontrollerande ingenjören utan dröjsmål aflämna såväl kopior af de utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller kontrollerande ingenjören godkända ändringar däri som ock af de i 6 § omnämnda ritningar; skolande kontrollerande ingenjören, hvilken har att förse kopiorna af de ritningar, som af honom godkänts, med intyg om godkännandet, till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända samtliga, till honom ingifna kopior.

Koncessionsinnehafvaren åligger jämväl att före mars månads ingång hvarje år under byggnadstiden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifva fullständig berättelse om arbetets fortgång under näst föregående år.

9 §.

Det åligger koncessionsinnehafvaren att ersätta kontrollerande ingenjören såväl för hans bestyr i anledning af ifrågasatt tillägg eller ändring enligt 5 § i den af Konungen fastställda planen som ock för granskning af de i 6 § omnämnda ritningar, allt enligt de grunder, som i gällande taxa på arfvode för förrättningar, som verkställas af tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, äro bestämda i fråga om ersättning för dylikt arbete.

10 §.

För utöfvande å statens vägnar af närmaste tillsynen öfver ändrings- eller tilläggsarbete, som vidtages å afsynad järnväg, förordnar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där styrelsen finner sådant nödigt, kontrollerande ingenjör på sätt i 2 § sägs. Är ej särskild kontrollerande ingenjör förordnad, skall tillsynen utöfvas af den, som enligt denna förordning skall å statens vägnar utöfva närmaste tillsynen öfver banans underhåll.

Bestämmelserna i detta kap. gälla i tillämpliga delar i fråga om byggnadsarbete, som i denna § afses.

III KAP.**Besiktning och afsyning af bana.**

11 §.

Önskas järnväg eller del däraf upplåten för allmän trafik, innan arbetet blifvit i allo fullbordadt, skall *besikt-*

ning verkställas för utrönande, huruvida sådant utan fara kan ske. Sedan arbetet å järnvägen blifvit i allo fullbordadt, skall, vare sig besiktning föregått eller icke, *afsyning* af järnvägen äga rum.

12 §.

Ansökan om besiktning eller afsyning göres hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som skyndsamt utsätter tid för förrättningen samt därom underrättar chefen för generalstaben.

13 §.

Förrättning, hvarom i 11 § sägs, verkställas af en kommission, bestående af tre, af Konungen för en tid af tre år i sänder utsedda ledamöter.

På enahanda sätt utses tre suppleanter.

Ledamot och suppleant skola vara kunniga uti anordning och skötsel af järnväg och därtill hörande inrättningar, hvarpå trafikens säkerhet beror.

Vid förrättningen skall kontrollerande ingenjören närvara för lämnande af upplysningar.

14 §.

Förrättningsmännen hafva att tillse, att järnvägen är på ett fullt betryggande sätt utförd i enlighet med fastställd plan och öfriga, i lag eller författning i sådant hänseende meddelade föreskrifter; allt med de inskränkningar, då fråga är om besiktning, som må föranledas af banans ofullbordade skick.

15 §.

Innan besiktning eller afsyning äger rum, skall undersökning af förekommande broar med en spännvidd af 10 meter eller däröfver verkställas i den omfattning och i den ordning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, af broinspektör. Broinspektör skall ock, i den mån sådant är för undersökningens behöriga fullgörande erforderligt, följa arbetet med öfverbyggnadens utförande.

Broinspektör vare ej tillåtet att för enskild järnväg eller verkstad vare sig uppgöra ritning till bro af förenämndt slag vid sådan järnväg eller i något afseende utöfva kontroll öfver tillverkning af dylik bro.

16 §.

Vid undersökning, hvarom i 15 §, sägs, skall intyg öfver profning af det till brons öfverbyggnad och bockar använda materialet tillställas broinspektören.

I sammanhang med sådan undersökning skall i brons närhet och oberoende af brobyggnaden en fixpunkt utsättas, i förhållande till hvilken höjdlägena af öfverbyggnadens upplag och midtpunkter skola antecknas.

17 §.

Undersökning enligt 15 § omfattar jämväl profbelastning. Sådan verkställas:

a) medelst påförande af en belastning, som utöfvar samma verkan som det tåg, för hvilket bron beräknats, då detta tåg uppställes på ofördelaktigaste sätt med afseende på spannets midt; samt

b) medelst framförande med den största för banan tillåtna hastighet af ett tåg, sammansatt af järnvägens två tyngsta, för sådan hastighet afsedda lokomotiv och af vagnar, hvilka utöfva det för banan tillåtna största hjultryck; skolande därvid iakttagas, att tåget är minst lika långt som det brospann, hvilket profvas.

Vid profbelastning enligt a) får kvarblifvande nedböjning af brons öfverbyggnad icke någonstades uppgå till mer än $\frac{1}{4}$ af den elastiska, hvilken åter icke får öfverstiga den beräknade med mera än 10 %.

Vid profbelastning enligt b) får någon kvarblifvande nedböjning af brons öfverbyggnad icke uppstå, hvarförutom den genom detta prof framkallade horisontalafvikelsen i sidoledd icke får öfverstiga för någon del af öfverbyggnaden i och för sig $\frac{1}{8000}$ af spännvidden och för järnbock $\frac{1}{3000}$ af bockens höjd.

Är bron flerspårig, skall profbelastning enligt denna § verkställas samtidigt och i samma riktning å brons samtliga spår.

18 §.

Det åligger koncessionsinnehafvaren att ersätta broinspektör för undersökning, hvarom i 15 § sägs, med 10 kronor för hvarje löpande meter af fritt spann.

19 §.

Bevis angående hvad vid undersökning af broar förekommit jämte utlåtande af broinspektören äfvensom profningsintyg rörande beskaffenheten af det till skenorna använda materialet skall koncessionsinnehafvaren vid den af kommissionen hållna förrättningen tillstålla förrättnings-

männen. Utgör förrättningen besiktning eller afsyning utan föregående besiktning, skall koncessionsinnehafvaren jämväl dels styrka, att han i enlighet med stadgandena i lagen angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg den 190 delgifvit vederbörande för de vägar, hvilka korsas af järnvägen, uppgift rörande korsningens anordnande i samma eller i skilda plan, äfvensom uppgifva, huruvida anspråk på korsning i skilda plan blifvit, på sätt i samma lag sägs, framställt samt, därest så skett och korsningen i fråga icke är anordnad i skilda plan, visa, att anspråket blifvit genom Konungens beslut ogilladt, dels ock styrka, att Konungens befallningshafvande verkställt den pröfning rörande bevakning vid vägöfvergång, som enligt nämnda lag åligger Konungens befallningshafvande att verkställa.

20 §.

Hvad vid den af kommissionen hållna förrättning förekommit skall upptecknas i protokoll, hvilket jämväl skall innehålla förrättningsmännens utlåtande. Uppstå olika meningar inom kommissionen, gälle flertalets mening. I utlåtandet, som skall omfatta jämväl broar, angående hvilka särskild undersökning verkställts, skall dessutom vid besiktning i förekommande fall afgifvas förslag till den minskning i största tillåtna tåg hastigheten och till de öfriga föreskrifter, som till följd af banans ofullbordade skick må anses vara af behovet påkallade.

Den, som å generalstabens vägnar är närvarande vid förrättningen, vare berättigad att få till protokollet antecknad det yttrande, hvartill han må finna anledning.

21 §.

Sedan förrättningen afslutats, skall protokollet öfver densamma skyndsamt utan lösen tillställas järnvägens ägare, hvarjämte afskrift af protokollet och af de i 19 § omförmälda bevis skola insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

22 §.

Har kommissionen tillstyrkt järnvägens öppnande för allmän trafik eller utfärdande af afsyningsbevis, anmäl sig järnvägens ägare hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken, efter det taxa och trafikreglemente blifvit i behörig ordning fastställda, har att, där styrelsen finner hvad vid förrättningen förekommit sådant medgifva, meddela, då fråga är om besiktning, tillstånd att öppna och tillsvidare använda järnvägen för allmän trafik under de villkor, som i anseende till banans ofullbordade skick må anses erforderliga, och, då fråga är om afsyning, afsyningsbevis, hvilket jämväl gäller såsom bevis om tillstånd att använda järnvägen för allmän trafik. Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hinder härför möta, meddele järnvägens ägare besked därom jämte föreskrift om hvad iakttagas bör för hindrets undanröjande.

23 §.

Är af kommissionen anmärkning i något hänseende gjord, och godkänner järnvägens ägare samma anmärkning, har denne att afhjälpa anmärkta brister och, sedan detta skett, göra anmälan därom hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Finner styrelsen erforderligt, att ny besiktning

eller afsyning verkställas af kommissionen, förfares på enahanda sätt, som ofvan i fråga om besiktning eller afsyning är föreskrifvet.

Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ny besiktning eller afsyning af kommissionen icke erforderlig, har styrelsen, sedan det blifvit styrkt, att anmärkta brister blifvit afhjälpta, att pröfva och afgöra frågan om meddelande af tillstånd till järnvägens öppnande för allmän trafik eller af afsyningsbevis.

24 §.

Godkänner icke järnvägens ägare af kommissionen framställd anmärkning, må han öfverlämna frågan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i ärendet beslutar.

25 §.

Då tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik eller ock afsyningsbevis meddelas, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmäla detta hos chefen för civildepartementet, äfvensom därom underrätta Konungens befallningshafvande.

26 §.

Besiktning eller afsyning skall jämnväl verkställas af den i 13 § omnämnda kommissionen,

- a) då järnväg ombygges till annan spårvidd;
 - b) då järnväg skall uppflyttas i högre klass med samma spårvidd;
 - c) då dubbelspår anlägges å linjen; och
 - d) då Konungen eljest särskildt därom förordnar;
- gällande för sådan förrättning och väg- och vattenbygg-

nadsstyrelsens godkännande af arbetet i fråga i tillämpliga delar hvad ofvan i detta kapitel är stadgadt.

27 §.

Ledamot i kommissionen äger att för förrättning, hvarom i detta kapitel sägs, åtnjuta ersättning med 60 kronor för hvarje förrättningsdag, äfvensom resekostnads- och trakamentsersättning enligt tredje klassen i gällande resereglemente för resedag, å hvilken förrättning icke äger rum.

Denna godtgörelse skall vid förrättningens afslutande gäldas af den, för hvilkens räkning förrättningen påkallats; åliggande denne att äfven bekosta vid förrättningen nödig handtlangning.

IV KAP.

Besiktning af nyanskaffad rullande materiel.

28 §.

Besiktning af nyanskaffad rullande materiel, hvarom järnvägs ägare skall göra ansökan hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, verkställes i den ordning, styrelsen bestämmer, af maskininspektör, anställd hos styrelsen. Denne skall ock, i den mån sådant är för besiktningsuppdragets behöriga fullgörande erforderligt, följa arbetet med tillverkning af materielen.

Maskininspektör vare ej tillåtet att för enskild järnväg eller verkstad vare sig uppgöra ritning till rullande materiel vid sådan järnväg eller i något afseende utöfva kontroll öfver tillverkning af dylik materiel.

29 §.

Bevis öfver besiktning, hvarom i 28 § sägs, skall utfärdas, då besiktningsmannen, vare sig omedelbart vid första besiktningen eller ock efter det vid besiktningen anmärkt brist blifvit afhjälpt, funnit materielen kunna godkännas, så ock då besiktningsmannen funnit materielen icke kunna godkännas af anledning att järnvägens ägare icke velat ställa sig af besiktningsmannen framställd anmärkning till efterrättelse.

Beviset, hvartill formulär fastställas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skall utfärdas i två exemplar, af hvilka det ena tillställas järnvägens ägare mot lösen, som i 30 § sägs, och det andra insändes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken har, där så erfordras efter hörande af järnvägens ägare, att pröfva, huruvida materielen må tagas i bruk.

Är fråga om rullande materiel vid järnväg, som öppnats för allmän trafik, må dock besiktningsmannen kunna meddela provisoriskt tillstånd att taga materielen i bruk, intill dess väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gifvit besked i ärendet.

30 §.

Lösen för bevis, hvarom i 29 § sägs, beräknas så, att 40 kronor erlägges för hvarje besiktigadt lokomotiv, ångvagn eller elektrisk motorvagn, 15 kronor för hvarje besiktigad person- eller postvagn och 8 kronor för hvarje besiktigad pack- eller godsvagn.

31 §.

Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rullande materiel, på grund af hvad vid besiktning af densamma före-

kommit, kunna tagas i bruk för allmän trafik, utfärde tillståndsbevis. Sådant bevis skall innehålla, att ur trafiksäkerhetens synpunkt hinder ej finnes för materielens framförande å järnvägen i fråga och alla öfriga banor med samma spårvidd, hvilka kunna motstå det hjultryck, materielen åstadkommer.

V KAP.

Kontroll öfver underhåll af bana och rullande materiel samt öfver driften.

A) Banan.

32 §.

Närmaste tillsynen å statens vägnar öfver banas underhåll utöfvas med de inskränkningar, som må föränledas af stadgandet i 33 §, af distriktschefen i det väg- och vattenbyggnadsdistrikt, inom hvilket järnvägen är belägen. Är järnvägen belägen inom flera distrikt, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bestämma, hvilken distriktschef nämnda tillsyn tillkommer.

Hvarje för allmän trafik upplåten järnväg eller del af järnväg skall minst en gång om året i det hänseende, hvarom i denna § är fråga, underkastas inspektion. Sådan inspektion eller inspektion af viss del af banan skall ock verkställas, så snart särskilda förhållanden därtill gifva anledning. Inspektionsförrättare afgifve snarast möjligt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen berättelse öfver verkställd inspektion.

33 §.

Närmaste tillsynen å statens vägnar öfver underhåll af järnbro med spännvidd af 10 meter eller däröfver utöfvas, så vidt angår järnkonstruktionen, af broinspektör enligt de närmare föreskrifter, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

Inom utgången af andra året från det dylik bro upplåtits för allmän trafik och sedermera inom hvar femte år skall inspektion i sådant hänseende verkställas af broinspektör, därvid höjdlägena för öfverbyggnadens upplag och midtpunkter skola antecknas.

Finner vid inspektion, som nyss är sagd, eller eljest broinspektör erforderligt att verkställa profbelastning å bron, äge han på järnvägens bekostnad därom föranstalta.

34 §.

Öfver alla järnbroar med spännvidd af 10 meter eller däröfver skall broinspektör föra s. k. brobok, som förvaras hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I broboken skola införas resultaten af de af broinspektören beträffande dylika broar enligt denna förordning verkställda mätningar och prof, äfvensom sådana anteckningar, om hvilkas införande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner skäligt förordna.

35 §.

Finnes omedelbar fara för trafiksäkerheten i något hänseende föreligga, äge distriktschefen såsom villkor för trafikens fortsatta bedrivande föreskrifva vidtagandet af erforderliga åtgärder. Äro dessa åtgärder endast af pro-

visorisk beskaffenhet, skall distriktschefen jämväl förelägga järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne att inom viss tid hafva verkställt de arbeten, som äro för ett bestående undanröjande af faran erforderliga, vid äfventyr antingen att arbetena eljest komme att utföras genom statens försorg på järnvägens bekostnad eller ock att trafiken inställdes.

Kunna de för trafikens fortsatta bedrifvande erforderliga åtgärderna icke genast vidtagas, äge distriktschefen påbjuda trafikens inställande i erforderlig utsträckning och i sammanhang därmed meddela skriftlig föreskrift om de arbeten, som för trafikens återupptagande skola utföras, äfvensom bestämma viss tid, inom hvilken samma arbeten skola vara utförda. I detta fall skall distriktschefen ofördröjligen underställa beslutet om trafikens inställande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som skyndsammast meddelar beslut i ärendet. Utan hinder af dylik underställning gånge distriktschefens beslut i verkställighet.

36 §.

Finner inspektionsförrättaren brister förefinnas, hvilka, utan att medföra omedelbar fara för trafiksäkerheten, böra i trafiksäkerhetens intresse rättas, förelägge inspektionsförrättaren järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne att hafva inom viss tid vidtagit sådan rättelse, vid äfventyr att arbetet eljest kunde komma att utföras genom statens försorg på järnvägens bekostnad.

37 §.

Öfver beslut i ärende, hvarom i 35 och 36 §§ sägs, må klagan föras genom besvär hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inom femton dagar från det klaganden erhöi del af beslutet. Utan hinder af sådan klagan gånge beslut enligt 35 § om vidtagande af vissa åtgärder såsom villkor för trafikens fortsatta bedrifvande eller om inställande af trafik i verkställighet.

38 §.

Är, till följd af underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse meddeladt föreläggande i fråga om banas underhåll, trafiken å järnvägen nedlagd, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göra anmälan därom hos Konungen för sådant ändamål, som i 24 § i lagen angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik den 190 . sägs.

39 §.

Järnvägens ägare vare skyldig att inom sex månader efter det järnvägen blifvit afsynad och godkänd till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen aflämna öfversiktskarta samt detaljerad uppgift å anläggningskostnaden. Dessutom åligger järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne att årligen, efter det banan blifvit öppnad för allmän trafik, före mars månads ingång till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för de arbeten, som å banan blifvit under det föregående året utförda, samt de ytterligare upplysningar angående banan, som kunna af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskas.

B) Rullande materiel.**40 §.**

Närmaste tillsynen å statens vägnar öfver rullande materielens underhåll utöfvas, i den ordning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, af maskininspektör. Revision af materielen skall genom järnvägens försorg verkställas enligt de allmänna föreskrifter, som meddelas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid inspektion, som för utförvandet af nämnda tillsyn förrättas, skall ej mindre tillses, att revision af materielen blifvit behörigen utförd, än äfven materielens beskaffenhet undersökas. Öfver dylik inspektion afgifve inspektionsförrättaren snarast möjligt berättelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

41 §.

Befinnes vid inspektion, som i 40 § sägs, brister å den rullande materielen, som kunna anses medföra fara för trafiksäkerheten, skall inspektionsförrättaren genast meddela järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne skriftlig uppgift å dessa brister med föreskrift tillika, antingen att bristerna skola vara inom viss tid afhjälpta, vid äfventyr att materielen därefter ej må användas i allmän trafik, eller ock, därest omständigheterna därtill föranleda, att materielen ej må användas i allmän trafik, förrän bristerna blifvit afhjälpta.

Öfver inspektionsförrättarens beslut må klagan föras genom besvär hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inom

femton dagar från det klaganden erhöi del af beslutet; dock skall beslut att materielen ej må användas i allmän trafik, förrän bristerna blifvit afhjälpta, gå i verkställighet utan hinder af klagan.

42 §.

Inspektion, hvarom i 40 § förmäles, skall så ordnas, att materielen icke undandrages allmänna rörelsen under längre tid än som oundgängligen erfordras samt att i öfrigt rubbning i järnvägens trafik så vidt möjligt undvikas.

43 §.

Järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne vare skyldig att årligen, sedan banan öppnats för allmän trafik, före mars månads ingång till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända uppgift enligt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt formulär å den till järnvägen hörande rullande materielen, sådan den befanns vid näst föregående års slut, med särskildt angifvande af de tillökningar, slopningar och förändringar i öfrigt, som under sist sagda år ägt rum, äfvensom lämna de ytterligare upplysningar angående materielen, som kunna af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskas.

C) Driften.

44 §.

Närmaste tillsynen å statens vägnar däröfver, att driften å järnväg skötes på ett för trafiksäkerheten betryggande sätt, utöfvas af distriktschefen i det väg- och vattenbygg-

nadsdistrikt, inom hvilket järnvägen är belägen. Är järnvägen belägen inom flera distrikt, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bestämma, hvilken distriktschef nämnda tillsyn tillkommer. Öfver inspektion, som för utfö vandet af sådan tillsyn verkställes, afgifve inspektionsförrättaren snarast möjligt berättelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

45 §.

Finnes någon utfö va befattning utan att vara därtill behö rig enligt förordningen angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg för allmän trafik m. m. den . . . 190 ., eller föreligggger annan förseelse mot samma förordning, äge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmana järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behö rigen öfverlåten, denne att vidtaga rättelse i anmärkta hänseendet. Sker ej sådan rättelse, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att angifva förseelsen till åtal. Förhör, som må erfordras för utredning i ärende, hvarom nu är sagdt, äge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställa.

46 §.

Finner inspektionsförrättare i andra fall än i 45 § sägs missförhållanden i fråga om driften, och äro dessa af mindre beskaffenhet, må han påpeka sådant för vederbö rande, med uppmaning att vidtaga rättelse däri.

Skер ej rättelse eller finnas missförhållanden af större beskaffenhet, hvilka icke ofö rdrö jligen afhjälpas, skall anmälan därom göras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som må kunna förelägga järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behö rigen öfverlåten, denne vid

vite att inom viss tid vidtaga erforderliga åtgärder. Ställer sig icke vederbörande sådant föreläggande till efterrättelse, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därest densamma finner föreläggande enligt 24 § i lagen angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik den 190 . , böra af Konungen meddelas, anmäla ärendet hos Konungen.

Förseelse mot lagen angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg den 190 . äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till åtal angifva.

47 §.

Olycksfall af någon betydighet, som beröra trafiksäkerheten å enskild järnväg, skola ofördröjligen anmälas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken äger att hålla de förhör och verkställa de undersökningar i öfrigt, som må däraf föranledas. Järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne vare ock skyldig lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de öfriga upplysningar angående driften å järnvägen, som af styrelsen äskas.

VI KAP.

Särskilda bestämmelser.

48 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger jämväl meddela sådant föreläggande i fråga om banas och rullande materiels underhåll, som omförmäles i V kap., där väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grund af hvad vid inspektionsförrättning förekommit eller eljest därtill finner anledning.

49 §.

Fällande till vite enligt denna förordning tillkommer vederbörlig domstol. Utdömdt vite tillfaller kronan och förvandlas enligt allmän lag.

Uppstår fråga att tillämpa annan, för underlåtenhet att fullgöra föreläggande enligt denna förordning stadgad påföljd, tillkommer sådant väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

50 §.

Å enskild järnväg få i allmän trafik användas, utom den rullande materiel, angående hvilken trafiktillstånd af offentlig myndighet uttryckligen meddelats eller hvilken eljest, på sätt nedan i öfvergångsbestämmelserna sägs, skall anses medgifven för allmän trafik, dels statens järnvägars för dylik trafik afsedda materiel och dels sådan utländsk materiel, hvilkens konstruktion öfverensstämmer med i sådant hänseende gällande internationella bestämmelser.

51 §.

Skall rullande materiel, tillhörig enskild järnväg, framföras å statens järnvägar, må kungl. järnvägsstyrelsen låta verkställa den besiktning af materielen, hvartill nämnda styrelse må finna skäl.

52 §.

Järnvägs ägare må, därest han så önskar, för förberedande granskning till väg- och vattenbyggnads-

styrelsen inlämna ritningar å rullande materiel, som är afsedd att för järnvägen anskaffas. För granskningens verkställande utses sakkunnig person af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken, sedan den sakkunniges utlåtande inkommit, har att meddela besked, huruvida ritningarna kunna godkännas.

För granskning, hvarom i denna § sägs, äger den sakkunnige att af järnvägens ägare bekomma ersättning, nämligen:

för granskning af förslag till lokomotiv, ångvagn eller elektrisk motorvagn: med 25 kronor för sammanställningsritning och 25 kronor för specifikation, samt för granskning af förslag till person-, post- eller godsvagn: med 10 kronor för sammanställningsritning och 10 kronor för specifikation.

Räkning å ifrågavarande ersättning skall vara granskad och godkänd af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1909; dock med iakttagande:

att bestämmelserna i 2 § icke hafva tillämpning å järnväg, å hvilken koncession meddelats före nämnda dag;

att stadgandena i 10 § icke skola verka rubbning i det kontrollantskap, som vid nämnda tidpunkt utöfvas öfver arbete, som i nämnda § afses, eller, där särskild kontrollerande ingenjör för sådant arbete blifvit förordnad, i detta förordnande, ändock att arbetet ännu ej påbörjats;

att, därest före den 1 januari 1909 förordnande meddelats enligt bestämmelserna i kungl. kungörelsen angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar

och deras upplåtande för allmän trafik den 11 december 1874 eller i kungl. kungörelsen angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel den 31 december 1904 att verkställa förrättning, hvarom i någon af dessa kungörelser sägs, dylikt ärende, äfven om förrättningen vid tiden för denna förordnings trädande i kraft ännu icke kommit till stånd, skall behandlas efter nyssnämnda bestämmelser;

att bestämmelsen i 19 §, att vid viss af kommissionen hållen förrättning koncessionsinnehafvaren skall styrka, att Konungens befallningshafvande verkställt den pröfning rörande bevakning vid vägöfvergång, som enligt lag angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg den 190. åligger Konungens befallningshafvande att verkställa, icke äger tillämpning i fråga om dylik förrättning, som hålles under år 1909;

att rullande materiel, hvilken anskaffats, innan kungl. kungörelsen angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel den 31 december 1904 trädt i kraft, och till hvars användande i allmän trafik tillstånd af offentlig myndighet icke uttryckligen meddelats, skall, därest samma materiel vid tiden för denna förordnings trädande i kraft användes i allmän trafik, anses vara behörigen medgifven för sådan trafik; skolande nämnda materiel äfven som sådan, hvilken, ehuru tillstånd till densammas användande i allmän trafik af offentlig myndighet uttryckligen meddelats, icke försetts med anteckning därom, ofördröjligen förses med uppgift om datum å trafiktillstånd, hvilket skall anses gifvet den 1 januari 1909; och har materielens ägare att senast den 1 april 1909 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingifva anmälan angående den materiel, med hvilken sålunda förfarits; samt

att den i 33 § omförmälda broinspektion skall, i fråga om broar, som vid tiden för denna förordnings trädande i kraft redan äro öppnade för allmän trafik, verkställas inom fem år därefter och sedermera inom hvar femte år från det föregående inspektion ägt rum.

Motiv.

I den skrifvelse af den 9 mars 1904, som Riksdagen, i sammanhang med beviljande på extra stat för år 1905 af ett anslag å 5,000 kronor att ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för möjliggörande af en verksam kontroll öfver de enskilda järnvägarnas rullande materiel, aflät till Konungen och hvilken skrifvelse närmast föranledde tillsättandet af denna kommitté, anförde Riksdagen, såsom i inledningen erinrats, bland annat, att enligt Riksdagens mening det vore af verkligt behof påkalladt, att ej blott rörande kontrollen öfver den rullande materielen utan äfven med afseende å kontrollen öfver själfva banan samt trafikens skötande å de enskilda järnvägarna fullt bestända och tydliga föreskrifter meddelades, samt att statens kontrollerande verksamhet på dessa områden för närvarande vore fördelad mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen men att gränserna mellan dessa myndigheters befogenhet ingalunda vore klart uppdragna och sättet för kontrollens utöfvande ej heller tillräckligt nog bestämdt.

Klart är, att för att de föreskrifter, hvilka kommittén föreslagit skola iakttagas i afseende å såväl banans och rullande materielens beskaffenhet som driftens anordning, skola medföra åsyftadt gagn, vissa garantier måste finnas för att samma föreskrifter verkligen äfven blifva efterlefda. Delvis har kommittén funnit en sådan garanti i stadgande om bötesstraff för underlåten efterlefnad af bestämmelserna i fråga; men dels synes kommittén, att flertalet fall icke väl lämpar sig för bötesansvar, dels torde icke heller i de fall, där bötesansvar föreslagits, ett sådant stadgande i och för sig alltid vara tillfyllest. För att ett straffhot skall vara verksamt fordras nämligen sannolikhet för att den förseelse, som skall drabbas af straff, varder upptäckt; men

skulle sådant i förevarande fall endast öfverlämnas åt allmänna åklagaren, som har att åtala förseelsen, lärer möjligheten att undgå straff vara särdeles stor. Kommittén håller därför före, att en fortgående kontroll från statens sida i alla de hänseenden, hvaraf trafiksäkerheten beror, bör utöfvas för att så stor garanti som möjligt skall vinnas, att de föreskrifter, hvilkas efterlefnad anses erforderlig för trafiksäkerhetens tryggande, verkligen också efterlefnas.

För utrönande huruvida trafiksäkerheten å de svenska enskilda järnvägarna är proportionsvis större eller mindre än å enskilda banor i utlandet, har kommittén verkställt en jämförelse mellan de statistiska siffrorna öfver olycksfallen å våra privatbanor och å de enskilda järnvägarna i i Tyskland, Frankrike och Österrike. Då emellertid statistiken rörande olycksfallen å de tyska, franska och österrikiska enskilda järnvägarna i viktiga afseenden uppgjorts efter andra grunder än dem, som tillämpats i fråga om våra enskilda banor, har det icke synts kommittén möjligt att för närvarande vinna någon tillförlitlig upplysning uti nu ifrågavarande hänseende.

Bestämmelser rörande kontroll öfver de svenska enskilda banorna i fråga om trafiksäkerhetens tillgodoseende finnas redan nu, ehuru ej i tillfyllestgörande omfattning. I den kungl. kungörelse, som den 21 oktober 1864 utfärdades angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags, för allmän trafik upplätta järnvägar, förekomma några föreskrifter rörande kontrollen, gifna dock hufvudsakligen för att trygga trafiksäkerheten å statens järnvägar eller skydda statens järnvägars rullande materiel. I nämnda kungörelse stadgas nämligen, att vid sådana bibanor, som hafva lika spårvidd med stambanorna, fastän svagare öfverbyggnad men egen rörelsemateriel, skola, på det att af denna materiel gods- och personvagnar må kunna förenas med bantågen å stambanorna och statens vagnar gå in på bibanorna, vissa bestämmelser i fråga om materiellens och banans beskaffenhet iakttagas samt vagnaxlarna underkastas samma ordning för reviderande som stambanornas; hvarförutom beträffande dylika bibanor styrelsen för statens järnvägstrafik skall äga att utöfva tillsyn och kontroll däröfver, att såväl själfva bibanan som de till densamma hörande vagnar underhållas i behörigt skick, med rättighet för nämnda styrelse att, i händelse af ur-

aktlåtenhet härutinnan, meddela förbud, i förra fallet mot begagnande af statens vagnar å bibanan och i det senare af bibanans vagnar å stambanorna.

Den 11 december 1874 utfärdades, på sätt förut erinrats, en kungl. kungörelse, däri bestämmelser meddelades om den besiktning af en enskild järnvägsanläggning, som skulle verkställas, innan tillstånd till järnvägens öppnande för trafik kunde erhållas.

Nu omförmälda stadganden äro fortfarande i gällande kraft.

Vid 1875 års riksdag väcktes motion med förslag att i skrifvelse till Konungen anhålla om förordnande af lämpliga personer till de enskilda järnvägarnas kontrollerande samt meddelande af närmare föreskrifter om sättet, hvarpå kontrollen skulle utöfas. Stadgandena i nyssnämnda kungörelse af den 11 december 1874 ansågos visserligen otvifvelaktigt medföra full trygghet för den trafikerande allmänheten både i afseende å materielens fullgoda beskaffenhet och i fråga om trafikordningarnas lämplighet vid tiden för järnvägens öppnande för trafik, men däremot saknades all kontroll, huruvida materielen nöjaktigt underhölles samt åt trafikens skötsel ägnades den oafåtliga omsorg, som för dess rätta bedrivande vore af nöden. Statsutskottet ansåg det uppenbart, att ju längre de enskilda banorna varit trafikerade, desto mera måste en dylik kontroll vara af nöden, helst vid en och annan järnväg dess ekonomiska ställning kunde gifva anledning att söka så vidt möjligt inskränka utgifterna såväl för materielens underhåll som för trafik- och bevakningspersonalens aflöning. Då emellertid motionären icke framlagt något förslag till anordnande af en sådan kontroll, ansåg sig utskottet så mycket mindre böra understödja motionen, som utskottet föreställde sig, att Kungl. Maj:t icke torde underlåta att, äfven utan Riksdagens begäran, vidtaga de åtgärder, som uti ifrågavarande hänseende kunde vara för den trafikerande allmänhetens trygghet af behof påkallade; och hemställde utskottet i följd häraf, att motionen icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda, hvilken hemställan ock blef af Riksdagen bifallen.

I den instruktion, som den 17 november 1882 fastställdes för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och som trädde i stället för instruktionen för styrelsen för all-

männa väg- och vattenbyggnader af den 6 augusti 1841, likasom i öfriga, senare utfärdade instruktioner för förstnämnda styrelse stadgas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning omfattar handläggning af tekniska och administrativa ärenden, som angå, utom andra närmare angifna arbeten, enskilda järnvägar, afsedda för allmän trafik; att de arbeten, som sålunda äro föremål för styrelsens ämbetsbefattning, äro, bland annat, sådana, som utföras af enskilda personer, bolag eller menigheter antingen helt och hållet på egen bekostnad eller med understöd af staten i form af anslag, lån eller andra förmåner, såvida dessa arbeten äro af den beskaffenhet, att Kungl. Maj:ts tillstånd erfordras för deras verkställande, och arbetena blifvit i afseende å såväl utförandet som vidmakthållandet för det allmännas nytta ställda under styrelsens kontroll; samt att det i afseende å dessa arbeten åligger styrelsen:

att i rådgifvande egenskap lämna biträde, då sådant af vederbörande begäres, i afseende å undersökningar för arbetena eller deras tekniska utförande och ledning; att i mån af tillgång å biträden anvisa lämpliga undersökningsförrättare eller arbetsledare samt att i öfrigt, utan att ingripa i den särskilda förvaltning och ledning af arbetena, som tillkomma arbetsdirektionerna, i egenskap af öfvervakande myndighet hos Kungl. Maj:t anmäla hvad i ett eller annat afseende kan vara anmärkningsvärdt;

att, då till styrelsen inkommer eller öfverlämnas väckt fråga om företagande af arbete, till hvars utförande Kungl. Maj:ts tillstånd erfordras, granska och, där sådant finnes behöfligt, låta omarbета medföljande ritningar och kostnadsförslag eller från vederbörande infordra felande dylika eller eljest nödiga handlingar; att, där statsbidrag i form af anslag eller lån äskas, tillse, att de för sådant bidrags erhållande stadgade villkor äro fullgjorda och att uppgift finnes å de tillgångar, som för öfrigt äro beredda för företagets utförande: att med utredning af ärendet och yttrande, bland annat, i fråga om statsbidrag, i händelse sådant sökts, underställa frågan Kungl. Maj:ts pröfning; och att därefter, sedan Kungl. Maj:ts beslut blifvit styrelsen delgifvet, underrätta vederbörande därom samt, där plan för arbetet fastställts, vidtaga på styrelsen ankommande åtgärder för arbetets bringande till verkställighet;

att hafva tillsyn öfver arbetenas utförande i enlighet med de af Kungl. Maj:t fastställda planer och gifna föreskrifter, så att inga väsentliga ändringar må äga rum utan anmälan och vederbörligt tillstånd; styrelsen medgifvet att tillåta eller föreskrifva sådana mindre ändringar i fastställda planer, som leda till förbättring;

att hos Kungl. Maj:t anmäla, om arbete icke blifvit inom bestämd tid fullbordadt eller alldeles icke kommit till utförande, och i sådant fall föreslå den åtgärd, som kan finnas erforderlig;

att öfvervaka, det redan utförda anläggningar varda ändamålsenligt och i enlighet med gifna föreskrifter underhållna, så att hinder och uppehåll i kommunikationerna icke må genom olämpliga anordningar eller bristfälligheter uppkomma eller det med anläggningen äsyftade gagn förminskas; samt

att på anmälan låta i stadgad ordning verkställa besiktning och afsyning af enskild järnväg samt till sådan järnvägs upplåtande för allmän trafik lämna tillstånd.

Såsom af historiken framgår, stadgas numera i koncessionsresolutioner, att järnvägsanläggningens ägare är underkastad kontroll från statens sida genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såväl i afseende å banans byggande som i fråga om dess underhållande för all framtid.

Frågan om kontroll särskildt öfver den rullande materielen har, på sätt förut omförmålt, varit föremål för Kungl. Maj:ts och Riksdagens pröfning, hvilken haft till resultat anvisande af visst belopp att för möjliggörande af en verksam kontroll å enskilda järnvägars rullande materiel ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande. Dessutom har Kungl. Maj:t den 31 december 1904 utfärdat en kungörelse angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel.

I fråga om sättet för utförande af kontrollen öfver enskilda järnvägar i utlandet, vill kommittén upplysa, att löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Sven Bergelmer våren 1904, med understöd af allmänna medel, företagit en studieresa i Tyskland, Schweiz, Italien och Österrike-Ungarn och att i denna resas ändamål ingått, bland annat, att taga närmare kännedom om det sätt, hvarpå staten utförade sin kontrollerande verksamhet öfver en-

skilda järnvägsföretag i de besökta länderna. Resultatet af denna undersökning föreligger i en af löjtnant Bergelmer afgifven reseberättelse, hvilken kommittén lagt till grund för efterföljande framställning. Det är därvid att märka, att löjtnant Bergelmer särskildt valt Schweiz och Österrike för dessa studier, enär dels de därstädes rådande förhållandena beträffande järnvägarna vore mest öfverensstämmande med våra, dels ock föreskrifterna och författningarna i detta afseende vore synnerligen fullständiga. I Tyskland vore den öfvervägande delen af järnvägarna statens egendom och endast en mycket ringa del och egentligen endast tertiärbanorna i enskilda personers eller bolags ägo, på grund hvaraf kontrollen öfver dessa senare järnvägar icke vore ordnad på något mera omfattande sätt. I Italien rädde alldeles särskilda förhållanden, i det nämligen staten själf ägde de flesta järnvägarna men hade genom aftal på vissa år öfverlämnat deras trafikering åt enskilda bolag, hvarigenom statens kontroll öfver dessa bolag blefve en helt annan än den, som eljest, därest bolagen varit ägare af järnvägarna, skulle af staten utöfvats.

Högsta uppsikten öfver järnvägarna i Schweiz — såväl statens som de enskilda — är förlagd hos departementet för post och järnvägar; förvaltningen af statsbanorna handhafves af en s. k. generaldirektion. Departementets järnvägsafdelning arbetar på tre underafdelningar, nämligen kansli, teknisk afdelning och administrativ afdelning. Kansliet förestås af en departementssekreterare och behandlar alla juridiska frågor, frågor rörande den internationella trafiken m. fl. allmänna spörsmål. Den tekniska afdelningen förestås af en direktör och har att utöfva kontrollen öfver trafiksäkerheten å alla järnvägar. Den administrativa afdelningen förestås äfven af en direktör och har högsta uppsikten öfver tariff- och transportväsendet samt räkenskapsföringen, hvarjämte å densamma statistiken upprättas.

Järnvägsdepartementets tekniska afdelning, som sålunda utöfvar kontrollen öfver trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarna, arbetar på följande sektioner:

- a) den byggnadstekniska sektionen,
- b) den maskintekniska sektionen,

- c) den trafiktekniska sektionen och
- d) kansliet.

Den byggnadstekniska sektionens uppgift är att utöfva den byggnadstekniska kontrollen. Inom densamma arbeta följande tjänstemän: en inspektor, tillika direktörens ställföreträdare samt ledare af sektionens arbeten; åtta kontrollingenjörer för byggnad och underhåll af hufvudbanor; fem kontrollingenjörer för byggnad och underhåll af lokalbanor och specialbanor, samt två kontrollingenjörer för kontroll af broar och takkonstruktioner m. m.

Inspektorns verksamhet är hufvudsakligen byråtjänst. Honom åligger att granska förslag till nya järnvägslinjer, att pröfva och granska förslag till nybyggnader, ombyggnader och utvidgningsarbeten m. m.

Innan en järnväg får börja att byggas, skall departementet underrättas om tiden och platsen för arbetenas påbörjande. Under arbetets gång utöfvas kontrollen öfver detsamma af vederbörande kontrollingenjör, inom hvilkens distrikt banan är belägen. Kontrollingenjören har att noga tillse, det banbyggnaden blir utförd enligt gällande planer och att alla arbeten blifva utförda på ett ur teknisk synpunkt riktigt och fullgodt sätt; han skall ärligen ingifva berättelse till departementet om fortgången af byggnaden.

Sedan banan blifvit färdig, skall järnvägsbolaget senast trettio dagar före det afsedda öppnandet för allmän trafik annåla banan hos departementet för afsyning. Departementet verkställer därefter sådan afsyning, därvid genom departementets ombud noga pröfvas, om banan är utförd enligt gällande föreskrifter, fastställd byggnadsplan och fordringarna på ett tekniskt riktigt och fullgodt arbete. Synemännen ingifva sedan till departementet en noggrann berättelse om banans utseende och hemställa därvid, under hvilka villkor banan må öppnas för allmän trafik, hvarefter regeringen med ledning häraf lämnar det äskade tillståndet.

Kontrollen öfver för trafik upplåtna järnvägar utöfvas i byggnadstekniskt afseende i första hand af de inom sektionen arbetande kontrollingenjörerna.

Kontrollingenjörerna för byggnad och underhåll af banan arbeta en hvar inom sitt distrikt; längden af barnorna inom ett distrikt får icke öfverstiga 600 kilometer;

hvarje kontrollingenjör har alltid år från år samma järnvägar att besiktiga. De fara ofta och när de så finna för godt öfver sina järnvägar och skola hufvudsakligen ägna sin verksamhet åt den yttre tjänsten. Upptäckta brister och oregelbundenheter skola genast meddelas såväl närmaste vederbörande tjänsteman vid järnvägen som ock inspektoratet. De skola ägna sin särskilda uppmärksamhet åt banunderhållet, men skola äfven, därest de upptäcka brister i andra afseenden, som falla under den maskintekniska eller trafiktekniska kontrollen, genast underrätta sina kolleger därom. Alla olycksfall skola telegrafiskt meddelas till kontrollingenjören, som genast utreser för att taga kännedom om förhållandena vid olyckshändelsen och däröfver afgifver rapport till inspektoratet. De ingifva årligen berättelse öfver sina inspektioner till departementet och skola föra en noggrann dagbok öfver alla sina tjänsteförrättningar.

Kontrollingenjörerna för broar och takkonstruktioner hafva till uppgift att kontrollera och inspektera brobyggnader och andra fackverkskonstruktioner samt att granska ritningar och förslag till dylika äfvensom, där så visar sig nödigt, att undersöka påkänningen i skenorna, då dessa passeras af järnvägens tyngsta tåg. De båda nu ifrågakarande kontrollingenjörerna utöfva sin verksamhet i hvar sin del af det schweiziska järnbanenätet, som i detta afseende är deladt i två delar. Undersökningen af broar vid ny järnväg verkställes för sig och protokollet öfver densamma insändes till departementet, som tager detsamma i öfvervägande vid afsyningen af järnvägen.

Sedan en bro upplåtits för allmän trafik, skola utöfver den ständiga bevakningen af järnvägens egen personal, periodiska revisioner, verkställda af vederbörande kontrollingenjör, företagas. Den första revisionen företages efter ett års förlopp, men sedermera undersökas broarna endast hvar femte år, såvida icke särskilda förhållanden gifva anledning att oftare företaga revisioner.

Den maskintekniska sektionens uppgift är, bland annat, att utöfva kontroll öfver järnvägarnas rullande materiel, dess beskaffenhet, användning och antal samt att pröfva förslag till nyanskaffning och förändringar. Inom denna sektion arbeta, bland andra, en inspektor och tre kontrollingenjörer för järnvägarna.

Inspektorn, som leder arbetet inom sektionen, har sin hufvudsakliga sysselsättning med arbete å byrån, ehuru han äfven kan företaga inspektionsresor; kontrollingenjörerna hafva däremot sin verksamhet hufvudsakligen förlagd till den yttre tjänsten; de skola tillse, att all rullande materiel skötes och underhålles i enlighet med gifna föreskrifter.

Innan ett lokomotiv eller en vagn tages i bruk, skall fordonet anmälas hos inspektoratet, som verkställer vederbörlig undersökning och, om så behöfves, profkörning af fordonet samt därefter lämnar tillstånd till detsammas tagande i bruk. Utom det noggranna ständiga underhållet skola äfven periodiska revisioner af fordon företagas. Hvad lokomotiv angår, skall en yttre revision företagas hvar annat år eller senast innan maskinen tillryggalagt, person- och godståglokomotiv 50,000 kilometer och snälltåglokomotiv 60,000 kilometer, och dessutom så ofta maskinens tillstånd sådant fordrar, såsom efter ådragna skador, efter urspårningar m. m.; ångpanneprof å alla nya maskiner, innan de tagas i bruk, och sedermera, utom vid förändringar eller större reparationer samt olycksfall, ett andra prof efter fem års tjänst eller senast före tillryggalagda 180,000 kilometer, och därefter ytterligare prof inom fyra år eller efter högst 120,000 tillryggalagda kilometer, samt inre revision, med hvilken alltid ångpanneprof och yttre revision äro förenade, första gången inom åtta år efter maskinens tagande i bruk eller före tillryggalagda 300,000 kilometer och sedermera hvar sjätte år eller före ytterligare tillryggalagda 240,000 kilometer. Dessutom skall inre revision företagas, om sådant oftare finnes vara behöfligt och af kontrollingenjören påfordras. Hvad vagnar angår, skall en fullständig revision företagas med person-, pack- och postvagnar, afsedda för snäll- och persontåg, ett år efter deras tagande i bruk och sedermera efter tillryggalagda 40,000 kilometer och med vagnar, afsedda för godståg, hvar annat år.

I öfrigt åligger det sektionens tjänstemän tillse, att vid tillverkningen och underhållet af rullande materielen alla föreskrifter efterlefas.

Den trafiktekniska sektionen har i hufvudsak följande uppgifter: granskning och pröfning af koncessionsansökningar ur trafikteknisk synpunkt, af reglementen och in-

struktioner, af tidtabeller samt af frågor rörande trafik-rubbningar och olyckshändelser, äfvensom kontroll öfver tåg- och stationstjänsten, öfver polisuppsiktens utfövande vid järnvägarna samt öfver iakttagandet af lagen rörande arbets- och hvilotid för järnvägstjänstemän och betjante.

Inom sektionen arbeta en inspektor, som är föreståndare för sektionen, två tjänstemän för kontroll af trafik-tjänsten i allmänhet och två å tre tjänstemän särskildt för kontroll af att lagen rörande arbets- och hvilotid noga iakttages.

Inspektorns verksamhet faller hufvudsakligen inom byråtjänstens område; han företager visserligen inspektions-resor, men hans tid medgifver icke detta ofta. Öfriga tjänstemännens uppgift är att dels företaga inspektions-resor dels deltaga i arbetet å byrån. Under inspektions-resorna skola de iakttaga allt, som rör de allmänna trafiktekniska förhållandena, särskildt dem, hvaraf allmänheten kan vara mest beroende, såsom uppvärming, belysning och renhållning af tågen, tågens sammansättning och tjänsten å stationerna. Vidare förhålla de tjänstemän och betjante i författningar och instruktioner m. m. samt tillse att desamma efterlefvas. Arbetet å byrån, i hvilket såsom nämnts tjänstemännen äfven skola deltaga, är emellertid så vidlyftigt, att de icke få mycken tid öfver till inspektions-resor, i hvilket förhållande man hoppades ändring genom personalens ökning. Det hufvudsakliga arbetet å byrån består af granskning och bearbetning af tidtabeller samt af bearbetning af den del af statistiken, som rör de trafiktekniska förhållandena vid järnvägarna.

Kansliets uppgift är att vara direktörens för den tekniska afdelningen sekretariat och skall biträda vid utredningen af frågor af mera juridisk natur. Det förestås af en 2:a sekreterare och vid detsamma arbeta en kanslist af I kl. och tre kanslister af II kl. samt i öfrigt ett tillräckligt antal biträden.

Det torde här böra anmärkas, att ursprungligen alla järnvägar i Schweiz vore i enskild ägo och att först för några år sedan en del af de samma öfvergått till staten.

I Österrike utfövas den högsta ledningen och tillsynen af järnvägarna, såväl statens som enskilda, af ett »Eisenbahnministerium».

För utförfandet af sin verksamhet har departementet följande myndigheter lydande under sig: för förvaltningen af statsbanorna en statsbanedirektion för hvar och ett af de elfva distrikt, hvori statsbanorna äro indelade; för fördelning och disposition af den staten tillhöriga vagnsparken en myndighet, som benämnes Centralwagen-dirigierungsamt; för byggandet af nya järnvägar: i fråga om statens en kommission, benämnd Eisenbahnbauleitung, för hvarje järnvägsbyggnad, och i fråga om större enskilda järnvägsanläggningar likaledes en kommission, benämnd Bauaufsichtsorgan, med en särskild tjänsteman såsom kontrollant; samt för tillsyn och kontroll af för allmän trafik öppnade järnvägar, såväl statens som enskilda, generalinspektionen.

Af dessa myndigheter är det således endast de två sistnämnda, hvilkas verksamhet berör kontrollen af de enskilda järnvägarna.

Kontrollen af större järnvägars byggande utföras, såsom förut nämnts, af järnvägsdepartementet genom en för detta ändamål tillsatt kommission med en särskild tjänsteman såsom kontrollant. Denne skall bo på platsen. För mindre järnvägar förordnas endast en kontrollant, hvilken ej behöfver bo på platsen utan endast reser ut till bygget två à tre gånger i månaden. Kommissionen äger tillse, att vid byggnadens utförande alla bestående författningar efterlefas och att ej onödigtvis annans rätt förnärmas. Kontrollantens egentliga uppgift är att tillse, det byggandet af järnvägen utföres enligt gifna bestämmelser. Provisorisk trafik under byggnadstiden får icke ske utan efter föregående besiktning och meddeladt tillstånd af generalinspektionen.

Sedan järnvägen blifvit färdig, anmäles densamma med alla tillhörande inrättningar, rullande materielen inbegripen, till afsyning hos generalinspektionen, som låter verkställa sådan minst fem dagar före den dag, då järnvägen är afsedd att öppnas för allmän trafik. Denna förättning verkställas af en kommission, bestående af tre ledamöter, nämligen två representanter för generalinspektionen (en för byggnadstekniska och en för trafiktekiska förhållanden) samt en representant för civilmyndigheten i orten (för rättsliga förhållanden). Broarna hafva förut profbelastats och undersökts; och skall protokoll öfver denna undersökning aflämnas till kommissionen. Äfven den

rullande materielen är förut besiktigad och godkänd af vederbörande tjänsteman inom generalinspektionen, hvar öfver protokoll äfvenledes skall företes vid förrättningen. Med stöd af besiktningsmännens utlåtande lämnar därefter generalinspektionen tillstånd till järnvägens upplåtande för allmän trafik.

En liknande kommission, som nyss är nämnd, tillsättes äfven för det fall, att fråga uppstår om höjande af farhastigheten å redan för trafik öppnad järnväg.

Sedan emellertid järnvägen öppnats för allmän trafik, äger generalinspektionen utöfva tillsyn och kontroll af ordningen och trafiksäkerheten å banan — kommersiella och ekonomiska spörsmål falla utanför dess verksamhetsområde. Generalinspektionens kontrollerande verksamhet sönderfaller i tre hufvudgrenar, nämligen 1) ban- och byggnadsteknisk kontroll, 2) maskinteknisk kontroll och 3) trafikteknisk kontroll.

Den ban- och byggnadstekniska kontrollen utöfvas med tillhjälp af fyra, under generalinspektionen lydande inspektorat. Ett af dessa omhänderhar kontrollen öfver broar, elektriska anordningar samt signal- och blockanordningar och är gemensamt för alla österrikiska järnvägar. De tre öfriga utöfva sin verksamhet inom hvar sitt distrikt, omfattande cirka 6,000 kilometer järnvägar.

Hvart och ett af dessa tre inspektorat består af en oberinspektor såsom chef samt en inspektor och en oberkommisär såsom medlemmar. Ledningen af inspektora-tets verksamhet utöfvas af oberinspektorn, men alla ledamöterna hafva samma befogenhet vid inspektionernas förrättande.

Inspektionerna verkställas på sådant sätt, att hvarje bana befares medelst dressin en gång om året, därvid i allmänhet 25 kilometer för dag pläga medhinnas. Alla till banbyggnaden hörande inrättningar, särskildt broar och vattenbyggnader, synas; de årligen förekommande revisionerna af broarna kontrolleras nämligen af dessa inspektorer, hvar emot profbelastningarna och de större revisionerna utföras af inspektoratet för broar m. m. Kontrollmätningar verkställas å spår, spårvidd och skenförhöjning m. m.; banvakter förhöras i sina instruktioner, och tillses det noga, om de äro försedda med vederbörliga signalredskap och verktyg. Å stationer synas byggnaderna, särskildt de de-

lar, som äro afsedda för allmänheten, såsom väntsalar, afträden, magasin; växlar samt signal- och förreglingsanordningar inspekteras; stationskarlar förhöras i sina instruktioner m. m. Därjämte tillses noga, att personalen icke öfveranstränges. Förekommande mindre brister ordnas vanligen genom muntliga öfverenskommelser med förvaltningarna utan att upptagas i den rapport, som inspektionsförrättaren har att afgifva till inspektoratet. Några förelägganden kan inspektionsförrättaren icke meddela järnvägsförvaltningarna; han äger endast i sin rapport upptaga framställda anmärkningar. Med ledning af denna rapport föredrager sedermera oberinspektorn ärendet för generalinspektionen, som därefter skriftligen meddelar järnvägsförvaltningen erforderliga förelägganden.

Inspektoratet för broar, elektriska anordningar samt block- och signalanordningar består af en oberinspektor såsom chef samt såsom medlemmar en inspektor för broar, en för elektriska anordningar och en för signal- och blockanordningar. Dessa inspektorer profva och inspektera alla anordningar, som falla inom deras verksamhetsområde, samt förhöra vederbörlig personal i instruktioner. Hvad broarna angår, så dels kontrolleras förslagsritningarna och beräkningarna dels verkställas nödiga profbelastningar. Sådana verkställas af nya broar, förstärkta broar och hvart femte år af gamla broar.

Till den byggnadstekniska kontrollen hör äfven att till behandling upptaga klagomål öfver förhållanden, hvilka åstadkommits af järnvägen eller dess personal. Sådana frågor äro t. ex. hinder i vattenaflopp, förorsakadt af järnvägen, otillfredsställande anordningar vid vägöfvergångar m. m. Beträffande slutligen underhålls- och nybyggnadsarbeten, kunna vanliga underhållsarbeten åläggas järnvägsförvaltning af generalinspektionen, nybyggnads- och utvidgningsarbeten däremot endast af ministerium.

Den maskintekniska kontrollen utöfvas af generalinspektionen genom ett för alla österrikiska järnvägar gemensamt inspektorat, bestående af en oberinspektor såsom chef samt tre inspektorer och fyra oberkommissärer såsom medarbetare.

Hufvuduppgiften för detta inspektorat är att tillse, det all rullande materiet är i godt skick och af den beskaffenhet, att den utan fara kan användas å järnvägen.

Därjämte skola dessa inspektorer dels hålla uppsikt där-
öfver, att alla reparations- och andra verkstäder äro i godt
stånd, dels kontrollera och godkänna ritningar till all materiel.
Hvarje nytt lokomotiv (äfven motorvagn) måste profköras
och lokomotivets panna profvas, innan detsamma får tagas
i bruk. Protokoll öfver profningen och besiktningen upp-
rättas och med stöd däraf lämnar generalinspektionen till-
stånd till lokomotivets användande. Revisioner af lokomo-
tiv äro dels årliga dels med fem års mellanrum; den årliga
revisionen är endast en yttre, den, som sker hvar
femte år, är däremot en inre, med ångpanneprof förenad
revision; äfven vagnarna skola undergå revision; alla revi-
sioner skola upptagas i en lokomotiv- resp. vagnbok. In-
spektorerna kontrollera dessa böcker samt syna lokomotiv
och vagnar, förhöra lokomotivförare och eldarepersonalen i
instruktioner samt vaka öfver att personalen icke öfver-
anstränges.

De trafiktekniska förhållandena kontrolleras af general-
inspektionen genom tre inspektorat, hvar och ett med sitt
distrikt, omfattande 6,000—7,000 kilometer järnväg, och
med följande sammansättning. Chef: en oberinspektor;
ledamöter: en inspektor och två oberkommisärer. Inspek-
torerna inom detta inspektorat hafva att tillse och kon-
trollera tågsammansättningar, expeditjonsföring, expedition
af tågen, signalering och telegrafering samt i öfrigt, att alla
författningar rörande trafiktjänsten efterlefas; de skola för-
höra personalen i deras instruktioner och tillse, att personalen
icke blir öfveransträngd. Tågförseningar och andra rubbning-
ar i trafiken skola genast anmälas till generalinspektionen.

Dessutom finnes ett för alla österrikiska järnvägar
gemensamt inspektorat för sanitets-, humanitets- och perso-
nalangelägenheter, hvilket inspektorat tillika tjänstgör så-
som generalinspektionens sekretariat.

Alla olycksfall och missöden skola anmälas hos general-
inspektionen; vid sådana af större beskaffenhet utsändes
genast en inspektor för att undersöka förhållandena. Där-
est generalinspektionen finner, att en tjänsteman försum-
mat sina plikter, kan generalinspektionen försätta honom
ur tjänstgöring.

Kommittén vill i fråga om de preussiska enskilda
järnvägarna påpeka, att statens kontrollerande myndig-

het utöfvas af presidenterna i de särskilda statsbanedirektionerna.

Såsom af ofvanstående framgår, är kontrollen i Schweiz och Österrike af en synnerligen och enligt kommitténs mening allt för ingripande beskaffenhet. Kommittén håller nämligen före, att en i de minsta detaljer gående kontroll innebär ett sådant förmynderskap öfver den, som skall kontrolleras, att denne mister så godt som all själfständighet och därmed äfven den känsla af ansvar, utan hvilken, vore kontrollen än så fullständig, intet verkligt godt arbete kan utföras. Kommittén vill i detta sammanhang erinra därom, att enligt kommitténs förslag skall vid hvarje järnväg i spetsen för de olika afdelningarna inom järnvägsförvaltningen finnas en fullt sakkunnig person, som är ansvarig för hvad i ledningen af de till hans afdelning hörande angelägenheter göres eller låtes. Häri torde ligga en god garanti för vinnande af ett tillfredsställande resultat.

I KAP.

Allmän bestämmelse.

1 §.

I denna paragraf uttalas den allmänna grundsatsen, att all kontroll öfver enskild järnväg tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De ändringar i nu bestående förhållanden, som nämnda grundsats medför, vill kommittén nedan å vederbörliga ställen närmare motivera.

Såsom af historiken framgår, plägar i nyare koncessioner stadgas, att chefen för fortifikationen skall utöfva tillsyn däröfver, att de anordningar vid större broar behörigen vidmakthållas, hvilka skola vidtagas för att dessa i händelse af behof skola under krigstid kunna hastigt förstöras.

Skyldigheten att vidtaga dylik anordning är upptagen i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 29. Att emellertid i fråga om tillsynen öfver anordningens vidmakthållande i kontrollförordningen intaga något undantag från den kontroll, som i allmänhet skall utöfvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har synts kommittén obehöfligt.

De till den rullande materielen hörande ångpannor anser kommittén böra besiktigas af samma besiktningsman, som verkställer besiktning af själfva materielen — detta för att ej onödigtvis splittra kontrollen; hvaremot en järnvägs stationära ångpannor i verkstäder och pumphus o. d., hvilka ej hafva någon betydelse för trafiksäkerheten å järnvägen, böra vara underkastade kontroll i den ordning, som för dylika i allmänhet är eller kan vara bestämd.

II KAP.

Kontroll öfver banas byggnad.

2 §.

För närvarande plägar Konungen i sammanhang med koncessions meddelande förordna viss person att under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å statens vägnar i vanlig ordning utöfva tillsyn å järnvägsarbetet och kontrollera, att detsamma varder enligt fastställd plan och med användande af fullgoda materialier utfördt. I de allra flesta fall har till dylik kontrollerande ingenjör förordnats chefen i något af väg- och vattenbyggnadsdistrikten; i undantagsfall har distriktsingenjör vid sådant distrikt eller enskild person därtill förordnats. Kommittén har tänkt sig, att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle kunna öfverlämnas att utse kontrollerande ingenjör. Att i regeln därtill bör förordnas någon af nyssnämnda tjänstemän, synes kommittén gifvet, ty dels finnes hos dem alltid erforderlig sakkunskap dels måste det anses naturligast, att staten utöfvar sin kontroll

genom en statens tjänare. Kommittén har emellertid icke ansett sig böra i sådant hänseende binda styrelsens valfrihet, utan har i sitt förslag lämnat styrelsen möjlighet att förordna annan än nyssnämnda personer, förutsatt att denne besatte samma kompetens. Skälen härtill äro flera. Med de olikartade och vidlyftiga arbeten, som påhvila en distriktschef eller en distriktsingenjör, kan det mycket väl tänkas, att så många arbeten samtidigt hopa sig, att det icke är honom möjligt att på ett tillfredsställande sätt sköta den kontroll, som tillkommer kontrollerande ingenjören, och att för ifrågavarande ändamål öka distriktspersonalen, torde icke böra ifrågasättas, då byggandet af nya järnvägar förekommer tämligen ojämnt. Vidare gör den af kommittén föreslagna bestämmelsen, att till kontrollerande ingenjör ej kan förordnas den, som själf uppgjort planen till järnvägsanläggningen, det nödvändigt att utsträcka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens valfrihet vid meddelandet af ett förordnande af ifrågavarande slag, då det icke torde vara ovanligt, att någon af distriktstjänstemännen i fråga uppgjort planen, och genom berörda förbud en inskränkning alltså gjorts i antalet af de tjänstemän, som kunna komma i fråga till förordnandets erhållande. Är det en distriktschef, som uppgjort planen, kommer därtill det olämpliga däri, att en honom underlydande tjänsteman förordnas till kontrollerande ingenjör, i hvilken egenskap han kan komma i den belägenhet att böra rätta af hans förman i planen föreslagna anordningar. Visserligen har planen varit föremål för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens granskning, innan densamma fastställts af Konungen, men det är åtskilliga förhållanden, exempelvis markens beskaffenhet, som icke låta sig med bestämdhet beräknas förr än under själfva arbetets utförande. Det är just denna omständighet, som föranlett kommittén att föreslå förbudet att till kontrollerande ingenjör utse den, som uppgjort planen; ty denne torde näppeligen kunna anses skickad att träffa ett opartiskt afgörande såsom kontrollerande ingenjör, om under arbetets fortgång fråga uppstode, huruvida icke vid planens uppgörande en felaktig förutsättning i något afseende förelegat. Dessutom vill kommittén i detta hänseende erinra, att, om fråga blir om statslån till en enskild järnvägsanläggning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att i frågan afgifva yttrande, därvid en in-

gående granskning af kostnadsförslaget är nödig för bestämmande af lånets belopp. Lämpligast vore då, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdroge åt distriktschef att i första hand verkställa denna granskning; men om denne uppgjort förslaget, vore han jäfvig att utföra sådant uppdrag.

Att till kontrollerande ingenjör ej heller må förordnas den, som är ledamot i den kommission, hvilken kommittén föreslagit skola verkställa den slutliga besiktningen eller afsyningen af järnvägen, synes kommittén tydligt; och torde kommitténs uppfattning i denna fråga närmare framgå af hvad kommittén anfört i motiven till 13 §.

Att den enskilde person, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må förordna till kontrollerande ingenjör, skall hafva samma kompetens som distriktschef eller distriktsingenjör, torde vara en oeftergifflig fordran. För dessa tjänstemän gäller såsom kompetensvillkor, att de antingen fullgjort de för inträde i väg- och vattenbyggnadskåren stadgade villkor eller ock genomgått tekniska högskolan och därjämte förvärfvat praktisk duglighet i ingenjörsyrkets utöfvande. För inträde såsom löjtnant vid nämnda kår fordras dels att hafva genomgått såväl den fyraåriga lärokursen i fackskolan för väg- och vattenbyggnadskonst vid tekniska högskolan och därifrån erhållit fullständigt afgangsbetyg som ock en kort praktisk och teoretisk kurs i artilleri- och befästningskonst m. m. dels ock att hafva efter slutad kurs vid tekniska högskolan tjänstgjort minst tre år vid något allmänt arbete eller undersökningsförrättning, äfvensom att hafva ådagalagt egenskaper, som fordras för ledningen af större arbetsföretag.

3 §.

Enligt nu tillämpade regler skall kontrollerande ingenjören minst två gånger om året verkställa inspektion af arbetena. Att fastslå något visst antal gånger kontrollerande ingenjören skall infinna sig å arbetsplatsen för att inspektera arbetena, torde icke vara lämpligt. Vid vissa tillfällen kan hans närvaro vara behöflig ofta och måhända under en längre tid i följd, vid andra tillfällen mindre ofta eller mindre långvarigt. Icke heller anser kommittén lämp-

ligt fastslå det minsta antal gånger dylik inspektion årligen skall äga rum, ty ett sådant minimital kan lätt betraktas såsom det normala, och kommittén håller före, att det är omöjligt att i fråga om kontroll öfver järnvägsbyggnad på förhand säga hvad i sådant hänseende är normalt. Hvad kommittén vill på det kraftigaste framhålla, är nödvändigheten af att kontrollen blir så effektiv som möjligt; och torde det närmare ordnandet häraf kunna med full trygghet öfverlämnas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och den kontrollerande ingenjören själf.

Att denne i allmänhet skall äga befogenhet att själfständigt föreskrifva de rättelser i arbetets utförande, som han anser nödiga för vinnande af ett fullgodt resultat, detta må nu afse de använda materialiernas beskaffenhet, det sätt, hvarpå arbetet utföres, eller dylikt, synes kommittén ligga i sakens natur, likasom äfven att koncessionsinnehafvaren skall hafva möjlighet att genom vädjan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhålla tvistiga frågor ytterligare pröfvade. Sistnämnda rätt är uttalad i 7 §.

Det har icke synts kommittén lämpligt, att någon inskränkning i kontrollerande ingenjörens skyldigheter och rättigheter i fråga om tillsynen öfver byggnadsarbetet stadgades med hänsyn till den befattning med större broar, som enligt förslaget tillkommer broinspektör. Denne är nämligen närmast att anse såsom en sakkunnig rådgifvare åt kontrollerande ingenjören, hvilken bör i alla afseenden gent emot koncessionsinnehafvaren vara den omedelbara representanten för statens kontrollerande myndighet.

4 §.

Såsom kommittén ofvan framhållit, anser kommittén, att någon ändring i den af Konungen fastställda planen i regel icke kan föreskrifvas, utan endast på koncessionsinnehafvarens begäran medgifvas honom. I denna paragraf är ett undantag från nämnda regel stadgadt, nämligen i fråga om järnvägs korsning med väg i skilda plan. De föreskrifter, som i detta hänseende äro upptagna i kommitténs förslag till lag angående korsning af enskild järnväg och väg, utgöra alla liknande undantag; dessa afse dock hufvudsakligen att tillgodose de vägfaranandes intresse, hvaremot

det stadgande, hvarom nu är fråga, i lika hög grad är gifvet för tillvaratagandet af trafiksäkerheten å järnvägen; och skulle det kunna göras gällande, att redan vid den granskning af planen, som föregår dess fastställande af Konungen, borde tillses, att berörda, i nyssnämnda förordning intagna stadgande, likaväl som öfriga i samma förordning förekommande, vore iakttaget. Då emellertid en uttömmande pröfning af hithörande förhållanden vid nämnda tidpunkt icke lär vara möjlig, har kommittén utsträckt rätten att verkställa denna pröfning jämväl till tiden efter planens fastställande. Enligt kommitténs nyssnämnda lagförslag är det Konungen, som skall afgöra, huruvida korsning skall anordnas i skilda plan. I detta fall har Konungen meddelat en generell föreskrift i sådant hänseende, och det är tillämpningen af samma föreskrift, som enligt denna paragraf är öfverlämnad åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Då det för koncessionsinnehafvaren helt naturligt måste vara af största vikt att få hithörande frågor afgjorda i god tid, innan arbetet med förekommande korsningar af ifrågavarande slag påbörjas, är koncessionsinnehafvarens rätt att få dylika frågor afgjorda af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttryckligen uttalad.

Stadgandet i sista punkten af paragrafen är föreslaget för att förekomma den möjligheten att vid besiktningen af järnvägen en annan åsikt uti ifrågavarande hänseende än den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förut omfattade skulle göra sig gällande och till äfventyrs inverka på frågan om lämnandet af tillstånd till järnvägens öppnande för allmän trafik. Sådant vore uppenbarligen orimligt. Att sedermera ändrade förhållanden kunna föranleda ändring i anordningarna i fråga, är förut framhållet.

5 §.

I förslaget till koncessionslag, § 14, är stadgadt, att, om under byggnadstiden koncessionsinnehafvaren vill vidtaga tillägg till eller ändring i den af Konungen fastställda planen, och tillägget eller ändringen icke är af väsentlig beskaffenhet, tillstånd därtill må utverkas på sätt Konungen närmare föreskrifver. Denna paragraf innehåller föreskrif-

ter i sådant hänseende. I allmänhet får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedöma, huruvida tillägget eller ändringen är af sådan beskaffenhet, att styrelsen är behörig att lämna tillstånd därtill; då fråga är om ändring i banans sträckning, har emellertid kommittén ansett lämpligt, att en viss gräns uppdrages mellan Konungens och styrelsens befogenhet, alldenstund en dylik ändring kan vara af icke oväsentlig betydelse för de blifvande trafikanterna. Såsom af historiken framgår, angafs till och med år 1897 i koncessionerna ett visst afstånd — 600 meter — inom hvilket vid anläggningens utförande sidoförflyttning af den koncessionerade linjen finge äga rum.

Enligt bestämmelser i koncessioner, beviljade under tiden intill år 1898, kunde kontrollerande ingenjören medgifva vissa snärre ändringar i planen.

Såsom ofvan erinrats, är det, enligt den för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu gällande instruktion, åt styrelsen uppdraget att hafva tillsyn öfver arbetenas utförande i enlighet med de af Kungl. Maj:t fastställda planer och gifna föreskrifter, så att inga väsentliga ändringar må äga rum utan anmälan och vederbörligt tillstånd; styrelsen medgifvet att tillåta eller föreskrifva sådana mindre ändringar i fastställda planer, som leda till förbättring.

För närvarande plägar i meddelade koncessionsresolutioner stadgas, att vid järnvägsanläggningens utförande koncessionsinnehafvaren äger att, i afseende å banans läge, göra snärre afvikelser från den fastställda sträckningen samt att i banans balanslinje och i planens detaljer för öfrigt vidtaga sådana snärre förändringar, som kunna finnas nödiga eller ändamålsenliga, under villkor att fastställda kröknings- och lutningsförhållanden för banan därigenom icke försämrass, allt i den omfattning, som det enligt den för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gällande instruktion tillkommer denna styrelse att medgifva; och borde för den skull iakttagas, att, innan dylika afvikelser eller förändringar vidtoges, de för vinnande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens godkännande skulle anmälas hos kontrollerande ingenjören, hvilken det ålåge att inkommande ändringsförslag efter verkställd granskning till nämnda styrelse för pröfning insända.

Vid 1898 års riksdag väcktes en motion inom andra kammaren, däri motionären, med framhållande att under

ett vägarbetes utförande icke sällan inträffade, att behof af någon mindre ändring i den fastställda planen uppstode och att både tidsutdräkt och ej obetydliga kostnader vållades däraf, att för sådan ändrings vidtagande tillstånd fordrades af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hemställde, att för de fall, då fråga vore allenast om mindre ändringar i fastställd plan, den styrelsen tillkommande rätt att tillåta dylika ändringar skulle öfverlämnas till distriktschefen eller den person, styrelsen förordnat att kontrollera arbetets utförande.

Andra kammaren beslöt, att Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att från styrelsen till distriktscheferna måtte öfverflyttas rättigheten att medgifva mindre ändringar i fastställda planer i de fall, då ändringarna uppenbarligen ledde till förbättringar och då samtliga vederbörande om deras lämplighet vore fullt ense.

Första kammaren beslöt emellertid att icke biträda andra kammarens ifrågavarande beslut. Såsom skäl anfördes hufvudsakligen dels det formella, att motionären med sin motion påtagligen endast äsyftat, att den föreslagna ändringen skulle gälla landsvägsbyggnader, men att, såsom andra kammarens beslut vore formuleradt, ändringen komme att utsträckas till alla de arbetsföretag, som tillhörde väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning, således äfven järnvägar, dels i sakligt hänseende, att på grund af nuvarande stadgandet, att inga *väsentliga* ändringar af fastställda planer finge äga rum utan anmälan och vederbörligt tillstånd, styrelsen ansett sig kunna icke blott tillåta utan äfven uppmuntra vederbörande vägbyggnadsskyldiga att vid väglinjens renstakning till byggnad vidtaga alla de förbättringar, som med mindre ändringar i den fastställda planen kunde åstadkommas äfven utan att särskildt tillstånd därtill hunnit utverkas, blott parterna därom vore ense och styrelsen erhållit kännedom därom, att renstakningen utförts på tillfredsställande sätt; att således under bestående förhållanden i regeln sådana mindre ändringar, som medförde förbättringar i fastställda vägplaner, genomfördes på enklare och snabbare sätt än hvad skulle blifva förhållandet enligt ifrågavarande motion; att frågan, om en ändring i planen verkligen ledde till förbättring, ofta vore ganska invecklad och kräfde ett noggrannt öfvervägande; att frågor af juridisk

natur ofta stode i samband med ändringar i fastställda planer för allmänna arbeten; samt att vid ett distriktschefsmöte i januari 1895 alla distriktschefer utom en, i fråga om förökad befogenhet för distriktschef att godkänna ändringar i planer för vägbyggnader och andra allmänna arbeten, med hänsyn till sistberörda förhållande förklarat sig anse skäl saknas att göra ändring i gällande bestämmelser i detta ämne.

Kommittén har för sin del funnit, att det obestriddigen skulle medföra en icke oväsentlig lättnad för järnvägs byggande, om åt kontrollerande ingenjören inrymdes befogenhet att medgifva ändring i den fastställda planen, och att någon olägenhet af en sådan anordning icke vore att befara, därest samma befogenhet behörigen begränsades. Det hände icke sällan under en järnvägs byggande, att smärre ändringar i planen visade sig uppenbarligen vara till nytta ej blott för järnvägen själf utan äfven för de kringboende, som berördes af ändringen; men mången gång underlät man vidtaga densamma för att undgå den tidsförlust, som ett hänskjutande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste medföra.

Af det föreslagna stadgandets affattning framgår, att, om en ändring i ett hänseende medför förbättring men i ett annat försämring, kontrollerande ingenjören icke är behörig att afgöra frågan, äfven om han anser det slutliga resultatet innebära en förbättring. Något afvägande i sådant hänseende anser kommittén icke böra tillstädjas kontrollerande ingenjören; förbättringen skall vara uppenbar. Tydligt torde vara, att för att kontrollerande ingenjören skall vara behörig att medgifva en afvikelse i banans läge, som ej öfverstiger omkring 200 meter, afvikelsen uppenbarligen skall leda till förbättring, likasom att kontrollerande ingenjören icke är behörig att medgifva en större afvikelse i banans läge, äfven om densamma uppenbarligen länder till förbättring.

Tillägg till planen anser kommittén aldrig böra kunna medgifvas af kontrollerande ingenjören.

Af paragrafens affattning torde vidare framgå, att hvarken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller kontrollerande ingenjören har befogenhet att *föreskrifva* någon ändring i planen. Visserligen skulle af bestämmelserna i instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen följa, att styrelsen för närvarande ägde en dylik befogenhet, men

då, enligt kommitténs mening, icke ens Konungen i allmänhet kan, mot koncessionsinnehafvarens vilja, ålägga honom vidtaga någon ändring i den af Konungen fastställda planen, kan det naturligtvis icke ifrågasättas någon dylik befogenhet för en underordnad myndighet.

Såsom kommittén ofvan i motiven till 14 § i koncessionslagen och 55 § i förordningen angående byggnad och underhåll af enskild järnväg framhållit, anser kommittén den trafik, som bedrifves å spår till hamn, fabrik eller dylika ställen i allmänhet icke vara allmän, utan spåret vara att betrakta endast såsom ett växlingsspår. Skulle i undantagsfall allmän trafik vara tillåten å dylikt spår, är detta att anse såsom en grenbana, å hvilken de för järnväg för allmän trafik i allmänhet meddelade föreskrifter äro tillämpliga. I öfrigt får kommittén hänvisa till hvad kommittén i motiven till sistnämnda paragraf anført; viljande kommittén därvid endast framhålla, att under det en ifrågasatt ändring å färdig bana af ett växlingsspår af ifrågavarande slag, som utgår från linjen, i den mån spåret ligger inom järnvägens område, endast kan medgifvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, en dylik ändring under byggnadstiden äfven kan falla inom kontrollerande ingenjörens befogenhetsområde.

6 §.

Bestämmelserna i denna paragraf äro i hufvudsak lika med dem, som uti ifrågavarande hänseenden redan nu pläga meddelas vid beviljande af koncession. I ett par hänseenden skilja de sig dock.

Ur förslaget har nämligen till en början uteslutits bestämmelsen att jämnväl ritningar till byggnader, tillhörande stationer samt last- och hållplatser, skola för godkännande underställas kontrollerande ingenjören. Såsom af historiken framgår, är det först på senare tiden, som en dylik bestämmelse intagits i koncessionsresolutioner. Att ritningarna skola utmärka byggnadernas läge, torde vara nödigt, och att så skall ske, anser kommittén framgå af stadgandets affattning. Däremot håller kommittén före, att någon detaljgranskning af kontrollerande ingenjören rörande byggnadernas inredning o. d. ej behöfver ifrågakomma. Naturligtvis skola de innehålla de lokaler, som onförmälas i

kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, men att så är förhållandet, utrönes vid besiktningen eller afsyningen.

Ritningar till lastplatser upptagas för närvarande icke särskildt i koncessionsresolutioner, beroende därpå att lastplats nu anses såsom station. Enligt kommitténs förslag till förordning angående driften anses emellertid lastplats tillhöra linjen, hvarför ritningar till lastplatser i denna paragraf uttryckligen angifvits.

Vidare är i förslaget tillagdt, att äfven ritningar till stängsel skola för pröfning och godkännande underställas kontrollerande ingenjören. Detta synes kommittén, icke minst för jordägarens tryggande, vara af väsentlig betydelse, i det från början blir tillsedt, att stängslet är af den beskaffenhet, att det fyller fordringarna i 40 § i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, d. v. s. att det kan afhålla större kreatur från att inkomma å banan. Sedermera skall alltjämt kontroll utöfvas däröfver, att stängslet underhålls i behörigt skick.

Det brukar i koncessionsresolutioner stadgas, att kontrollerande ingenjören har att tillse, att åt stationer och hållplatser gifves det omfång, att en hvar af dem blifver för det dåvarande tillräcklig och framgent kan motsvara en möjligen växande trafiks fordringar på ökad utrymme, äfvensom att alla vattenaflopp blifva tillräckligt stora och att broarna erhålla den styrka och bärighet, att de kunna tåla de belastningar, som uti ett af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdadt cirkulär föreskrifvits. Dessa bestämmelser har kommittén ansett icke behöfva upptagas i denna förordning; det är tydligt, att kontrollerande ingenjören, för att kunna godkänna de uppgjorda ritningarna, skall tillse, att desamma öfverensstämma med hvad i förekommande fall är i lag eller författning stadgadt. I kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg äro bestämmelser gifna angående broars styrka och bärighet äfvensom angående utläggande af tillräckligt stort område för station. Hvad angår anordnande af tillräckliga vattenaflopp torde, på sätt i motiven till nämnda förslag utvecklats, särskilda lagbestämmelser komma att i sådant hänseende meddelas.

Angående anställandet hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af en broinspektör får kommittén hänvisa till motiven till 15 §.

7 §.

Att koncessionsinnehafvaren bör hafva rätt att få kontrollerande ingenjörens beslut, i hvilken fråga det än må vara, underställt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens pröfning, har synts kommittén tydligt; hvarför en dylik allmän rätt uttalats i denna paragraf.

8 §.

Dessa bestämmelser motsvara hvad nu uti ifrågavarande hänseenden plägar stadgas, allenast med det tillägg, som föranledts af kommitténs förslag om befogenhet för kontrollerande ingenjören att medgifva vissa ändringar i den fastställda planen.

9 §.

För närvarande plägar i koncessionsresolutioner stadgas, att det åligger koncessionsinnehafvaren att för granskning ej mindre af ifrågasatta smärre ändringar i afseende å banans läge och balanslinje samt planens detaljer för öfrigt än äfven af ritningar till stationer, hållplatser och broar ersätta statens kontrollerande ingenjör i enlighet med gällande »taxa på arfvode för förrättningar, som verkställas af tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten». Liknande skyldighet är af kommittén upptagen i förevarande paragraf. Då emellertid, enligt kommitténs förslag, äfven annan än distrikts-tjänsteman kan förordnas till kontrollerande ingenjör, och då ifrågavarande ersättning enligt gällande taxa i visst fall kan blifva olika, om kontrollerande ingenjören är distriktschef eller distriktsingenjör, torde ett tillägg till taxan blifva erforderligt rörande ersättningen, då annan än distriktstjänsteman är kontrollerande ingenjör. Kommittén håller före, att denne bör i detta hänseende likställas med distriktschef. Emellertid har kommittén icke ansett sig böra föreslå något sådant tillägg till taxan, då äfven andra tillägg

af anledning att annan än distriktstjänsteman förordnas till kontrollerande ingenjör torde blifva erforderliga, och dessa tillägg lämpligen böra uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att föreslå. En distriktstjänsteman, som är kontrollerande ingenjör, åtnjuter af statsmedel, utom sin lön, rese- och traktamentsersättning för de förrättningar, han såsom kontrollerande ingenjör verkställer. Sistnämnda ersättning torde böra förklaras äfven skola tillkomma annan till kontrollerande ingenjör förordnad person; och då det jämväl kan blifva erforderligt, att ett särskildt arfvode tillerkännes denne, skulle kunna anses lämpligt, att en bestämmelse därom intoges i taxan. Det synes kommittén, att sådant arfvode borde, på fränställning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bestämmas af Konungen. Att detta arfvode bör utgå af statsmedel, anser kommittén billigt, då eljest den ene koncessionsinnehafvaren, måhända till följd af förhållanden, öfver hvilka han icke har något inflytande, kan komma i en sämre ställning än den andre.

Någon särskild ersättning åt broinspektör för granskning af ritning till bro enligt 6 § anser kommittén icke böra ifrågakomma.

10 §.

Det förordnande att vara kontrollerande ingenjör, som vid en järnvägs första anläggning meddelas, omfattar tiden till och med järnvägens afsynande. Ändrings- eller tilläggsarbeten, som därefter vidtagas, kunna vara af den omfattande beskaffenhet, att en särskild kontrollerande ingenjör lämpligen bör förordnas. Det kan äfven tänkas, att den, som enligt denna förordning har att utöfva närmaste tillsynen öfver banans underhåll och som i allmänhet, där ej särskildt förordnande meddelats, har att kontrollera arbetet i fråga, är jäfvig, såsom t. ex. om han uppgjort planen till detsamma. I detta fall bör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordna annan kontrollerande ingenjör.

III KAP.

Besiktning och afsyning af bana.

11 §.

I ofvannämnda kungl. kungörelse den 11 december 1874, § 2, stadgas, att för utrönande, huruvida enskild järnvägsanläggning jämte därtill hörande inrättningar och rullande materiel är i allo öfverensstämmande med fastställd plan och de föreskrifter, som i öfrigt kunna vara meddelade, skall, sedan anläggningen anmälts vara fullbordad, *afsyning* verkställas, samt att, om det ifrågasättes att för allmän rörelse upplåta enskild järnbana eller del däraf, innan ännu anläggningen i sin helhet blifvit så fullbordad, att den kan till afsyning meddelas, skall genom föregående *besiktning* utrönas, huruvida banan eller bandelen med därtill hörande inrättningar och rullande materiel är i sådant skick, att trafik därå kan utan fara för personer eller gods bedrivas.

I dessa stadganden förutsättes således såsom regel, att en järnväg icke öppnas för allmän trafik, förr än densamma blifvit i allo fullbordad, då afsyning af järnvägen skall äga rum, och att endast i undantagsfall — »om sådant ifrågasättes» — en järnväg därförinnan önskas öppnad för trafik, då besiktning skall äga rum. Erfarenheten har emellertid visat, att hvad som år 1874 tänktes såsom regel blifvit undantag och att således i regeln en järnväg öppnas för trafik, innan den blifvit i allo fullbordad. Då sådant utan fara för trafiksäkerheten låter sig göra och då det såväl för koncessionsinnehafvaren som för ortsinvånarne måste vara angeläget att så fort som möjligt få järnvägen öppnad för trafik, är den nämnda utvecklingen helt naturlig. Kommittén, som jämväl finner densamma ur det allmännas synpunkt fullt berättigad, har äfven i sitt förslag till koncessionslag, § 18, upptagit, att Konungen vid koncessionsmeddelande bestämmer, jämte viss tid för arbetets påbörjande, dels tid, då järnvägen skall vara för allmän trafik öppnad, och dels tid, då järnvägen skall vara i allo fullbordad.

I anslutning härtill är i denna paragraf i första rummet upptaget järnvägens öppnande för trafik före arbetets afslutande. De olika benämningarna å förrättningen i ena eller andra fallet, hvilka hittills användts och ingått i det allmänna medvetandet, hafva af kommittén bibehållits.

12 §.

I kungörelsen den 11 december 1874, § 3 punkt 1, stadgas, att afsyning eller besiktning skall af vederbörande begäras medelst skriftlig ansökan, som ingifves till den af Kungl. Maj:t eller styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader till öfvervakande af järnvägsanläggningen förordnade ingenjör och af denne ofördröjligen öfverlämnas till nämnda styrelse, hvilken det åligger att om den begärda förrättningens verkställande skyndsamt föranstalta.

Kommittén har ansett lämpligt och förenadt med mindre omgång, att ansökan om förrättningen gjordes direkt hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

13 §.

I fråga om sammansättningen af den nämnd, som har att verkställa förrättningar af ifrågavarande slag, gäller för närvarande, enligt § 3 punkt 2 i kungörelsen den 11 december 1874, att på framställning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen har att, till deltagande jämte öfvervakande ingenjören i den begärda förrättningen, förordna ej mindre sin inspektör eller annan lämplig person, kunnig uti anordning och skötsel af järnväg och därtill hörande inrättningar, hvarpå trafikens säkerhet beror, än äfven en särskildt med afseende å den rullande materielen samt undersökningen och pröfningen af dess beskaffenhet och öfverensstämmelse med gällande föreskrifter sakkunnig person.

Hvad till en början angår kontrollerande ingenjörens deltagande uti ifrågavarande förrättning synes kommittén, att allvarliga invändningar kunna däremot göras. Denne har haft i uppdrag att under arbetets fortgång öfvervaka, att detsamma utförts i enlighet med gällande föreskrifter och på ett fullt betryggande sätt. Den slutliga besiktningen eller afsyningen har till ändamål att i samma hän-

seenden kontrollera det fullbordade arbetet; häri ingår således äfven en kontroll öfver det sätt, hvarpå kontrollerande ingenjören fullgjort sitt ifrågavarande uppdrag; och det kan vid sådant förhållande icke vara lämpligt, att denne deltagar såsom besiktningsman i berörda förrättning.

Hvad angår de två öfriga besiktningsmännen, torde intet vara att erinra mot vare sig deras lämplighet eller sakkunskap. Inspektörsbefattningen vid statens järnvägar har sedan länge upphört att finnas; järnvägsstyrelsen plägar numera utse två personer, af hvilka den ene är kunnig uti anordning och skötsel af järnväg och därtill hörande inrättningar, hvarpå trafikens säkerhet beror, den andre särskildt sakkunnig med afseende å den rullande materielen. Enligt kommitténs förslag skall emellertid vid förrättning, hvarom nu är fråga, den rullande materielen icke göras till föremål för besiktning, utan skall undersökning af densamma redan förut hafva försiggått. Med en sådan anordning förefinnes alltså icke vidare vid samma förrättning något behof af särskild sakkunskap i afseende å den rullande materielen.

Då kommittén sålunda haft att föreslå en ny sammansättning af besiktningsnämnden i fråga, har det till en början syns kommittén lämpligt, att denna erhöles en större stabilitet än som kunde blifva förhållandet, därest dess medlemmar utsåges för hvarje särskild förrättning. Det torde nämligen icke kunna anses utan betydelse, att likartade principer tillämpas, då det gäller att bedöma, huruvida den ena eller den andra järnvägen uppfyllt de fordringar, som ansetts böra ställas å densamma i afseende å dess byggande och utrustning. Kommittén har därför föreslagit, att ifrågavarande uppdrag skall öfverlämnas till en permanent kommission, bestående af tre ledamöter. Visserligen skulle dessa utses endast för en tid af tre år i sänder; men det torde kunna tagas för gifvet, att i regeln förordnandet upprepas äfven för följande perioder.

Vidare har det syns kommittén vara af vikt, att kommissionen, på samma gång dess medlemmar naturligtvis besatte största möjliga sakkunskap, erhöles ett mot det viktiga uppdraget svarande anseende. I sådant syfte har kommittén föreslagit, att kommissionens ledamöter skola utses af Konungen. Det har inom kommittén varit ifrågasatt, att förslag därtill skulle uppgöras samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen skulle i så-

dant hänseende föreslå en hvar. Då emellertid härvidlag hänsyn uteslutande är att taga till sakkunskap och opartiskhet, har kommittén ansett, att Konungen själf utan svårighet bör kunna finna personer, hvilka fylla fordringarna i dessa hänseenden, och att det ej kan för Konungen vara af något intresse att höra de ifrågasatta förslagsställarnes mening i en fråga, som icke kan sägas beröra dem i annan mån än genom det allmännas, af Konungen bevakade intresse att till uppdraget i fråga erhålla så skickliga och samvetsgranna personer som möjligt. Att Konungen skall kunna till ledamot i kommissionen utse ej blott en statens tjänsteman utan äfven en enskild person, denne må vara anställd vid enskild järnväg eller icke, vill kommittén såsom sin mening uttala.

Ehuru kontrollerande ingenjören af förut nämnda skäl icke bör deltaga i själfva förrättningen, måste det dock anses icke blott lämpligt utan till och med nödvändigt, att han, som bäst bör känna till förhållandena, är tillstädes vid förrättningen för att tillhandagå med upplysningar. Hans närvaro kan äfven tjäna ett annat ändamål, nämligen att vara representant för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Intet hindrar emellertid, att styrelsen, om den så önskar, genom annan person inställer sig vid förrättningen, liksom koncessionsinnehafvaren naturligtvis har rätt att själf eller genom ombud därvid tillstädesvara. Något uttryckligt stadgande därom torde icke vara behöfligt.

14 §.

Affattningen af denna paragraf gifver vid handen, att enligt kommitténs mening en järnväg eller del af järnväg visserligen kan få öppnas för allmän trafik, ehuru densamma icke blifvit till alla delar fullbordad; men att en oeftergiflig fordran för rätten att få en järnväg öppnad för trafik är, att hvad af järnvägsanläggningen är utfördt är i öfverensstämmelse med fastställd plan och öfriga, i lag eller författning meddelade föreskrifter. Då banan blifvit afsynad, äro några undantagsbestämmelser icke tillåtna.

15 §.

Broar af mindre spännvidd än 10 meter kontrolleras såsom trummor, vägportar och kulvertar i sammanhang

med banan af kontrollerande ingenjören. Då kontrollen af broar af större spännvidder måste anses förutsätta sådana specialkunskaper i brobyggnadstekniken, som icke i allmänhet äro till finnandes hos kontrollerande ingenjören, har kommittén föreslagit, att för denna kontroll må anställas en specialtekniker hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Rättast vore, att broarna besiktigades och profbelastades, innan de befarits med lokomotiv eller tyngre tåg, ty eljest kan det inträffa, att en af de olika faktorer, hvaraf man kan sluta till arbetets godhet, nämligen den kvarblifvande nedböjningen, ej blir af fullt samma värde, som den skulle haft, om profbelastningen verkställts, innan någon trafik å bron ägt rum; men då det skulle leda till allt för stora svårigheter vid byggnadsarbetets bedrivande, om gruståg eller lokomotiv ej finge befara bron, innan den profbelastades, har detta ej föreslagits.

Att föreskrifva, att broinspektören ovillkorligen skall följa arbetet med broöfverbyggnadens utförande i verkstaden, skulle blifva allt för betungande och ofta vara onödigt, men i fall, då det särskildt kan vara af nöden, att så sker, måste rätt därtill finnas. När detta är behöfligt, får broinspektören själf afgöra.

16 §.

Profningsintyg öfver materialet bör vara utfärdadt af någon offentlig profningsanstalt eller eljest af fullt kompetent person samt så affattad, att man kan vara förvissad om, att det gäller just det material, som användts i den ifrågavarande bron. Fixpunkterna skola utsättas, så att desamma ej förändra höjdläge, äfven om brons landfasten med undergrund skulle sätta sig.

17 §.

Kommittén har tänkt sig, att den i punkt a) omnämnda belastningen kan påföras antingen i form af pålagda tyngder, såsom grus, räls eller dylikt, hvilket nu brukas, eller ock i form af ett tåg, bestående af vattenfyllda tankvagnar, sådana som användas vid tyska järnvägar, eller

af särskilda, för ändamålet anordnade vagnar t. ex. bjälkar på vanliga vagnshjul. Det bör stå vederbörande fritt att använda det sätt, som vid tillfället blir bekvämast.

Stadgandet i punkt b) är en nyhet för vårt land men förekommer i utländska förordningar. Det är ju gifvet, att en bro ej kan få vara huru svag som helst i sidoled, ty utom det att ett allt för starkt utsvängande i sidoled gör faran för urspärning större än på den fasta banan, så verkar äfven ett sådant vibrerande småningom förstörande på förbindningarna och därmed på brons bestånd. Det är emellertid härvid såsom vid all profbelastning icke lämpligt att anstränga broarna mera, än som är behöfligt, och därför har kommittén ansett, att vid detta prof tyngre tåg icke behöfva användas än de tyngsta, som vanligen skola gå på bron. Ett annat skäl härför är, att man vid profvets utförande svårigen skulle kunna anskaffa annan tågmateriel än den, som finnes vid banan, ty med ett provisoriskt sammansatt tåg, sådant som kommer till användning i det under a) beskrifna profvet, skulle man ej kunna använda den största, för banan tillåtna hastigheten. Den kvarblifvande nedböjningen enligt a) får enligt nu gällande bestämmelser ej öfverstiga $\frac{1}{5}$ af hela nedböjningen. Då hela nedböjningen består af summan af den elastiska och den kvarblifvande nedböjningen, är det tydligt, att det blir samma resultat, om man bestämmer den tillåtna kvarblifvande nedböjningen till $\frac{1}{5}$ af hela nedböjningen eller till $\frac{1}{4}$ af den elastiska. Häruti är således ingen ändring föreslagen. En nyhet är det emellertid, att den verkliga elastiska nedböjningen skall jämföras med den beräknade, och att den förra får öfverstiga den senare med 10 %. Detta medgifvande förekommer i några utländska förordningar och har af kommittén ansetts vara lämpligt, då beräkningarna ej kunna vara så absolut säkra, att icke ett så pass stort spelrum som 10 % erfordras. Genom jämförelsen mellan beräknad och verklig nedböjning vinnes en synnerligen säker kontroll på beräkningarnas tillförlitlighet. Hvad storleken af den horisontala utböjningen beträffar, så föreskrifves i den schweiziska förordningen angående broars beräkning och profning, att densamma ej får uppgå till mera än $\frac{1}{8000}$ af spännvidden. I den bayerska förordningen utsättes intet mått, utan föreskrifves endast, att utböjningen skall uppmätas.

Det är ju gifvet, att, om en profning och uppmätning i detta hänseende föreskrifves, bör äfven ett visst mått angifvas såsom det största, som får förekomma. För att kunna bestämna detta, har det emellertid varit nödvändigt att anställa försök i detta hänseende på broar här i landet, som blifvit beräknade enligt här gällande bestämmelser, hvilka icke äro strängare än de, som af kommittén föreslås. Kommittén uppdrog därför åt öfverste Wijnbladh och professor Magnell att anställa försök i nu nämnda syfte. Dessa försök företogos under sommaren 1906 å en del broar å norra stambanan, hvilka ställdes till förfogande af kungl. järnvägsstyrelsen. Som öfverste Wijnbladh blef förhindrad att deltaga i de flesta försöken, måste desamma, utom vid bron öfver Fyrisån, utföras af professor Magnell ensam. Försöken utfördes på det sätt, att bredvid bron uppsattes af bron fullkomligt oberoende fackverksställningar af grof ståltråd, hvilka mycket väl stagades i sidoledd och å hvilka fästades ritstift, som under brons svajningar ritade diagram på kort, som blifvit fästade vertikalt i tvärreglarnes förlängning. Sedan proftåget passerat, kontrollerades, att ritstiften återgått till resp. utgångspunkter. De sålunda uppritade diagrammen utvisade utböjningen, motsvarande tågets olika ställningar på bron, samt motsvarande nedböjning.

Vid de större broarna, där det skulle hafva blifvit allt för dyrbart att anordna nyssnämnda fackverk, aflästes utböjningarna direkt med afvägningstuber på skalor, som voro fästade å bron. Äfven iakttogs på nu beskrifna sätt utböjningen midt öfver järnbockarna, där sådana förekommo, och reducerades öfverbyggnadens maximiutböjning med afseende på bockarnas utböjning.

Resultaten af dessa försök äro upptagna i följande tabell, af hvilken framgår, att öfverbyggnadens reducerade utböjning ingenstädes uppgått till mera än $\frac{1}{8000}$ af spännvidden, samt att ingen bock haft större utböjning än $\frac{1}{3366}$ af boc-kens höjd.

T a-

öfver resultaten af de å broar å bandelen Långsele—Boden
brobjälkarnas ho-

Namn.	Spann.	Spännvidd eller bockhöjd.	1 Lok. typ L.									2 Lok. typ L. och								
			Södra 4. delen.			Midten.			Norra 4. delen.			Södra 4. delen.			Midten.					
			km. pr tim. V.	mm. nedb.	mm. utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.			
Faxälfven.	Södra sp. Parabel.	60.0	65	21	4,0	65	31	5,0	65	22	3,5	36	31	3,1	36	40	2,6			
												62	31	3,0	62	41	3,0			
												62	30	3,5	62	40	3,8			
	Rörligt lager på södra landfästet.		—	—	—	—	—	—	—	—	36	5,9	3,0							
											62	4,0	3,2	—	—	—				
	Norra sp. Kontinuerlig plåtbalk. Två spänn, hvar- dera 30 m.	30.0	65	11	2,4	65	18	3,1	65	10	2,0	36	10	1,5	36	15	1,8			
												62	11	2,0	62	19	3,8			
												62	12	2,0	62	19	2,8			
	Öre älf.	Södra. Parabel.	16.0	—	—	—	23	—	1,0	—	—	—	—	—	—	26	—	2,0		
							44	—	2,0 (1,5)	—	—	—	—	—	—	44	—	2,0 (1,5)		
Järnbock.		11,5	20	—	1,0	—	—	—	—	—	18	—	1,0	—	—	—				
			41	—	1,0	—	—	—	—	—	38	—	1,0							
Södra Mellersta. Parabel.		47,8	20	—	1,0	20	—	2,0	22	—	2,0	22	—	3,0	23	—	4,0			
			44	—	2,0	44	—	3,0	47	—	4,0 (2,25)	41	—	4,0 (2,75)	38	—	4,0			
Järnbock.		34	20	—	1,0	—	—	—	—	—	20	—	2,0	—	—	—				
			51	—	2,0	—	—	—	—	—	41	—	2,0							
Norra Mellersta. Parabel.		53.0	22	—	2,0	20	—	2,0	20	—	1,0	18	—	4,0	18	—	5,0			
			41	—	3,0	40	—	4,0 (2,5)	40	—	3,0	36	—	4,0 (2,0)	40	—	3,0			
Järnbock.		34	20	—	1,0	—	—	—	—	—	23	—	4,0	—	—	—				
			40	—	1,0	—	—	—	—	—	40	—	2,0							
Norra. Parabel.	52,1	20	—	2,0	20	—	2,0	20	—	1,0	20	—	4,0	20	—	5,0				
		40	—	2,0	40	—	4,0 (3,5)	40	—	2,0	40	—	4,0	40	—	5,0 (4,0)				
Hörne å.	Plåtbalk.	20,0	60	5	1,0	60	11	1,2	60	6	0,9	60	6	1,8	60	13	1,8			
			32	5	1,1	32	9,5	1,0	32	5	0,5	60	5,5	1,2	60	12	1,5			
												28	5	0,9	28	11	1,0			

• • •

.

Y

[illegible]

Namn.	Spann.	Spännvidd eller bockhöjd.	1 Lok. typ L.									2 Lok. typ L.								
			Södra 4. delen.			Midten.			Norra 4. delen.			Södra 4. delen.			Midten.					
			km. pr tim. V.	mm. nedb.	mm. utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.			
Ume älf.	Södra. Parabel.	61,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	1,0	22	—	2,0			
												59	—	2,0	65	—	4,0			
	Mellersta.	61,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	1,0	27	—	1,0			
												65	—	3,0	65	—	2,0			
	Stenpelare.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	1,0	65	—	1,0			
	Norra sp. Parabel.	61,0	34	11	1,7	34	14	1,3	34	13	1,9	27	17	2,4	27	22	2,1			
			65	13	2,0	65	15	2,4	65	14	2,5	50	18	2,3	50	24	1,6			
Vindelälven på Umebanan.	Västra sp. Parabel.	70,0	36	12	1,0	36	16	2,0	36	12	1,0	32	19	1,0	32	24	2,0			
			60	12	1,5	65	18	4,0	60	13	1,5	56	20	2,0	65	26	5,0			
	Södra sp. Parabel.	30,0	—	—	—	34	9	2,0	—	—	—	—	—	—	19	13	2,0			
			—	—	—	62	10	3,0 (2,5)	—	—	—	—	—	—	26	12	2,0			
Vindelälven på Stambanan.	Järnbock.	23,16	36	0	1,0	—	—	—	—	—	—	20	1	1,0	—	—	—			
			62	1	1,0	—	—	—	—	—	—	38	1	1,0	—	—	—			
	Södra mellersta.	62,0	—	—	—	31	15	2,0	—	—	—	21	16	1,5	22	19	2,0			
			—	—	—	68	12	5,0 (4,0)	—	—	—	40	17	2,0	32	20	2,0			
	Järnbock.	23,21	30	0	0,0	—	—	—	—	—	—	23	1	1,0	—	—	—			
			68	0	1,0	—	—	—	—	—	—	25	1	1,0	—	—	—			
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	1	1,0	—	—	—			
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	1	2,0	—	—	—			
Skellefte älf.	Järnbock.	8,00	35	0	0,0	60	0	0,0	—	—	—	30	0	0,0	60	0	0,0			
	Mellersta. Parabel.	61,0	—	—	—	30	13	1,0	—	—	—	—	—	—	25	18	2,0			
			—	—	—	60	14	2,0 (1,25)	—	—	—	—	—	—	60	21	3,0 (2,25)			

och Kc.			G o d s t å g.									Utböjning af öfverbyggnaden, reducerad med afseende på bockens utböjning.		Bockens utböjning såsom del af bockens höjd.
Norra 4. delen.			Södra 4. delen.			Midten.			Norra 4. delen.			Max. utböjning såsom del af spännvidden.	Max. utböjning för 1 lok. såsom del af spännvidden.	
V.	nedb.	ntb.	V.	nedb.	ntb.	V.	nedb.	ntb.	V.	nedb.	ntb.			
26	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 066	—	—
72	—	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	—	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 049	—	—
72	—	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	19	2,6	32	11	1,5	32	14	3,5	32	12	4,5	—	—	—
50	20	2,5	40	17	1,8	40	25	3,2	40	21	3,3	0,000 074	0,000 042	—
60	20	2,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fincka (10,0 ton).			Lapplandsexpress											
32	20	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 071	0,000 057	—
70	22	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 083	0,000 083	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 086
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 065	0,000 065	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 086
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 037	0,000 020	—

Namn.	Spann.	Spännvidd eller bockhöjd.	1 Lok. typ L + 1 finka (10.0 ton).									2 Lok. typ L och Kc ₃ + 1								
			Södra 4. delen.			Midten.			Norra 4. delen.			Södra 4. delen.			Midten.					
			km. pr tim. V.	mm. nedb.	mm. utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.	V.	nedb.	utb.			
Skellefte älf.	Järnbock.	8.00	35	1	1,0	56	1,5	1,5	—	—	—	30	1	1,0	70	1,5	1,5			
	Norra sp. Parabel.	30,0	—	—	—	30	14	2,0	—	—	—	—	—	—	30	16	2,0			
Petike å.			—	—	—	56	15	2,0	—	—	—	—	—	—	56	18	2,5			
								(1,25)									(1,75)			
	Södra sp. Parabel.	20,0	—	—	—	40	14	2,0	—	—	—	—	—	—	30	15	3,0			
			—	—	—	60	15	3,0	—	—	—	—	—	—	50	16	4,0			
								(2,0)									(3,0)			
	Järnbock.	6.73	40	0	1,0	60	1,0	2,0	—	—	—	33	1	1,0	50	1,5	2,0			
	Mellersta. Parabel.	24,0	—	—	—	33	14	2,0	—	—	—	—	—	—	33	14	2,0			
			—	—	—	60	15	4,0	—	—	—	—	—	—	55	16	4,0			
Lule älf.								(2,5)									(2,5)			
	Järnbock.	6.73	33	0	1,0	—	—	—	—	—	—	30	1	1,0	—	—	—			
			60	0	1,0	—	—	—	—	—	—	50	1	1,0						
	Norra sp. Parabel.	20,0	—	—	—	30	12	2,0	—	—	—	—	—	—	30	10	2,0			
			—	—	—	60	12	3,0	—	—	—	—	—	—	50	12	2,0			
								(2,5)									(1,5)			
	Södra sp. Parallell- balk.	50,0	35	9	0,8	35	13	0,9	35	9	1,0	10	14	0,6	10	19	0,8			
			75	10	1,9	75	13	2,1	75	9	1,9	30	14	0,9	30	19	1,3			
Bod-ån.												34	14	1,0	34	20	1,1			
												68	14,5	1,4	68	20	1,5			
												50	14	1,4	50	17	1,5			
	Mellersta. Parallell- balk.	62,0	35	10	1,0	35	16	2,0	35	10	1,0	30	16	1,0	34	19	2,0			
			75	12	3,0	70	18	4,0	75	11	2,0	50	15	1,0	55	22	3,0			
	Norra sp. Parallell- balk.	50,0	—	—	—	35	14	1,0	—	—	—	—	—	—	32	18	1,0			
			—	—	—	80	15	2,0	—	—	—	—	—	—	70	20	2,0			
	Parallell- balk.	21,33	30	6	1,5	30	9	1,7	30	6	1,1	30	6,5	1,3	30	9	1,1			
Fyris å.			60	6,5	1,6	60	10	1,9	60	6	0,8	60	8,0	2,0	60	12	2,1			
												62	7,0	2,0	62	11	2,5			
	Rörtigt lager.	—	70	1,3	1,6	{Förskjutning i längdfr. medelläget}					2,3	70	3,0	1,9	längdfr. me-					
	Brosp.	40,97	70	12	1,4	70	13,5	1,0	70	12	0,9	70	16	2,0	70	19	3,1			
	Fast lager.	—	70	1,0	0,6	längdled					0,0	70	1,2	0,6	längd-					

fänka (10.0 ton).			G o d s t å g.									Utböjning af öfverbyggnaden. reducerad med afseende på bokens utböjning.		Bokens ut- böjning så- som del af bokens höjd.
Norra 4. delen.			Södra 4. delen.			Midten.			Norra 4. delen.			Max. utböjning såsom del af spännvidden.	Max. utböjning för 1 lok. så- som del af spännvidden.	
V.	nedb.	uth.	V.	nedb.	uth.	V.	nedb.	uth.	V.	nedb.	uth.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 188
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 058	0,000 042	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 100	0,000 150	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 297
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 104	0,000 104	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 149
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 125	0,000 125	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	10	0.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 040	0,000 040	—
30	14	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	14	1.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	14	2.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	15	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	15	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 065	0,000 065	—
60	16	2.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 040	0,000 040	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	6	1.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,000 117	0,000 089	—
60	9	2.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	7.5	2.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K d.														
delläget		2,6	40	2.0	2.0	————— längdled —————						2.0	—	—
70	15	1.1	40	10	1.8	40	15	1.8	40	12	0.6	0,000 076	0,000 034	—
led		0.0	40	1.0	0.5	————— längdled —————						0.0	—	—

Då de undersökta broarna äro beräknade efter bestämmelser, som icke äro strängare än de, som nu föreslås för de enskilda järnvägarnas broar, anser kommittén, att de i denna paragraf angifna måtten böra fastställas såsom maximummått. Anmärkningsvärdt är, att den största utböjningen i några fall förekommer, då endast ett lokomotiv användes. Då detta emellertid ej är regel, och då det visat sig, att ett vanligt godståg kunnat åstadkomma större utböjning än två lokomotiv, bör det vara säkrast att vid provet använda ett så beskaffadt tåg, som föreslås uti punkt b). Utböjningen för ett sådant tåg bör i alla händelser blifva mera oberoende af tillfälligheter än den utböjning, som visar sig, då ett lokomotiv användes, och således erbjuda större säkerhet såsom norm.

Utböjningen af en bock borde, om den vid sin topp åverkas af en böjande kraft, som är lika med den böjande kraften på balkens midt, samt dess höjd är lika med balkens längd, blifva 16 gånger så stor som balkens utböjning d. v. s., om denna senare är $\frac{1}{8000}$ af spännvidden, borde bockens utböjning blifva $\frac{1}{500}$ af höjden; detta dock under förutsättning att bådas tröghetsmoment i motsvarande sektioner äro lika. Nu är emellertid den vanliga konstruktionen af järnbockar för broar sådan, att dessa utvidgas ganska betydligt i sidoleddet mot basen, något som icke är förhållandet med brobalkar med afseende på midtsektionen, och detta förklarar, att utböjningen enligt försöken visar sig blifva så väsentligt mycket mindre än $\frac{1}{500}$ af höjden. Kommittén anser med stöd af de utförda försöken, att denna utböjning af brobockar vid nu brukliga konstruktionssätt, hvilket har visat sig i öfrigt ändamålsenligt, icke bör få öfverskrida $\frac{1}{3000}$ af bockens höjd.

Enligt elasticitetsteorien skulle utböjningen af såväl balkar som bockar vara proportionell mot kuben af spännvidden resp. bockhöjden, dock under förutsättning, att den böjande kraften är anbringad å balkens midt och bockens ända samt utgöres af en hvilande belastning.

Att detta resultat ej visar sig vid de ifrågavarande försöken, förklaras däraf, att broöfverbyggnadens massa genom sin tröghet här spelar in hämmande på den åverkan- de kraften, som kan anses proportionell mot tågets massa. Ju större således spännvidden är, desto större blir detta hämmande inflytande, hvilket på ett regelbundnare sätt

måste gifva sig till känna på balkarna än på bockarna. Bockens massa spelar nämligen här icke samma roll som balkens, i det att en hög bock kan uppbära en lätt balk, men en stor spännvid alltid motsvaras af en i samma mån tung balk.

18 §.

Enligt undersökningar, som kommittén låtit verkställa, hafva under åren 1897—1906 75 järnvägar öppnats för allmän trafik; af dessa hafva 44 varit försedda med broar med en spännvidd af 10 meter eller däröfver till ett sammanlagdt antal af 123 och en sammanlagd längd af 3760 meter. För de särskilda åren i tioårsperioden ställer sig resultatet af undersökningen så, att på år 1897 komma 12 broar med en sammanlagd längd af 328,1 meter, på år 1898 6 broar med en längd af 99,4 meter, på år 1899 16 broar med en längd af 691,9 meter, på år 1900 20 broar med en längd af 642,2 meter, på år 1901 13 broar med en längd af 544,1 meter, på år 1902 21 broar med en längd af 457,3 meter, på år 1903 1 bro med en längd af 12 meter, på år 1904 10 broar med en längd af 456,3 meter, på år 1905 8 broar med en längd af 266,3 meter och på år 1906 16 broar med en längd af 262,4 meter.

Dessa undersökningar gifva vid handen, att den brolängd, som skulle blifva föremål för undersökning, växlar ganska betydligt under de olika åren. Tager man emellertid ett medeltal, skulle den årliga brolängden blifva 376 meter och den i paragrafen föreslagna ersättningen alltså 3 760 kronor om året. Grunden för ersättningens utgående, 10 kronor för löpande meter, finnes redan använd i gällande »taxa på arfvode för förrättningar, som verkställas af tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten».

Beträffande broinspektörens aflöningsförmåner i öfrigt har kommittén tänkt sig ett begynnelseafvode af 5 500 kronor, som efter fem år skulle kunna ökas med 500 kronor och efter ytterligare fem år likaledes med 500 kronor. Dessutom skulle han hafva rätt till rese- och dagtraktamentsersättning enligt III klass i gällande resereglemente, hvilken ersättning borde utgå af statsmedel. För fördelning mellan staten och den enskilda järnvägen af ersättningen till broinspektören får kommittén hänvisa till hvad kommittén nedan under 27 § anfört i fråga om ersättning till ledamot i kommissionen.

19 §.

Hvad vid undersökningen af broar förekommit skall kommissionen taga i öfvervägande och, såsom i 20 § stadgas, däröfver likasom öfver järnvägsanläggningen i öfrigt — med undantag af rullande materiel — afgifva utlåtande.

Skenmaterialets beskaffenhet bör undersökas vid någon allmän profningsanstalt eller eljest af någon fullt kompetent person; och har kontrollerande ingenjören att tillse, att detta material, likasom allt annat, som vid järnvägsbyggnaden användes, är af fullgod beskaffenhet. Det torde ligga i järnvägsbyggarens eget intresse att, innan han nedlägger skenorna, förvissa sig om kontrollerande ingenjörens godkännande af desamma. Skenmaterialets beskaffenhet utgör gifvetvis föremål äfven för kommissionens pröfning. Att det ansetts nödigt att särskildt föreskrifva, att det bevis i detta hänseende skall företes för kommissionen, beror dels på den stora betydelse, skenmaterialets beskaffenhet har för trafiksäkerheten, och dels på omöjligheten att på annat sätt förvissa sig om densamma.

I motiven till kommitténs förslag till lag angående korsning af enskild järnväg och väg har kommittén närmare utvecklat betydelsen af att vid den af kommissionen hållna förrättning åstadkommes utredning, såväl därom att frågan om koncessionsinnehafvarens skyldighet att anordna järnvägens korsning med väg i skilda plan blifvit afgjord i enlighet med bestämmelserna i 1—4 §§ i nyssnämnda lag, som ock därom att, Konungens befallningshafvande verkställt den pröfning, som enligt samma lag åligger Konungens befallningshafvande att verkställa; dessförinnan får nämligen tillstånd icke lämnas till järnvägs öppnande för allmän trafik. Är sådant tillstånd redan lämnadt och verkställes sedermera afsyning, torde vid denna förrättning icke behöfva åstadkommas utredning om den pröfning af ifrågavarande slag, som Konungens befallningshafvande må hafva verkställt under tiden mellan besiktningen och afsyningen; dylik pröfning kan äfven efter afsyningen komma att äga rum.

Hvad angår utredningen angående koncessionsinnehafvarens skyldighet att anordna korsning i skilda plan, vill kommittén erinra, att enligt nyssnämnda förslag anspråk på dylik korsning från väginressenternas sida endast skall framställas hos koncessionsinnehafvaren. Det har inom

kommittén varit ifrågasatt, att sådant anspråk samtidigt skulle anmälas hos någon myndighet, exempelvis kontrollerande ingenjören, då med ett sådant stadgande möjliggjordes att vid den af kommissionen hållna förrättningen förebringa bevis, i hvilka fall anspråk af ifrågavarande slag blifvit framställda. En föreskrift, att anspråket skall framställas jämväl hos offentlig myndighet, skulle gifvetvis komma att verka betungande för koncessionsinnehafvaren; och har kommittén funnit ändamålet med densamma — att vinna utredning i berörda hänseende — kunna på ett tillfyllestgörande sätt ernås genom en enkel uppgift om förhållandet af koncessionsinnehafvaren. Då den, som framställt anspråket, gifvetvis för tryggande af sin rätt förskaffat sig bevis därom, torde nämligen all möjlighet vara utesluten, att koncessionsinnehafvaren skulle lämna någon mot verkliga förhållandet stridande uppgift.

20 och 21 §§.

Dessa paragrafer motsvara 4 § 1 p. i kungörelsen den 11 december 1874. Till följd af möjligheten att få järnvägen öppnad för allmän trafik, innan arbetet å densamma blifvit i allo fullbordadt, kan det blifva af nöden att för sådant fall nedsätta den för järnvägen i dess fullbordade skick beräknade största tåghastigheten, eller i öfrigt iakttaga vissa försiktighetsmått; och denna fråga beror gifvetvis på hvad vid besiktningen utrönts, hvarför förrättningsmännen böra afgifva förslag därtill.

Att den militära representanten icke får deltaga i beslutets fattande, torde vara tydligt.

22 §.

Bestämmelserna i denna paragraf öfverensstämma i allt väsentligt med motsvarande i 4 § 2 p. och 5 § 1 och 2 p. i kungörelsen den 11 december 1874, hvilka hafva följande lydelse.

»§ 4.

2. Hafva förrättningsmännen för sin del vid besiktning funnit hinder för öppnande af trafik icke böra möta eller vid afsyning i allo godkänt järnvägsanläggningen med

därtill hörande inrättningar och rullande materiel, må järnvägens ägare, med företeende af omförmälda (det vid förrettningen förda) protokoll anmäla sig hos styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader till erhållande af tillstånd till banas eller bandels öppnande för allmän trafik eller af afsyningsbetyg.

§ 5.

1. Pröfvas på grund af hvad vid besiktnings- eller afsyningsförrättning förekommit bana eller bandel kunna utan fara för personer eller gods till allmän trafik upplåtas, och finnas taxa å afgifter för järnvägens begagnande samt trafik- och tjänstgöringsreglementen i behörig ordning fastställda, har styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader att meddela järnvägens ägare tillstånd att å banan eller bandelen öppna allmän trafik. Anser åter styrelsen sig icke kunna lämna sådant tillstånd, skall besked därom meddelas järnvägens ägare jämte föreskrift om hvad som bör iakttagas, innan tillståndet kan erhållas.

2. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader har ock att, därest enligt inkommet protokoll öfver afsyningsförrättning järnvägsanläggning med tillbehör finnes vara i fullständigt skick, bevis därom medelst afsyningsbetyg utfärda, men i annat fall meddela de föreskrifter, som kunna af omständigheterna föräledas.»

Visserligen har kommittén sig bekant, att dessa bestämmelser understundom velat tolkas så, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle vid frågans afgörande vara bunden af besiktningsmännens utlåtande och således endast hafva att, så att säga, sätta den officiella stämpeln på besiktningsmännens beslut. Kommittén kan för sin del icke finna, att ordalagen gifva anledning till en sådan tolkning; och då kommittén anser, att afgörandet bör ligga hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är detta i förslaget tydligen utsagdt. Tillstånd till banas öppnande för allmän trafik får icke meddelas, förr än taxa och trafikreglemente blifvit behörigen fastställda. I 1874 års kungörelse är stadgadt, att besiktningsmännen skola göra sig underrettade, om taxa och reglemente äfvensom tjänstgöringsreglemente finnas fastställda. Praxis är dock, att om några särskilda förhållanden vid den ifrågavarande järn-

vägen anses böra föranleda till några ändringar i det tjänstgöringsreglemente, som i allmänhet plägar gälla för enskilda järnvägar, besiktningsmännen göra hemställan därom till järnvägsstyrelsen, som först därefter fastställer dylikt reglemente. Därest, såsom kommittén föreslagit, en kungl. förordning träder i stället för tjänstgöringsreglementet, torde besiktningsmännen icke behöfva taga någon som helst befattning med nyss omnämda frågor, ty besiktningen lär icke röna någon inverkan af taxa eller trafikreglemente eller vice versa. Här är endast intaget, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får meddela tillstånd till banas öppnande för allmän trafik först efter det taxa och trafikreglemente fastställts.

Att järnvägsägaren, då han anmäler sig hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för erhållande af tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik eller af afsyningsbevis, icke, såsom nu är föreskrifvet, skulle behöfva hos styrelsen förete förrättningsprotokollet, beror därpå, att enligt föreliggande förslag, § 21, en afskrift af detta protokoll skall af kommissionen insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, under det, enligt nu gällande bestämmelser, kontrollerande ingenjören endast har att till styrelsen afgifva en kortfattad berättelse, huru förrättningen utfallit.

23 §.

I 4 § 3 p. i kungörelsen den 11 december 1874 stadgas, att om anmärkning, som af järnvägens ägare godkännes, förekommer vid förrättningen, äger denne att, sedan anmärkta felaktigheterna eller bristerna blifvit enligt föreskrift afhjälpta, i vanlig ordning anmäla sig hos vederbörande för erhållande af ny besiktnings- eller afsyningsförrättning; och äger i denna händelse styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader efter omständigheterna afgöra, huruvida verkställande af sådan förrättning må lämpligen uppdragas åt öfvervakande ingenjören ensam, eller om de båda personer, hvilka styrelsen för statens järnvägstrafik har att förordna, eller blott en af dem jämväl böra deltaga i förrättningen.

Med hänsyn till den förändrade ställning, kontrollerande ingenjören enligt kommitténs förslag skulle komma att intaga i förhållande till ifrågavarande förrättning, är

föreslaget, att järnvägsägaren, sedan bristerna afhjälpts, har att vända sig direkt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i stället för till kontrollerande ingenjören. Styrelsen har för närvarande i detta fall att afgöra, hvem som skall verkställa den nya besiktningen, — besiktning skall nämligen enligt nu gällande föreskrifter alltid förekomma. Kommittén har ansett sig kunna gå ett steg längre, i det enligt förslaget åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfverlämnats att afgöra, huruvida besiktning öfver hufvud är behöffig. Anser styrelsen skäl ej förefinnas att sätta i gång den stora apparaten med besiktning af kommissionen, kan naturligtvis styrelsen förordna om besiktning af kontrollerande ingenjören eller annan person; men styrelsen kan äfven godtaga ett intyg af trovärdig person, att bristerna i fråga äro behörigen afhjälpta.

24 §.

Jämväl i kungörelsen den 11 december 1874, § 4 p. 4, föreskrifves i det i denna paragraf afsedda fall frågans öfverlämnande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Af förut anfördt skäl är i kommitténs förslag uteslutet, att järnvägsägaren därvid skall förete förrättningsmännens protokoll, hvarförutom styrelsens rätt att, där sådant aktas nödigt, inhämta förrättningsmännens — enligt förslaget kommissionens — yttrande ansetts obehöffigt att uttryckligen uttala.

25 §.

Motsvarande bestämmelser finnas i 5 § 3 p. i kungörelsen den 11 december 1874.

26 §.

Att i regel, innan en nyanläggning, hvaraf trafikens säkerhet kan bero, får tagas i bruk, densamma bör underkastas besiktning för utrönande att någon fara för trafiksäkerheten icke därmed är förenad, är tydligt. Stadgandet i denna paragraf afser endast att bestämma, i hvilka fall denna besiktning resp. afsyning bör verkställas af den förut omnämnda kommissionen. Dennas verksamhet torde endast böra påkallas, då fråga är om arbeten af större be-

tydelse. Såsom sådana har kommittén utan vidare ansett ändring af spårvidd, uppflyttning i högre klass, anläggning af dubbelspår. Emellertid torde äfven vissa andra ändringsarbeten vara af beskaffenhet att böra för godkännande besiktigas af kommissionen, men att närmare angifva, hvilka dessa arbeten skulle vara, lärer näppeligen låta sig göra. Därför har kommittén tänkt sig, att Kungl. Maj:t, hvilkens tillstånd till sådana arbetens utförande alltid måste utverkas, skulle, där arbetenas beskaffenhet därtill gäfve anledning, i sammanhang med tillståndets beviljande förordna, att besiktning af samma arbeten skulle verkställas af kommissionen.

I andra fall, där besiktning icke skall ske af kommissionen, äger naturligtvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för godkännande af de utförda arbetena att föranstalta om den besiktning, som styrelsen anser nödig. I vissa fall kan ett godkännande af underordnad myndighet vara tillräckligt, i vissa fall kan anläggningen få tagas i bruk utan något godkännande alls, hvarför kommittén ansett någon allmän föreskrift härom icke böra intagas i förordningen. Dessa förhållanden ordnas lämpligen i samband med lämnande af tillstånd till arbetet i fråga.

27 §.

Kungörelsen den 11 december 1874 innehåller i 3 § 3 och 4 p. följande stadgande: »Förrättningsmännen skola åtnjuta arfvode för förrättningen och godtgörelse för täring dymedelst att de äga hvardera tillgodoberäkna sig femton kronor för hvarje af de dagar, som resan till och från förrättningsstället samt själfva förrättningen tillsammans medtaga. Under resa till och från förrättningsställe äga förrättningsmännen att afgiftsfritt färdas å statens järnvägar och för sådant ändamål erhålla fribiljett till första klassens vagn. Så vidt färden sker å statens järnvägar, må således annan godtgörelse därför icke beräknas än för den utgift, som forslingen af res saker till och från järnvägen kan medföra; men i öfrigt må förrättningsmännen tillgodoberäkna sig ersättning för resekostnad efter de i gällande resereglemente för femte klassen meddelade bestämmelser. Den förrättningsmännen tillkommande godtgörelse skall vid förrättningens afslutande gäldas af den, för hvars räkning

förrättningen påkallats; åliggande denne att äfven bekosta vid förrättningen nödig handtlangning.»

Då förrättningsmännen i regel torde vara aflönade statstjänstemän, ordinarie eller extra, och dessa icke behöfva vidkännas något afdrag å sin aflöning för de dagar förrättningen pågår, gäller redan nu, att såväl staten som den enskilda järnvägens ägare bidraga till gäldandet af kostnaden för förrättning af ifrågavarande slag. En sådan fördelning af kostnaderna synes kommittén äfven vara riktig. Då det är staten, som har att i det allmännas intresse utöfva kontrollen, är det i sin ordning, att denna kontroll närmast verkställes genom statens egna organ, hvilka naturligtvis böra åtnjuta lön af staten för fullgörande af en statens funktion. Å andra sidan är kontrollen icke annat än en länk i den kedja af skyldigheter, som för rätten att få anlägga och trafikera en järnväg ansetts kunna och böra till trafiksäkerhetens skyddande påläggas järnvägens ägare.

Visserligen kan enligt kommitténs förslag hädanefter mera än hittills komma att inträffa, att enskild person utses till ledamot i den nämnd, som har att verkställa ifrågavarande förrättning, och skulle alltså, om nuvarande bestämmelsen, att den enskilde järnvägens ägare ensam skall vidkännas den särskilda ersättningen till förrättningsmännen, bibehållas, staten ej komma att i någon mån bidraga till ersättningen åt en dylik ledamot i kommissionen. Denna möjlighet har emellertid icke synts kommittén vara af beskaffenhet att böra föranleda någon ändring i nu gällande bestämmelse, likasom kommittén icke heller funnit skäl föreslå resekostnads- och traktamentsersättningens bestridande af staten eller järnvägens ägare, allt efter som kommissionsledamoten vore en statens tjänsteman eller enskild person.

Hvad angår ersättningens belopp, torde vara obestridligt, att nu utgående femton kronor om dagen är otillräckligt; kommittén har föreslagit ett dagarfode af sextio kronor för förrättningsdag och tio kronor för resedag, å hvilken förrättning icke äger rum. Uppdragets vikt samt angelägenheten, ej minst för järnvägsägaren själf, att till detsamma erhålla fullt kompetenta och skickliga personer tala för ett jämförelsevis högt arfode. Är kommissionsledamoten en enskild person, kan uppdragets utöfvande för honom föranleda förlust af andra inkomster. Ehuru så

icke torde blifva fallet med en statens tjänsteman, har kommittén likväl ansett sig icke böra göra frågan om arfvodets storlek beroende på anställning i statens tjänst eller icke. Utom det, att det ingalunda är säkert, att den enskilde personen behöfver lida någon minskning i sina öfriga inkomster, har ett särskiljande af ifrågasatt slag synts kommittén principiellt synnerligen olämpligt. Att med förrättningsdag förstås hvarje påbörjad sådan, har kommittén icke ansett behöfva särskildt uttalas.

Då det icke torde kunna sägas, att förrättning, hvarom nu är fråga, är af sådan beskaffenhet, att kostnaderna för densamma i någon mån böra drabba statens järnvägar, har kommittén i sitt förslag icke upptagit den nuvarande bestämmelsen om fribiljett å dessa järnvägar för förrättningsmännen.

IV KAP.

Besiktning af nyanskaffad rullande materiel.

28 §.

I fråga om besiktning af den rullande materielen är, såsom förut erinrats, den 31 december 1904 en kungl. kungörelse utfärdad angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel. I denna kungörelse stadgas till en början, att beträffande besiktning och godkännande af rullande materiel i sammanhang med järnvägs upplåtande för allmän trafik gäller hvad därom i förutnämnda kungörelse den 11 december 1874 finnes stadgadt. Enligt sistnämnda kungörelse skall sådan besiktning ske vid den hela järnvägsanläggningen afseende besiktnings- eller afsyningsförrättningen och verkställes närmast af den af järnvägsstyrelsen utsedde, särskildt i afseende å den rullande materielen sakkunnige besiktningsmannen. Godkännande af den rullande materielen inbegripes i det tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

Vill åter järnvägs ägare taga i bruk rullande materiel, som icke blifvit godkänd i den ordning nyss är nämnd, skall, enligt kungörelsen den 31 december 1904, § 3,

anmälan därom göras hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som, då fråga är om järnväg med samma spårvidd som statens järnvägars, anmodar järnvägsstyrelsen att förordna sakkunnig besiktningsman och, då fråga är om järnväg med annan spårvidd, själf förordnar sådan besiktningsman. Har förrättningsmannen funnit besiktigad materiel så utförd, att den kan godkännas, skall han enligt 4 § i samma kungörelse utfärda bevis därom och öfversända detsamma till distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, hvilken till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfverlämnar beviset jämte eget yttrande rörande materielens lämplighet för den järnväg, för hvilken den är afsedd; och har därefter styrelsen att meddela beslut, huruvida materielen må tagas i bruk. Förekommer åter vid besiktning anmärkning, skall enligt 5 § i nyssnämnda kungörelse skriftligt besked därom tillställas järnvägens ägare. Åtnöjes ej denne med framställd anmärkning, må han hänskjuta frågan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som efter inhämtande, där så erfordras, af yttrande från distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, har att pröfva, huruvida materielen må tagas i bruk; hafva anmärkta brister blifvit afhjälpta, äger järnvägens ägare därom göra anmälan hos förrättningsmannen för ny besiktning, och gäller om sådan besiktning hvad i 4 § sägs. Dessutom är i 6 § af kungörelsen stadgadt, att till utrönande, huru rullande materiel underhålles, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger förordna sakkunnig person att i den ordning, styrelsen föreskrifver, verkställa besiktning.

Före utfärdandet af sistnämnda kungörelse funnos icke några uttryckliga föreskrifter, huru med besiktning af rullande materiel, som anskaffades å en för allmän trafik upplåten järnväg, skulle förfaras, ej heller, huru kontrollen öfver underhållet af rullande materiel skulle utöfvas, i vidare mån än att dels i fjärde kapitlet af tjänstgöringsreglementet funnits intaget ett stadgande, att hvarje till rörliga materielen hörande fordon skulle af vederbörande myndighet besiktigas och vara godkänt, innan det toges i bruk, och dels, på sätt ofvan nämnts, i kungörelsen den 21 oktober 1864 stadgats, att vid bibanor med samma spårvidd som statens järnvägars järnvägsstyrelsen ägde utöfva tillsyn och kontroll däröfver, att de till bibanan hörande vagnar underhölles i behörigt skick, med rättighet för

nämnda styrelse att, i händelse af uraktlåtenhet härutinnan, meddela förbud mot begagnande af bibanans vagnar å stambanorna.

Beträffande förstnämnda, i tjänstgöringsreglementet intagna bestämmelse har det sväfvande uttrycket »vederbörande myndighet» föranlett olika tolkningar. Å vissa håll gjordes gällande, att därmed menades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; å andra, att denna styrelses distriktschefer voro de i detta fall vederbörande myndigheter, men att, då dessa själfva icke besuttede erforderliga fackinsikter, de hade att utöfva ifrågavarande uppdrag på det sätt, att de anförtrrodde detsamma åt annan person, som enligt deras bedömande vore kompetent. Många höllo före, att med uttrycket »vederbörande myndighet» afsåges järnvägsstyrelsen, och grundade denna uppfattning därpå, att järnvägsstyrelsen själf fastställt ifrågavarande tjänstgöringsreglemente, och att denna styrelse icke gärna kunnat mena någon annan myndighet än sig själf, enär vid den tid, då tjänstgöringsreglementet skrefs, eller år 1879, ingen annan myndighet torde hafva varit i besittning af de för sagda uppdrags fullgörande erforderliga kvalifikationerna. Slutligen ansåg sig en del enskilda järnvägar kunna tolka ifrågavarande uttryck så, att därmed menades järnvägens eget maskinkunniga befäl, en tolkning, som gifvetvis ledde därhän, att nyanskaffad materiel vid dessa järnvägar hvarken anmälades till någon statsmyndighet, ej heller blef af sådan myndighet besiktigad.

En sådan besiktning af nyanskaffad rullande materiel, hvarom nu är fråga, torde endast i ytterst sällsynta fall hafva utöfvats af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller af dess distriktschefer. Däremot har ett afsevärdt antal järnvägar, stödjande sig på sist angifna tolkning af tjänstgöringsreglementets bestämmelse, underlåtit att begära besiktning. I de flesta fall har dock besiktning verkställts genom järnvägsstyrelsens försorg.

Beträffande kontrollen öfver underhållet af de enskilda järnvägarnas rullande materiel, har densamma, hvad beträffar de normalspåriga järnvägarna, af järnvägsstyrelsen i allmänhet utöfvats på sådant sätt, att å öfvergångsstation afsyning verkställts genom därstädes anställd vagntillsyningsman af fordon, som från den enskilda banan skulle införas å statsbanan. I enstaka fall har därjämte förekommit, att,

då en enskild järnvägs vagnar visat sig öfver hufvud vara af så dålig konstruktion eller så illa underhållna, att anmärkningar mot dem alltför ofta förekommit, järnvägsstyrelsen å ort och ställe låtit verkställa en grundlig inspektion af järnvägens samtliga vagnar, hvilken inspektion följts af generellt förbud att införa nämnda vagnar å statens järnvägar. I den mån vagnarna sedermera blifvit ombyggda eller försatta i godt skick, har tillstånd lämnats att ånyo införa dem å statsbanorna.

I öfrigt hade kontrollen öfver underhållet af enskilda järnvägars rullande materiel till en början verkställets af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underlydande distriktstjänstemän, men, i mån som det enskilda järnvägsnätet och dess materiel tillväxte och utvecklades, kunde dessa tjänstemän icke medhinna, ej heller på ett sakkunnigt sätt utöfva någon effektiv kontroll i detta hänseende. Till följd häraf utfördes under senare tiden ifrågavarande kontroll på det sätt, att distriktstjänstemännen vid den årliga besiktningen af järnvägen gjorde sig underrättade om materielens tillstånd och infordrade skriftliga uppgifter om de tider, då lokomotiven senast afprovats och vagnarna undergått revision, ombyggnad eller reparation, hvarjämte de, därest omständigheterna därtill gäfvé anledning, anmodade vederbörande att låta genom kompetent och opartisk maskiningenjör undersöka och revidera materielen samt därom insända betyg, som bifogades inspektionsrapporten till styrelsen. Ofta verkställdes denna undersökning af vederbörande järnvägs egen maskiningenjör.

Det var dessa missförhållanden, som föranledde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i underdånig skrifvelse den 17 november 1898 göra framställning om anställande hos styrelsen af en maskininspektör med hufvudsakligt tjänsteäliggande att företaga inspektionsresor för kontroll å enskilda järnvägars rullande materiel. I det underdåniga utlåtande, som i anledning af denna framställning afgafs af järnvägsstyrelsen, häfdades den åsikten, att kontrollen öfver enskilda järnvägars rullande materiel borde i sin helhet öfverlämnas till järnvägsstyrelsen, och anfördes såsom skäl härför hufvudsakligen, att den särskilda kontroll, som enligt kungl. kungörelsen den 21 oktober 1864 uti ifrågavarande hänseende tillkomme järnvägsstyrelsen, icke syntes kunna öfverlämnas åt någon annan myndighet, då

densamma afsäge betryggandet af trafiksäkerheten å statens järnvägar; att med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag således en dubbel inspektion af ett mycket stort antal godsvagnar blefve oundviklig med därpå följande ökade kostnader och äfven oreda, då väl knappast kunde undvikas, att i vissa fall skiljaktiga meningar gjorde sig gällande hos de båda verkens kontrollanter; att en jämnasides löpande kontroll öfver liknande materiel, utförd af två skilda myndigheter, vore ägnad att framkalla allvarsamma olägenheter, ty då det gällde att bestämma det mått af säkerhet, som erfordrades med hänsyn till beskaffenheten af järnvägsmaterielen öfver hufvud, finge ej olika uppfattningar framträda, och detta mått kunde svårligen fastställas genom för alla fall gällande regler och bestämmelser; samt att järnvägsstyrelsens tjänstemän, hvilka verkställde besiktning af den rullande materielen vid en järnvägs öppnande för trafik och hvilka äfven oftast anlätades för besiktning af den materiel, hvarmed en enskild järnväg sedermera ökade sin lokomotiv- eller vagnpark, därigenom vunnit en synnerligen noggrann kännedom såväl om utvecklingen, med hänsyn till konstruktion, utförande och hållbarhet, af järnvägsmaterielen på hela landets järnvägsnät som äfven om de inhemska fabrikernas kapacitet och arbetssätt.

Från och med år 1901 inrättades i järnvägsstyrelsen en maskininspektionsbyrå, bestående af en byrådirektör jämte ritare och kontorsskrifvare, med åliggande, bland annat, att enligt järnvägsstyrelsens bestämmande närmast utöfva den tillsyn öfver de enskilda järnvägarnas rullande materiel, som ålåg järnvägsstyrelsen.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen anbefallts att, under förutsättning af godkännande af den utaf järnvägsstyrelsen uttalade åsikt, att kontrollen förlades till denna styrelse, och med iakttagande af önskvärdheten att såvidt möjligt ej någon ny tjänst för utöfvandet af ifrågavarande kontroll behöfde inrättas, till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till ordnande af omförmälda kontroll, afgåfvo dessa styrelser den 13 januari 1902 sådant förslag, däri framhölls, att kontrollen i fråga borde inom järnvägsstyrelsen närmast handhafvas af maskininspektionsbyrån och att kostnaderna för denna förlöpande kontroll borde gäldas af statsmedel, äfvensom att ökning af arbetskrafterna å nämnda byrå blefve erforderlig.

Emellertid hade järnvägsföreningen i underdånig skrifvelse, med uttalande att den ej hade något att erinra däremot att från statens sida en mera effektiv kontroll öfver enskilda järnvägarnas rullande materiel anordnades än hvad nu ägde rum, gjort framställning om att denna kontroll måtte tillsvidare få handhafvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Såsom skäl härför anfördes hufvudsakligen följande. Den omständigheten, att järnvägsstyrelsen jämlikt kungörelsen den 21 oktober 1864 utföfvade den kontroll, som erfordrades för den rullande materielen ingång på statsbanorna, kunde så mycket mindre utgöra giltig anledning att utsträcka järnvägsstyrelsens kontrollerande verksamhet till all rullande materiel som, efter det den kontroll, hvilken afsåge allmänna trafiksäkerheten, blifvit verkställd; berörda yttre besiktning å materielen, afseende att få utrönt dess lämplighet för ingående på statsbanan, kunde för denna frågas bedömande anses vara af mera underordnad betydelse. Visserligen förfogade järnvägsstyrelsen för närvarande öfver tjänstemän, hvilka hade en noggrann kännedom om de enskilda järnvägarnas rullande materiel; men denna omständighet i och för sig syntes ej kunna utesluta möjligheten för annan kontrollerande myndighet att åt sig förvärfva all den fackkunskap, som sakens stora vikt tydligen kräfde. Någon fullt tillfredsställande kontroll å materielen kunde, enligt järnvägsföreningens mening, ej åstadkommas med mindre den kontrollerande myndigheten jämväl hade sig anförtrodd tillsynen af själfva banan och sålunda vore i tillfälle att bedöma, huruvida materielen lämpade sig för de förhållanden, under hvilka densamma skulle användas. Då nu järnvägsstyrelsen vore satt att förvalta statsbanorna och sålunda i viss mån drefve enahanda verksamhet som enskilda järnvägarnas förvaltningar, i utöfningen af hvilken verksamhet dessutom stridiga intressen med enskilda järnvägarna kunde uppstå, syntes det föreningen vara i princip oriktigt, att åt den ena järnvägsförvaltningen tilldelades någon kontrollerande myndighet öfver den andra. Äfven om några större olägenheter däraf ej skulle uppstå, såvida fråga vore om kontroll endast af den rullande materielen, skulle dock, i fall systemet utvecklades i ofvan antydda riktning, detsamma tydligen medföra allvarsamma olägenheter och helt visst rubba det goda förhållande, som till allmänna

samfärdselns båtnad för närvarande vore rådande mellan privat- och statsbaneförvaltningarna.

Öfver denna järnvägsföreningens framställning afgåfvo väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen hvar för sig utlåtande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll, att i förevarande fråga afseende i främsta rummet borde fästas vid hvilketdera af de båda ämbetsverken bäst lämpade sig för kontrollens fullgörande enligt dess gällande instruktion och särskilda bestämmelser, därvid vore att märka, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hufvudsak numera vore ett kontrollerande ämbetsverk, som hade att öfvervaka, att statens och det allmännas berättigade intressen vederbörligen tillvaratoges vid utförande, underhåll och bruk af allmännyttiga byggnadsföretag, hvarigenom styrelsen sålunda till dessa företag erhållit en så fristående och ojäfvig ställning, att mot denna styrelsens kontrollerande verksamhet icke framdeles, lika litet som hittills, borde komma att yppas missnöje eller farhågor af något slag.

Järnvägsstyrelsens verksamhet vore åter uteslutande af förvaltande art, i det densamma hade att ombesörja, utom nya statsbanors anläggning, hela stambanenätets ändamålsenliga underhåll och drift på sådant sätt, att såväl de tekniska som de ekonomiska intressena därmed blefve väl tillgodosedda. Ensamt däraf syntes det uppenbart, att detta ämbetsverk, som hade att fylla sådana kraf, i första hand måste tillgodose dessa och att det ingalunda vore lämpadt att ägna sina omsorger åt andra järnvägsförvaltningars intressen och egendom. Ofta nog komme äfven järnvägsstyrelsen i ett mer eller mindre direkt konkurrensförhållande till de enskilda järnvägsförvaltningarna, och det syntes vara denna omständighet, som hos intressenterna i de enskilda järnvägsföretagen stadgat den meningen, att kontrollen öfver de enskilda järnvägarna icke borde öfverlämnas till järnvägsstyrelsen. Det vore i princip oriktigt, att ena parten i en eventuell intressekonflikt, synnerligen då denna ena vore statsbaneförvaltningen, som disponerade hufvudbanorna och som genom dess af statsverket oafbrutet understödda verksamhet intoge den ojämförligt starkaste ställningen, skulle sättas till kontrollant och vid tvistiga meningar till domare öfver den andra, svagare parten, de enskilda järnvägsförvaltningarna, hvilka ofta

i vårt land nödgades från början bedrifva sin rörelse under tryckta förhållanden och såsom sitt förnämsta mål uppställa skuldernas afbetalande och förräntande för att kunna med egna krafter bestå och uppehålla sin järnvägsdrift. Äfven vore att märka, att helt andra förvaltningsgrunder måste följas vid statsbanornas anläggning, drift och underhåll än vid de enskilda järnvägarnas. Under det man vid de senare måste uppställa såsom sitt förnämsta mål nyssnämnda utveckling af deras ekonomiska bärkraft såsom affärsföretag, ställdes däremot på statsbanorna ofta så stora anspråk på förstklassigt byggnadssätt, snabbhet och bekvämlighet m. m., att kostnads- och räntabilitetsfrågan understundom måste vika för politiska, internationella och försvarshänsyn, i följd hvaraf de under sådana förhållanden utbildade statsbanetjänstemännen icke alltid blefve i stånd att fullständigt uppfatta de enskilda järnvägarnas olika uppgift och villkor eller att såsom kontrollanter å dessas materiel och i följd däraf snart äfven å banorna kunna moderera sina anspråk på statsbanemässighet, hvars tillämpande vid de enskilda järnvägarna hastigt skulle ruinera dessa.

I fråga om den föreslagna maskininspektörens kompetens framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att styrelsens förslag tydligen afsåge, att för denne skulle uppställas samma kompetensfordringar som för de personer, hvilka af järnvägsstyrelsen betecknats såsom de mest kompetenta i riket. Att kompetensen hos stambanornas maskiningenjörer vore allmänt erkänd och obestridd, framginge för öfrigt af det förhållandet, att dessa personer vanligen anlätades af de enskilda järnvägsförvaltningarna vid anskaffning af deras rullande materiel. Därigenom blefve emellertid dessa tjänstemän i regeln mindre lämpliga att deltaga i afsyning eller kontroll af de enskilda järnvägarnas materiel, emedan de vanligen förut enskildt stått till tjänst såsom aflönade, rådgifvande ingenjörer eller ombud åt de enskilda järnvägsförvaltningar, hvilkas materiel de sedan officiellt skulle godkänna eller förkasta. I fråga om järnvägsstyrelsens erinran att, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag genomfördes, en dubbel inspektion måste äga rum beträffande ett stort antal godsvagnar, framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att detta icke torde vara behöfligt. Meningen vore ju, att en fullt kompetent person skulle utöfva kontrollen med ledning af en af

de båda styrelserna gemensamt utfärdad instruktion. Tillförlitligheten af en på sådant sätt utförd inspektion syntes böra blifva alldeles oberoende af, på hvilken styrelses stat den i allt fall lika kompetenta inspektören uppfördes, och således äfven hans intyg vara lika betryggande i afseende på de enskilda vagnarnas lämplighet att ingå på statsbanorna som om de utfärdats af järnvägsstyrelsens vagn-tillsyningsman. Men äfven om af principiella skäl det pröfvades nödigt, att endast en tjänsteman under järnvägsstyrelsen borde besiktiga och meddela tillstånd till enskilda järnvägsvagnars införande på statsbanorna, så kunde ändock någon dubbelkontroll af dessa vagnar omöjligen komma att äga rum, då en besiktning, som utförts af kompetent tjänsteman under järnvägsstyrelsen i öfverensstämmelse med instruktion, utfärdad gemensamt af de båda styrelserna, alltid skulle af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i regel kunna gillas för viss i instruktionen bestämd tid likasom om den vore utförd af styrelsens egna tjänstemän.

Järnvägsstyrelsen åter framhöll i sitt utlåtande, att den yttre besiktning af ifrågavarande materiel, som för närvarande utfördes af någon järnvägsstyrelsen underlydande i afsikt att få utrönt materielens lämplighet för ingående på statens järnvägar, fordrade antingen ett sammandragande af den enskilda järnvägens rullande materiel på ett ställe eller ock upprepade besiktningar, och att i bägge fallen afsevärda kostnader skulle uppstå, som bortföle, om järnvägsstyrelsen ombesörjde den i alla fall behöfliga noggrannare kontrollen. Vidare uttalade järnvägsstyrelsen såsom sin åsikt, att en fullt tillfredsställande kontroll öfver materielen kunde utöfvas utan att den kontrollerande myndigheten äfven hade sig anförtrodd tillsynen af själfva banan, endast den hade tillbörlig kännedom om banans beskaffenhet; och detta blefve förhållandet, om den årliga besiktningen öfver den rullande materielen verkställdes i sammanhang med den årsbesiktning af järnvägen, som utfördes af chefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt.

Till 1904 års riksdag afläts proposition, att Riksdagen måtte för anordnande af inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel på extra stat för år 1905 anvisa 5 000 kronor till arfvode åt en hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställd maskininspektör. Departementschefen framhöll till en början, hurusom, då Kungl. Maj:t i ett tidigare skede af ärendet

anbefallt de båda styrelserna att afgifva förslag till frågans ordnande under förutsättning att kontrollen förlades till järnvägsstyrelsen, sådant förslag skulle afgifvas med iakttagande af önskvärdheten att så vidt möjligt ej någon ny tjänst måtte för utöfvandet af ifrågavarande kontroll behöfva inrättas. Då det emellertid visat sig att, äfven om kontrollen förlades till järnvägsstyrelsen, en ny befattning blefve erforderlig, syntes denna synpunkt kunna lämnas ur räkningen. Vidare yttrade departementschefen, att då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan nu enligt gällande ordning vore den, som hade sig kontrollen i fråga anförtrodd, det icke vore lämpligt, att, såvida icke särskilda omständigheter gjorde en ändring härutinnan nödvändig, öfverflytta denna dess kontrollerande verksamhet till en annan myndighet, och några tillräckliga skäl syntes icke hafva förebragts för en sådan anordning. Ett sådant uppdrag blefve för öfrigt ett nytt verksamhetsområde för järnvägsstyrelsen, hvaremot, om den tjänstebefattning, som i hvilketdera fallet som helst för ändamålet behöfdes, tilldelades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, denna styrelse icke blefve betungad med ett nytt uppdrag utan erhöile blott den förstärkning af arbetskrafter, som numera visat sig erforderlig för att styrelsen skulle kunna på ett tillfredsställande sätt fullgöra ett densamma redan sedan länge tillhörande äliggande. Detta äliggande torde äfven allt för nära höra samman med tillsynen af själfva banan och järnvägens drift i öfrigt för att utan särskild anledning skiljas från den myndighet, som hade denna tillsyn sig anförtrodd.

Riksdagen ansåg ej lämpligt att fastslå, hvar den ifrågavarande kontrollen skulle förläggas, förrän i sammanhang med ett fullständigt ordnande af alla de förhållanden, som stode i samband med kontroll ej blott af de enskilda järnvägarnas rullande materiel utan äfven af banbyggnaden och driftens anordning. Riksdagen anvisade emellertid på extra stat för år 1905, likasom äfven sedermera för åren 1906, 1907 och 1908, 5 000 kronor att för ändamålet ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

För den ifrågavarande kontrollens utöfvande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedermera förordnat en person, hvilken förut varit anställd å järnvägsstyrelsens maskinspektionsbyrå.

Då kommittén nu haft att för sin del afgöra, till hvilkendera myndigheten — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller järnvägsstyrelsen — den ifrågavarande kontrollen lämpligen borde förläggas, hafva för densammas förläggande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hufvudsakligen två skäl synts kommittén böra beaktas, nämligen dels det negativa, att järnvägsstyrelsens tid vore till fullo upptagen med den vidlyftiga förvaltningen af statens järnvägar, och dels det positiva, att det måste leda till ordning och reda, att statens kontroll öfver de enskilda järnvägarna i alla afseenden utöfvades af en och samma myndighet. För att emellertid dessa skäl skola vara afgörande, fordras naturligtvis, att den sakkunskap, som är för ändamålet behöflig, skall vara till finnandes hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller densamma underlydande tjänstemän. Nekas kan icke, att en förening af den teoretiska och praktiska kompetensen säkrast är att finna hos statens järnvägars maskintekniska tjänstemän. Deras verksamhet står i ett intimt samband med själfva trafiken, de tvingas att följa med utvecklingen å det järnvägsmaskintekniska området för att vid nyanskaffning eller underhåll af materiel kunna tillgöra sig de förbättringar, som å samma område arbetat sig fram. Hvad nu är sagdt om statens järnvägars tjänstemän torde emellertid äfven i vissa fall kunna tillämpas särskildt å de större enskilda järnvägarnas tjänstemän; och det lär icke kunna antagas möta någon synnerlig svårighet att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvärfa vare sig från statens eller enskild järnväg maskintekniskt bildade järnvägsmän, hvilka förskaffat sig den praktiska erfarenhet, som för utöfvandet af nu ifrågavarande kontroll är behöflig. Kommittén vill i detta sammanhang påpeka, att genom ofvannämnda kungörelse den 31 december 1904 kontrollen öfver rullande materiel, som vid smalspårig järnväg anskaffades efter järnvägens öppnande för trafik, bestämdes i sin helhet skola tillhöra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Att det åt järnvägsstyrelsen öfverlämnades att utse besiktningsman, då det gällde besiktning af motsvarande nyanskaffad materiel vid normalspårig järnväg, ehuru det äfven beträffande sådan materiels godkännande tillkom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fatta beslut, hade uppenbarligen sin grund, icke däri, att trafiksäkerheten å den enskilda järnvägen därigenom ansåges mera be-

tryggad, utan däri. att materielen i fråga kunde komma att ingå på statens järnvägar. Det torde äfven icke kunna anses oberättigadt, att då järnvägsstyrelsen ansvarar för trafiksäkerheten å statens järnvägar, denna styrelse, hvilken ju uti ifrågavarande hänseende förfogar öfver den största möjliga sakkunskap, skall själf kunna bestämma öfver förhållanden, hvilka äro af betydelse för samma trafiksäkerhet. Denna omständighet torde emellertid icke behöfva hafva till följd, att själfva kontrollen öfver de enskilda järnvägarna, i hvad den rullande materielen angår, skulle i någon mån delas mellan de båda styrelserna — hvarje delning synes kommittén om möjligt böra undvikas; utan torde järnvägsstyrelsens intressen i detta hänseende blifva tillräckligt tillgodosedda, om åt denna styrelse förbehålles rätt att bestämma de villkor, under hvilka materielen får intagas på statsbanorna. Ett sådant förbehåll är äfven af kommittén föreslaget i 51 §.

Då kommittén således kommit till det resultat, att kontrollen öfver enskilda järnvägars rullande materiel skall i sin helhet förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har det icke funnits någon anledning för kommittén att föreslå olika förfaringssätt, då det gäller besiktning af materiel, som anskaffats för en nyanlagd järnväg, eller besiktning af materiel, som nyanskaffats för en redan för allmän trafik öppnad järnväg. I båda fallen har kommittén föreslagit, att besiktningen skall verkställas af maskininspektör, anställd hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För att tjäna till ledning vid bedömande af omfattningen af det arbete, som är förenadt med kontrollen öfver enskilda järnvägarnas rullande materiel, och därigenom äfven vid bestämmandet af det antal inspektörer, som för samma kontrolls utöfvande vore erforderligt, har kommittén ansett lämpligt här intaga den berättelse, som t. f. maskininspektören hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifvit till styrelsen öfver verkställda arbeten och inspektioner under år 1906. Denna berättelse är af följande lydelse:

»Sedan kungl. styrelsen genom protokoll af den 28 dec. 1905 förordnat undertecknad att till innevarande års utgång såsom sakkunnig biträda vid utöfvandet af den kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel, som enligt

kungl. kungörelsen af den 31 dec. 1904 åligger kungl. styrelsen, har undertecknad efter erhållen förlängd tjänstledighet från innehafvande tjänst vid kungl. järnvägstyrelsen, på här nedan angifvet sätt fullgjort de inspektioner och arbeten, som nämnda förordnande afsett.

Dessa inspektioner och arbeten kunna med hänsyn till deras beskaffenhet uppdelas i tre särskilda slag, nämligen:

1. Inspektion af underhåll och beskaffenhet hos rullande materielen vid enskilda järnvägar.

Sådan inspektion har verkställts enligt särskild inspektionsorder af den 31 jan. 1906 och på sätt, som i denna order närmare angifves, samt omfattat rullande materiel, hvilken äges af eller trafikerar nedannämnda 49 st. järnvägar:

Stockholm—Rimbo med Djursholm—Ösby och Kohagsviken—Svalnäs, Rimbo—Sund, Näsby—Åkersberga, Uppsala—Länna, Länna—Norrtälje, Stockholm—Saltsjön, Älfsjö—Nynäs hamn, Stockholm—Västerås—Bergslagen, Vansbro—Ludvika—Ängelsberg, Ramnäs—Kolbäck, Sala—Tillberga, Norbergs, Norberg—Klackbergs, Enköping—Heby—Runhällen, Spånga—Löfsta, Uppsala hamn och förbindelse-spår, Uppsala—Gäfle, Gäfle—Bomhusudden, Gäfle—Ockelbo, Dannemora—Harg, Sala—Gysinge—Hagaström, Norra Södermanlands, Köping—Uttersberg, Uttersberg—Riddarhyttan, Oxelösund—Flen—Västmanland med Skogstorp—Hjälmarén, Frövi—Köping, Frövi—Ludvika, Bånghammar—Kloten, Storå—Guldsmidshyttan, Kumla—Yxhult, Röfors—Laxå, Askersund—Skyllberg—Lerbäck, Ämmeberg—Vättern, Nora—Karlskoga, Nora—Ervalla, Svartälfs, Bredsjö—Degerfors, Södra Dalarnes, Siljans, Krylbo—Norberg, Kärrgrufvan—Klackberg, Gäfle—Dala med Gäfle—Fredriksskans, Falun—Rättvik—Mora, Falun—Västerdalarne, Mora—Orsa,

hvaraf 42 st. tillhörande mellersta och 7 st. tillhörande nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet.

Vid dessa inspektioner, som fördelats på 12 särskilda tjänsteresor, har anträffats och besiktigats sammanlagt 254 lokomotiv, 488 personvagnar samt 6,641 godsvagnar, och har härtill användts sammanlagt 81 rese- och förrätningsdagar.

Dessutom har på anmälan af distriktsingenjören i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet och enligt särskildt förordnande sådan inspektion verkställts vid Hjo—Stenstorps järnväg, hvarvid anträffades och besiktigades denna och an-

gränsande järnväg tillhöriga 6 lokomotiv, 19 personvagnar samt 191 godsvagnar, och användes härtill 4 rese- och förrättningsdagar.

Sålunda har under året underhållsinspektion å rullande materiel verkstälts vid sammanlagt 50 järnvägar samt omfattat 260 lokomotiv, 507 personvagnar, 6,832 godsvagnar, och har för själfva inspektionsarbetet användts tillsammans 85 rese- och förrättningsdagar.

Öfver samtliga dessa inspektioner hafva rapporter ingifvits till kungl. styrelsen. Detta har skett dels genom månadsrapporter enligt af kungl. styrelsen fastställt formulär dels genom särskilda rapporter från hvarje inspektion eller grupp af inspektioner, hvilka senare rapporter innehållit afskrifter af resp. järnvägar tillställda anmärkningsmemorial.

Vid årets underhållsinspektioner har i trafiksäkerhetens intresse ett ingripande af den art, att det medfört viss rullande materiels uteslutande från ordinarie trafik eller trafikens omreglering, till dess föreskrifna förändringar å resp. rullande materiel verkstälts, i tre särskilda fall måst företagas.

Sålunda har vid Stockholm—Rimbo järnvägar 2 motorvagnar och 3 släpvagnar varit uteslutna från trafik, till dess de föreskrifna förändringarna vidtagits; likaså vid Köping—Uttersbergs järnväg, där ett antal godsvagnar med kasserade växlar varit och delvis fortfarande äro afstängda från ordinarie trafik, samt vid Hjo—Stenstorps järnväg, hvarest efter undertecknads inspektion en omedelbar omreglering af trafiken måste företagas på grund af förefintligen skillnader i buffertshöjd och kopplingsanordningar.

I öfrigt har, där så varit möjligt, vid föreskrifters meddelande hänsyn tagits till att de påyrkade förändrings- och undersökningsarbetena skola kunna utföras vid eller i samband med de ordinarie revisions- och reparationsarbetena å resp. rullande materiel, och sålunda utan direkt störning af trafiken.

Klagomål öfver meddelade föreskrifter hafva anförts i ett fall nämligen från Uppsala—Margretechills järnvägsaktiebolag, hvilka klagomål för närvarande ligga under kungl. styrelsens ompröfning.

Utom ofvannämnda underhållsbesiktningar hafva äfven vid här nedan anförda inspektionsresor för besiktning af nyanskaffad rullande materiel i den mån tiden medgifvit och i den utsträckning, som varit möjlig, besiktningar ägt

rum af underhåll och beskaffenhet hos förut befintlig rullande materiel vid samma och angränsande järnvägar till ett antal af 28 lokomotiv, 113 personvagnar och 591 godsvagnar.

Denna materiel har besiktigats vid relativt korta uppehåll å bangårdar o. d., hvadan densamma i allmänhet icke kunnat underkastas någon mera ingående granskning. Dock hafva en del smärre bristfälligheter och mindre trafiksäkra anordningar därvid iakttagits och anmärkningar till rättelse delgifvits vederbörande muntligen.

II. Inspektion af nyanskaffad rullande materiel vid för allmän trafik öppnade smalspåriga enskilda järnvägar samt kontroll öfver tillverkningen af sådan materiel.

Sådan inspektion af nyanskaffad rullande materiel har verkställts vid de järnvägar och till det antal och slag, som finnas angifna i nedanstående tablå.

Järnvägens signatur.	Lok.	Personvagnar.	Godsvagnar.	Anmärkningar.
F. V. Ö. J.	—	—	16	{ 2 af lokomotiven äro motorvagnar.
N. V. H. J—r.	—	4	4	
F. J.	—	—	6	
K. V. J.	—	2	—	
D. H. J.	—	—	1	
S. R. J.	7	13	58	
K. B. J.	—	2	17	
K. T. J.	—	—	12	
H. S. J.	1	—	21	
V. B.	—	4	22	
B. K. B.	—	—	2	
J. G. J.	1	—	—	
K. U. J.	—	—	5	
V. Kl. Å. J.	—	—	4	
D. O. N. J.	2	—	—	
M. Ö. J.	1	—	31	
L. S. S. J.	—	—	13	
Summa	12	25	212	

Sammanlagdt hafva således vid inalles 46 olika besiktningstillfällen af nyanskaffad rullande materiel besiktigats 12 lokomotiv, 25 personvagnar och 212 godsvagnar.

Härtill har användts tillsammans 77 rese- och förrättningsdagar.

Öfver dessa förrättningar hafva besiktningsbevis författningsenligt upprättats och tillställts vederbörande distriktschefer i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, hvilka jämte eget yttrande insändt desamma till kungl. styrelsen, där de nu förvaras.

Kontroll öfver tillverkning af ny materiel har verkställts för den järnvägs räkning, vid den verkstad och till det antal och slag, som i nedanstående tablå angifves:

Järnvägens signatur.	Person- vagnar.	Gods- vagnar.	V e r k s t a d.
S. R. J.	9	—	Fole mek. verkstad
V. B.	2	10	d:o.
H. S. J.	—	21	d:o.
V. G. J.	—	20	d:o.
V. G. J.	—	10	Falkenbergs mek. verkstad.
Summa	11	61	

Denna kontroll, som, hvad Västergötland—Göteborgs järnvägs godsvagnar beträffar, ännu icke är afslutad, har sålunda sammanlagdt omfattat 11 personvagnar och 61 godsvagnar samt hittills tagit i anspråk 25 rese- och förrättningsdagar.

För själfva det yttre inspektionsarbetet och därmed sammanhängande resor har sålunda under innevarande år användts tillsammans 187 rese- och förrättningsdagar.

III. Byråarbeten och expeditionsgöromål.

Bland sådana arbeten må nämnas:

Det förslag till formulär enligt § 13 i kungl. kungörelsen af den 31 dec. 1904, som af undertecknad hösten 1905 inlämnades till kungl. styrelsen och därefter tillställdes kungl. järnvägsstyrelsen, godkändes till en början icke af denna styrelse, hvilken i stället lät utarbeta ett annat förslag till sådant formulär, hvilket i skrifvelse af den 17 febr. 1906 öfversändes till kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan emellertid med anledning häraf undertecknad erhållit kungl. styrelsens tillstånd att utarbeta en motivering för styrelsens förslag med bemötande af de i järnvägsstyrelsens skrifvelse anförda synpunkterna och till-

ställa vederbörande i järnvägsstyrelsen densamma, antogs väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag och fastställdes efter en del ytterligare ändringar i uppställningen vid gemensam föredragning enligt protokoll af den 6 april 1906. Detta formulär, som är uppställt så, att det i sig innefattar afven de icke hemliga uppgifter, hvilka äro för generalstaben behöfliga, har sedan utsändts till respektive enskilda järnvägar.

Undertecknad har vidare biträdt i kungl. styrelsen vid handläggning af ärenden och remisser rörande rullande materiel och därmed sammanhängande förhållanden samt lämnat de uppgifter och utfört de utredningar, som af vederbörande i kungl. styrelsen begärts.

På begäran af vederbörande enskilda järnvägar har vidare granskning af ritningar och specifikationer, utredningar, hållfasthetsberäkningar m. m. verkställts beträffande rullande materiel vid de järnvägar och af den art, som i nedanstående tablå angifves:

Järnvägens signatur.	Granskningar eller utredningens föremål.	A n m ä r k n i n g a r
V. B.	Godsvagnar, 2 typer.	
S. R. J.	Motorvagnaxlar.	Hållfasthetsutveckling.
H. B. J.	Godsvagnar.	Utredningar och beräkningar för lastviktens höjande.
D. H. J.	Godsvagnar.	
B. K. B.	Lokomotiv.	
F. W. Ö. J.	Ångfinka.	
K. V. J.	Lokomotiv.	
H. B. J.	Vagnbärfjäder.	Hållfasthetsberäkning.
J. G. J.	Detaljer till lokomotiv.	
D. O. N. J.	Godsvagn.	
V. G. J.	Godsvagnar, 2 typer.	
Hv. S. J.	Lokomotiv.	
N. Ö. J—r.	Godsvagn.	
K. U. J.	Vagnaxlar.	Hållfasthetsberäkning.
M. Ö. J.	Lokomotiv.	Förslag till förändring.
K. U. J.	Godsvagnar.	
K. V. J.	Person- och godsvagnar med detaljer.	Ännu icke afslutade.

Sålunda har granskningar och utredningar utförts i 17 fall.

Utom dessa har i samband med förut nämnda kontrollinspektioner vid tillverkning af ny rullande materiel granskning ägt rum beträffande kontrakt, hufvud- och detaljritningar, specifikationer, ändringsförslag etc. till sammanlagt 6 st. olika vagntyper.

De med inspektions-, kontroll- och granskningsarbetena sammanhörande expeditionsgöromålen och korrespondensen har i år betydligt ökat, i det att utom anmärkningsmemorial, rapporter, besiktningsbevis o. d. expedierats sammanlagt 180 skrivelser.

Till sist må nämnas, att vid personliga besök af vederbörande från enskilda järnvägar råd och upplysningar lämnats angående rullande materiel.

Stockholm den 31 dec. 1906.

Axel A:son Leijonhufvud.»

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga berättelse för år 1904 funnos 189 enskilda järnvägar öppnade för allmän trafik med 908 lokomotiv, 1752 personvagnar och 22256 godsvagnar.

Hvad uti ifrågavarande hänseende till en början måste beaktas är, att arbetet med inspektion af den rullande materielen gifvetvis måste i början vara synnerligen besvärligt och tidsödande. Innan besiktningsmannen hunnit vinna någon erfarenhet i fråga om de olika järnvägarnas materiel, är det nämligen fullt i sin ordning, att han underkastar densamma en ingående granskning; men sedan en dylik erfarenhet vunnits, torde det icke ens kunna blifva tal om en i detalj gående undersökning af hvart och ett fordon för sig. Vid sådan järnväg, hvars materiel i allmänhet befunnits bristfälligt underhållen, kan nog en dylik fortsatt detaljgranskning vara af behovet påkallad, men i öfrigt, d. v. s. säkerligen i det stora flertalet fall, torde ändamålet med kontrollen otvifvelaktigt blifva fullständigt uppfyllt genom en mera i stort anlagd inspektion. Vid öfvervägande af alla på frågan inverkan omständigheter har kommittén kommit till det resultat, att två maskininspektörer vore för utöfvande af ifrågavarande kontroll erforderliga. Hvad angår besiktning af nyanskaffad rullande materiel, skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fördela arbetet dem emellan; det är nämligen att märka, att, då enligt kommitténs förslag, § 30,

lösen för utfärdadt besiktningsbevis är afsedd att utgöra en icke oväsentlig del af maskininspektörs löneförmåner, det är af vikt, att besiktningsuppdragen någorlunda jämnt fördelas mellan de båda inspektörerna. Hvad däremot underhållet af materielen beträffar, torde inspektörerna lämpligen böra tilldelas hvar sitt distrikt, på det att alltid samma järnvägar måtte utgöra föremål för samme inspektörs verksamhet, hvilket uppenbarligen är af stor betydelse och i hög grad underlättar kontrollen.

Kompetensvillkoren för maskininspektör, hvilken torde böra utnämnas af Konungen på förslag af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, synas kommittén böra vara: att hafva aflagt högre teknisk examen vid svenskt eller främmande läroverk samt hafva förvärfvat praktisk erfarenhet vid verkstäder för tillverkning af rullande materiel och vid järnvägsverkstäder.

Hvad angår maskininspektörs löneförmåner, vill kommittén därom yttra sig vid behandlingen af 30 § i föreliggande förslag.

I kungörelsen den 31 december 1904 förekommer i 9 § följande stadgande: »Önskar järnvägs ägare sakkunnigt biträde för utförande af kontroll öfver tillverkning inom landet för dess räkning af rullande materiel, vare berättigad att för erhållande af förordnande för sakkunnig person hänvända sig, i fall fråga är om järnväg, som ännu ej är för trafik öppnad eller som är för trafik öppnad och är af samma spårvidd som statens järnvägars, till järnvägsstyrelsen samt i andra fall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;» och är i 11 § stadgadt, att för verkställande af sådan kontroll förrättningsmannen äger uppbära ersättning af järnvägens ägare med 15 kronor för hvarje förrättningsdag, äfvensom, där resa äger rum, reseersättning enligt tredje klassen i gällande resereglemente, dock att dagtraktamente utgår med 15 kronor.

Den kontroll, hvarom berörda stadganden handla, är åtminstone delvis en mera enskild sådan, utförd i den enskilda järnvägens tjänst. Visserligen är det lämpligt, att statens kontrollant redan under arbetets gång å verkstaden följer med detsamma samt vidtager vissa undersökningar, exempelvis kallprofning af lokomotivpanna. Men det kontrollantskap, som i nyssnämnda stadgande afses, omfattar mycket annat än som ur trafiksäkerhetssynpunkt är af betydelse,

exempelvis att det använda träet är kvistfritt, att målningen är väl utförd m. m. Något tvång för järnvägen att till ifrågavarande uppdrag använda inspektör bör gifvetvis icke förekomma. Så är icke heller förhållandet enligt nuvarande bestämmelser. Det kan emellertid tänkas, att järnvägens ägare ansåge det vara att motverka sitt eget intresse, om han icke läte den, som slutligen har att besiktiga materielen och på hvilkens utlåtande ett godkännande af densamma beror, erhålla ifrågavarande uppdrag och därigenom äfven den ekonomiska förmån, som är förenad med uppdragets utförande. Och å andra sidan låter ett dylikt uppdrag åt statens kontrollant denne icke intaga den obetingadt ojäfviga ställning vid statskontrollens utfövan, som vid all kontroll är af afgörande betydelse. På grund häraf har kommittén ej blott i sitt förslag uteslutit nu ifrågavarande stadganden utan jämväl intagit ett förbud för maskininspektör att för enskild järnväg eller verkstad uppgöra ritning till rullande materiel eller i något afseende utföra kontroll öfver tillverkningen af densamma.

29 §.

Utfärdandet af besiktningsbevis har enligt kommitténs förslag erhållit en särskild betydelse, i det ersättning till besiktningsmannen skulle utgå i form af lösen för besiktningsbeviset. Kommittén har ansett, att sådant bevis bör utfärdas, då besiktningsförrättningen kan anses afslutad; således alltid då vid besiktningen icke någon anmärkning framställts; men äfven om anmärkning gjorts, som järnvägens ägare icke velat ställa sig till efterrättelse — han må hafva anfört besvär hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller föredragit att icke taga det bristfälliga fordonet i bruk — har förrättningen synts kommittén vara afslutad. Delar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen besiktningsmannens uppfattning och erfordras, sedan anmärkta brister blifvit afhjälpta, ytterligare besiktning, torde denna vara att betrakta såsom en ny förrättning. Godkänner åter järnvägens ägare utan vidare framställd anmärkning och vidtager däraf föranledd rättelse, då torde den efterbesiktning, som däraf må blifva en följd, icke böra betraktas annorledes än såsom en fortsättning af förrättningen i fråga, och besiktningsmannen förty i sådant fall

icke böra utfärda bevis, förrän efter det anmärkt brist blifvit afhjälpt.

Kommittén har föreslagit, att besiktningsmannen alltid skall insända ett exemplar af beviset till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För närvarande är, såsom ofvan nämnts, stadgadt i 4 § i kungörelsen den 31 december 1904 att, om anmärkning vid besiktning ej framställts, besiktningsbeviset skall öfversändas till vederbörande distriktschef, som skall afgifva yttrande i ärendet. Att kommittén icke ansett en medverkan af distriktschefen vara ovillkorligen nödvändig, beror därpå, att i regel de förhållanden rörande banan, som kunna vara af betydelse för materielen, genom de af kommittén föreslagna författningarna komma att vara bekanta för besiktningsmannen. Måttén å lastprofil och fria rummet äro i kommitténs förslag upptagna för alla nyanlagda, såväl normalspåriga som smalspåriga järnvägar, likasom dylika mått redan äro bestämda för befintliga normalspåriga banor. Det hylstryck, för hvilket hvarje järnväg är afsedd, skall, enligt kommitténs förslag, vara bestämdt vid koncessionens beviljande. Erfordras upplysning i något hänseende, kan ju besiktningsmannen förskaffa sig sådan, likasom det naturligtvis står väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fritt att i detta eller andra fall inhämta yttrande från distriktschefen, men att stadga detta såsom något ovillkorligt, har synts kommittén medföra mången gång en onödig omgång.

Har järnvägens ägare icke godkänt framställd anmärkning, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sedan besiktningsbeviset inkommit, att företaga ärendet till pröfning. Sannolikt insänder järnvägsägaren själfmanant till styrelsen sina erinringar i anledning af anmärkningen; men om så ej skulle ske, bör styrelsen infordra yttrande från honom.

Då fråga är om materiel, som anskaffats vid en redan för allmän trafik öppnad järnväg, har kommittén föreslagit rätt för besiktningsmannen att meddela provisoriskt tillstånd att taga materielen i bruk. Anledningen därtill är, att det i sådant fall så godt som alltid är af stor vikt för järnvägen att få utan dröjsmål taga materielen i bruk, och då någon fara rimligen icke kan anses förefinnas att gifva den sakkunnige besiktningsmannen en sådan myndighet,

som nyss är nämnd. har kommittén funnit skäligt tillvarata järnvägens intresse i berörda hänseende.

30 §.

Kommittén har ofvan framhållit vikten af att innehafvaren af ifrågavarande befattning besutte största möjliga kompetens. Utsikten att finna en så kvalificerad person, villig att åtaga sig uppdraget i fråga, är emellertid i hög grad beroende af de ekonomiska förmåner, som äro förenade med befattningen. Den ordinarie aflöningen till denne tjänsteman har kommittén tänkt sig skola utgöra 5500 kronor med två ålderstillägg, hvartdera å 500 kronor, efter resp. 10 år hvarförutom honom skulle tillkomma, då han vore stadd å tjänsteresor, rese- och traktamentsersättning enligt III klass i gällande resereglemente. Dessa ekonomiska förmåner anser emellertid kommittén vara alldeles otillräckliga. I kungörelsen den 31 december 1904 stadgas, att för besiktning af nyanskaffad materiel, hvarom i samma kungörelse bestämmelse är meddelad, förrättningsman äger uppbära ersättning af järnvägens ägare med 15 kronor för hvarje förrättningsdag, äfvensom, där resa äger rum, reseersättning. Här är sålunda den princip uttalad, att den enskilde järnvägens ägare skall vidkännas den särskilda kostnad, som är förenad med förrättningen i fråga. Det riktiga i denna princip är i det föregående framhållet.

Den del af kostnaden, som skulle påhvila järnvägsägaren, har kommittén tänkt sig skola utgå såsom lösen för det af besiktningsmannen utfärdade bevis rörande besiktningen. Lösenbeloppet skulle bestämmas efter antalet och beskaffenheten af de fordon, som besiktigats.

För att vinna en ungefärlig föreställning om, till huru stort årligt belopp den af kommittén i denna paragraf föreslagna ersättningen skulle kunna uppgå, vill kommittén upplysa, att, enligt hvad allmän svensk järnvägsstatistik utvisar, ökningen under tioårsperioden 1894—1903 af enskilda järnvägars lokomotiv varit 284 stycken, af person- och postvagnar 435 stycken samt af pack- och godsvagnar 7089 stycken, eller således i medeltal för hvarje år 28 lokomotiv, 43 person- och postvagnar samt 709 pack- och godsvagnar. Efter denna beräkning skulle den föreslagna årliga ersättningen blifva för besiktigade lokomotiv 1120

kronor, för besiktigade person- och postvagnar 645 kronor samt för besiktigade pack- och godsvagnar 5672 kronor eller tillhoppa 7437 kronor. Då, enligt hvad kommittén på annat ställe föreslagit, de nya maskininspektörernas antal skulle blifva två, skulle alltså inkomsten uti ifrågavarande hänseende för hvarje inspektör belöpa sig till omkring 3700 kronor.

31 §.

I denna paragraf utsäges, att det är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att afgöra, huruvida materielen må tagas i bruk, men att styrelsen därvid ej har att taga hänsyn till annat än som förekommit vid besiktningen. Genom bestämmelserna i denna paragraf är en järnväg naturligtvis icke fräntagen den rätt, järnvägen för närvarande har, att vid öfvergångsstation verkställa en undersökning af beskaffenheten af främmande järnvägs fordon, som skola ingå på järnvägen i fråga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillståndsbevis kan endast vara grundadt på materielens konstruktion, ej dess underhåll. Nämnda rätt plägar tillerkännas järnväg i sammanhang med öfverenskommelse angående användande af vagnar i samtrafik. För framförande af enskild järnvägs rullande materiel å statens järnvägar är särskildt stadgadt i förslagets 51 §.

V KAP.

Kontroll öfver underhåll af bana och rullande materiel samt öfver driften.

A. Banan.

32 §.

Faktiskt är det redan nu endast väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som utöfvar kontroll öfver banans underhåll. Visserligen inrymmer ofvannämnda kungörelse den 21 oktober 1864 åt järnvägsstyrelsen rätt, i fråga om bibanor

med samma spårvidd som statens järnvägar, att utöfva kontroll däröfver, att själfva banan underhålles i behörigt skick, och att, i händelse af uraktlåtenhet härutinnan, meddela förbud mot begagnande af statens vagnar å bibanan. Denna rätt har järnvägsstyrelsen dock icke på annat sätt utöfvat än att enskild järnväg, å hvilken statens rullande materiel införes, tillförbindes ansvara för skada, som under materielens användande å den enskilda banan kan densamma åkomma. Detta synes kommittén äfven vara lämpligaste sättet för tillvaratagandet af statens järnvägars intressen uti ifrågavarande hänseende. Själfva kontrollen öfver banans underhåll, afseende att trygga trafiksäkerheten å densamma, bör uteslutande anförtras väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kontrollen öfver banans underhåll utöfvas för närvarande genom årliga inspektioner af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underlydande distriktstjänstemän. Enligt en hvarje år till en hvar distriktschef utgående besiktningsorder har denne eller distriktsingenjören att besiktiga samtliga inom distriktet befintliga järnvägar och har därvid särskildt att följa styrelsens cirkulär den 15 maj 1897 angående inspektion af allmänna väg- och vattenbyggnader. Enligt detta cirkulär skall vid inspektion af järnvägar uppmärksammas speciellt allt, hvaraf järnvägens trafikförmåga och trafiksäkerhet bero, däri inräknadt signalinrättningar, rullande materiel och bevakning. Förekommer vid inspektion anledning till anmärkningar, böra före inspektionens avslutande anmärkningarna genom skriftligt memorial i detalj delgifvas vederbörande till efterrättelse med i memorialet intaget förståndigande för vederbörande om dess tillhandahållande åt blifvande inspektionsförrättare. I inspektionsberättelse, som skall till styrelsen insändas, skall intagas, bland annat, en kort sammanfattning af framställda anmärkningar och till efterrättelse meddelade bestämmelser jämte redogörelse för de åtgärder, som föranledts af anmärkningar vid föregående inspektioner, äfvensom hemstallan om de åtgärder, som distriktschef anser böra från styrelsens sida vidtagas. Finner distriktschef vid inspektion, att från styrelsens sida erfordras åtgärd, hvarmed ej kan anstå, till dess inspektionsberättelse inkommit och hunnit af styrelsen behandlas, bör till denna omedelbart

efter inspektionen därom göras skriftlig eller telegrafisk anmälan.

Det har synts kommittén lämpligt, att den, som å statens vägnar i första hand utöfvade kontrollen öfver enskild järnväg, i allmänhet innehade en mot det grannliga och ansvarsfulla uppdraget svarande tjänsteställning. Af denna anledning har kommittén föreslagit vederbörande distriktschef att utöfva tillsynen uti nu ifrågavarande hänseende. Detta hindrar naturligtvis icke, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med stöd af bestämmelse i den för styrelsen gällande instruktionen, förordnar i vissa fall distriktsingenjör att å eget ansvar förrätta inspektion, som för uppdragets fullgörande är erforderlig. Såsom synes af förslaget, har kommittén äfven ansett sig böra i vissa fall tillägga inspektionsförrättaren — således äfven en distriktsingenjör — befogenhet att meddela förelägganden; men ställningen såsom på en gång kontrollant och rådgifvare har kommittén ansett distriktschefen böra intaga. En viss inskränkning i distriktschefs tillsyn öfver banas underhåll följer af den i 33 § broinspektör tillagda kontroll i fråga om järnbros underhåll.

Beträffande frågan, huru ofta inspektioner skola företagas, har kommittén föreslagit såsom minimum en gång om året. Finnes särskild anledning befara bristande underhåll å någon järnväg, bör gifvetvis inspektion å sådan järnväg verkställas oftare, likasom, om någon olycka eller något olyckstillbud förekommit, inspektion kan vara erforderlig.

33 och 34 §§.

Den i 33 § föreslagna, periodiskt återkommande inspektionen af större broar är såtillvida en nyhet, som den skall utföras af broinspektören och broarnas höjdlägen observeras för utrönande af möjligen blifvande sättningar. Nu äro visserligen broarna underkastade inspektion af distriktschefen i sammanhang med den årliga inspektionen af hela banan, men denna besiktning kan gifvetvis icke blifva så detaljerad och effektiv som den nu föreslagna. Då det är angeläget, att, om något fel finnes, detta upptäckes så snart som möjligt, har kommittén ansett lämpligt, att den första inspektionen sker redan inom det andra året efter bronns tagande i bruk. Har vid denna in-

spektion intet fel visat sig, anser kommittén, att det är tillräckligt, att inspektion sker hvar femte år. Skulle något fel visa sig vid nu nämnda inspektion, måste det bero på broinspektören att föreskrifva, hvilka åtgärder skola vidtagas, samt att förrätta ny inspektion, när så är behöfligt. De närmare föreskrifterna härom torde emellertid böra införas i broinspektörens instruktion.

Förandet af brobok, hvarom föreskrift upptagits i 34 §. är gifvetvis af stor betydelse för utöfvandet af kontrollen öfver broars underhåll.

35 och 36 §§.

Kommittén har funnit det vara synnerligen af behovet pakalladt att kontrollantens — d. v. s. distriktschefens resp. inspektionsförrättarens — befogenhet uti ifrågavarande hänseenden blefve närmare bestämd; de förhållanden, hvarom i dessa fall är fråga, äro nämligen af en särdeles stor betydelse såväl för järnvägsägaren som för den trafikerande allmänheten. Det har därvid synts kommittén lämpligt och i vissa fall nödigt, att kontrollanten utrustades med en ganska vidsträckt själfständig myndighet. Äro förekommande brister af mindre väsentlig beskaffenhet, vore det en onödig omgång att draga frågan om deras afhjälpande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens afgörande, äro bristerna af väsentlig beskaffenhet, kan fara ligga i dröjsmål. Det är äfven tydligt, att kontrollanten, som lättare på ort och ställe kan iakttaga felaktigheterna, bäst är i stånd att bedöma de åtgärder, som böra vidtagas för deras afhjälpande; på hans omdöme och takt vid lösandet af de mången gång grannliga frågorna måste man ändock alltid lita. Mot missbruk af en kontrollanten sålunda tillagd myndighet bör ställas järnvägsägarens rätt att klaga öfver hans beslut äfvensom kontrollantens skyldighet att i de mest allvarliga fall — då han påbjuder trafikens inställande — underställa beslutet väg- och vattenbyggnadsstyrelsens pröfning.

I dessa paragrafer skiljes mellan fall, då omedelbar fara för trafiksäkerheten föreligger, § 35, och fall, då brister förekomma, hvilka utan att medföra sådan fara böra i trafiksäkerhetens intresse rättas, § 36. Hvad det första fallet angår, torde kunna sägas, att det farliga tillståndet i

regel icke upptäckes vid någon inspektion, utan att detsamma mera plötsligt uppkommit på grund af någon inträffad tilldragelse; hvadan det i första hand lär bli den enskilda järnvägsförvaltningen själf, som, på samma gång den ofördröjligen underrättar kontrollanten, har att utfinna de lämpligaste åtgärder, som böra vidtagas. Med hänsyn såväl här till som ock till det synnerligen allvarliga i dessa förhållanden, har kommittén ansett, att endast distriktschefen personligen, och således icke en distriktsingenjör eller en broinspektör såsom inspektionsförrättare, skulle i detta fall få ingripa. Kan faran aflägsnas utan att något afbrott i trafiken behöfver ske, böra naturligtvis i sådant hänseende erforderliga åtgärder först föreskrifvas, vid äfventyr, om de ej vidtagas, att trafiken afstänges. Dessa åtgärder kunna vara sådana, att de på ett bestående sätt aflägsna faran; men bristerna kunna ock vara af den beskaffenhet, att de icke låta sig med ens fullständigt afhjälpas, ehuru genom vidtagande af vissa åtgärder deras trafikvädlighet kan tillfälligt minskas i en grad, som gör trafikens inställande obehöffig. Är icke heller sådant möjligt, utan innebär ett fortsatt trafikerande af järnvägen uppenbar fara för de resande, då måste trafiken, i den utsträckning som är erforderlig, inställas och detta så skyndsamt som möjligt. Kommittéen har därför inrymt åt distriktschefen rättighet att påbjuda trafikens inställande. Då detta är en mycket allvarlig och i såväl järnvägsägararens som den resande allmänhetens intressen djupt ingripande åtgärd, bör densamma tillgripas endast, då det för trafiksäkerheten är oundgängligen nödvändigt; och har kommittén föreslagit, att ett beslut därom ofördröjligen skall underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens pröfning.

Anses bristerna icke medföra omedelbar fara för trafiksäkerheten, men äro de ändock af sådan beskaffenhet, att de böra i trafiksäkerhetens intresse rättas, ligger vikten på att dessa brister varda inom skälig tid afhjälpta. Kommittén har därför i detta fall föreslagit det äfventyr för underlåtenhet att ställa sig beslutet till efterrättelse, att arbetet kunde komma att utföras genom statens försorg på järnvägsägararens bekostnad; och då brister af nu ifrågavarande slag i regel torde upptäckas vid inspektion samt det föreslagna äfventyret icke är af samma ingripande beskaffenhet som de i 35 § upptagna, har kommittén ansett det

kunna öfverlämnas åt inspektionsförrättaren att i dessa frågor besluta.

Då enligt kommitténs förslag till koncessionslag, § 9, den, å hvilken driften af en järnväg är öfverläten, är ansvarig ej blott för driftens behöriga skötande utan äfven för underhåll af bana och af rullande materiel, är i föreliggande förslag stadgadt, att, om annan än järnvägs ägare ombesörjer driften, erforderligt föreläggande bör meddelas denne.

37 §.

Vederbörandes rätt till klagan öfver inspektionsförrättares beslut är förut berörd. Där ett uppskof med beslutets verkställande kan innebära allvarlig fara för trafik-säkerheten, få besvärerna tydligen ej hindra beslutets ikraftträdande.

38 §.

I förslaget till koncessionslag, § 24, är stadgadt, att, om till följd af underlåtenhet att fullgöra meddeladt föreläggande i fråga om banas underhåll trafiken å järnväg är nedlagd, Konungen skall, på anmälan, utsätta ny tid för föreläggandets fullgörande, vid äfventyr att koncessionen varder förverkad eller, om annan än järnvägsägaren ombesörjer driften, att denna rätt förverkas. Föreliggande paragraf innehåller skyldighet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att göra sådan anmälan, som i nyssnämnda stadgande afses.

39 §.

De i denna paragraf föreslagna bestämmelser pläga för närvarande meddelas i hvarje särskild koncessionsresolution och afse underlättandet af den fortlöpande kontrollen öfver banan. Tiden för aflämnande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af öfversiktskarta och detaljerad uppgift å anläggningskostnaden, som för närvarande är beständ till tre månader efter afsyningen, har synts kommittén böra utsträckas till sex månader.

B. Rullande materiel.

40 §.

Såsom i det föregående är sagdt, har till för kort tid sedan saknats några allmängiltiga bestämmelser rörande kontroll öfver underhållet af rullande materiel; och var det bland annat de i detta hänseende oordnade förhållandena, som föranledde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att göra framställning om anställande hos styrelsen af en maskininspektör. I förutnämnda kungörelse den 31 december 1904 intogs stadgande att, till utrönande huru rullande materiel underhölles, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle äga förordna sakkunnig person att i den ordning styrelsen föreskrefve verkställa besiktning. Då kommittén föreslagit upptagande af maskintekniska tjänstemän å nämnda styrelses stat och åt dem uppdragit besiktning af nyanskaffad rullande materiel, ligger det i sakens natur, att dessa äfven böra utöfva den närmaste tillsynen öfver materielen underhåll.

Att föreskrifva någon viss tid eller viss ordning för inspektion öfver rullande materielen underhåll, torde icke vara lämpligt. Nyare materiel behöfver icke inspekteras lika ofta som äldre, den ena järnvägens icke lika ofta som den andras. Därför har det synts kommittén bäst att helt och hållet öfverlämna åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bestämma ordningen för ifrågavarande inspektion. Ett viktigt led i kontrollen af den rullande materielen underhåll är gifvetvis tillsynen öfver att revision af materielen i erforderlig utsträckning verkställles. Kommittén har icke ansett lämpligt att i denna förordning intaga bestämmelser, när och på hvad sätt dylik revision skall ske; bestämmelserna därom böra nämligen lätt kunna underkastas modifikationer; och har något hinder icke synts kommittén möta att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdraga meddelandet af samma bestämmelser. De vid statens järnvägar i detta hänseende gällande torde därvid lämpligen böra tjäna till förebild.

Såsom ofvan framhållits, anser kommittén lämpligt, att de två maskininspektörer, som kommittén funnit böra anställas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, tilldelas hvar sitt distrikt, inom hvilket ifrågavarande tillsyn skall utöfvas.

41 §.

I kungörelsen den 31 december 1904, § 6, stadgas, att, om vid besiktning, hvarom nu är fråga, brister iakttagas å den rullande materielen, hvilka kunna anses medföra fara för trafiksäkerheten, förrättningsmannen genast skall meddela järnvägens ägare skriftlig uppgift å dessa brister med föreskrift tillika, antingen att bristerna skola vara inom viss tid afhjälpta, vid äfventyr att materielen därefter ej må användas i allmän trafik, eller, därest omständigheterna därtill föranleda, att materielen ej må användas, förrän bristerna blifvit afhjälpta. Dessa bestämmelser hafva af kommittén upptagits i förslaget. Dessutom bestämmes i nämnda paragraf, att förrättningsmannen skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingifva rapport angående hvad vid besiktningen förekommit. Slutligen stadgas uti ifrågavarande paragraf, att klagan öfver förrättningsmannens beslut må föras genom besvär hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inom trettio dagar från delfåendet. Kommittén har ansett en besvärstid af femton dagar vara tillräcklig, hvarförutom kommittén tillagt att, därest förrättningsmannens beslut innehåller förständigande att afhjälpa bristerna vid äfventyr att materielen ej må användas förrän bristerna blifvit afhjälpta, ett sådant beslut skall gå i verkställighet, ändock att besvär öfver detsamma anföras. Förutsättningen för att förrättningsmannen stadgar ett sådant äfventyr som nyss nämnda är gifvetvis, att han anser materielen vara af så trafikvådlig beskaffenhet, att dess användande icke bör tillåtas; men då bör icke järnvägen kunna genom besvärs anförande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och måhända sedermera hos Kungl. Maj:t bereda sig möjlighet att fortfarande använda den för trafiksäkerheten såsom farlig ansedda materielen. Det gjorda tillägget är i full öfverensstämmelse med hvad för motsvarande fall i fråga om banan är föreslaget.

42 §.

Stadgandet i denna paragraf är detsamma som förekommer i kungörelsen den 31 december 1904, § 7.

43 §.

Såväl i kungörelsen den 31 december 1904, § 13, som numera i koncessionsresolutioner är intagen järnvägs skyldighet att före mars månads ingång till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingifva uppgift å rullande materielen, sådan den befanns vid föregående års slut.

C. Driften.

44 §.

Kommittén håller före, att det sätt, hvarpå driften vid en enskild järnväg skötes, bör underkastas statens kontroll likaväl som det sätt, hvarpå bana och rullande materiel underhållas; och hvad angår den statsmyndighet, som bör handhafva denna kontroll, gäller hvad kommittén ofvan yttrat i fråga om besiktning af nyanskaffad rullande materiel eller att det måste vara synnerligen önskvärdt, att all kontroll öfver de enskilda järnvägarna utöfvas af samma statsmyndighet. Kontrollen öfver driften är dock förenad med vida större svårigheter än kontrollen öfver bana och materiel. Driften innefattar en sådan mångfald af skiftande förhållanden, att, om en i detalj gående kontroll af densamma skulle åstadkommas, en hel stab af tjänstemän erfordrades, hvilka i själfva verket skulle blifva de egentliga ledarne af trafiken. En sådan kontroll kan dock på inga villkor förordas. Enligt kommitténs förslag skall i spetsen för järnvägens trafikafdelning stå en trafiktekniskt bildad föreståndare, hvilken har och äfven bör känna sig hafva ansvaret för att driften skötes på ett i allo tillfredsställande sätt. Då en detaljkontroll således enligt kommitténs mening icke bör ifrågakomma, blir frågan i huru stor omfattning kontrollen bör utöfvas. Att på papperet bestämma denna omfattning, torde vara omöjligt; kommittén har i sitt förslag uttryckt ändamålet med kontrollen vara att tillse, »att driften å järnväg skötes på ett för trafiksäkerheten betryggande sätt». Bestämmelsen är hållen i allmänna ordalag; det måste öfverlämnas åt kontrollantens omdöme att afgöra, huru för vinnande af berörda ändamål och utan något småaktigt ingripande i järnvägens

förvaltning kontrollen bör utöfvas. Det kan mot en kontroll af ifrågavarande slag invändas, att den svårligen kan blifva effektiv; då inspektionsförrättaren kommer — och sådant blir nog alltid på förhand känt — då söker för visso hvar och en att göra sitt bästa, då synes allt vara i god ordning, änskönt eljest missförhållanden kunna vara för handen. Att så kan blifva förhållandet, vill kommittén icke förneka; men detta torde dock kunna antagas endast blifva fallet, där missförhållandena äro undantag och till och med mera sällsynta undantag, och sådant lärer icke kunna undvikas, vore kontrollen än aldrig så fullständig. Är åter ledningen af en järnvägs drift i allmänhet mindre god, äro missförhållandena regel, då lära inga ansträngningar göra det möjligt att vid inspektionerna undanröja hvarje spår af det verkliga tillståndet vid järnvägen. Det är just för sådana fall, som kommittén anser kontrollen hafva sin förnämsta betydelse.

Den förordning angående driften, hvartill kommittén framlagt förslag, innehåller äfven åtskilliga positiva bestämmelser, hvilka väl lämpa sig att blifva föremål för kontroll. Såsom exempel vill kommittén framhålla stadgandena, att inga andra signaler få användas än sådana, som genom förordningen äro fastställda; att signallyktor å tåg skola anbringas på visst sätt; att banan skall vara bevakad under de tider af dygnet, då densamma trafikeras; att lyktorna å fasta signallinrättningar skola å vissa tider vara tända; att stoppsignaler skola anbringas å ömse sidor om ställe å banan, där underhålls- eller byggnadsarbete pågår; att sådant arbete skall ordnas så, att linjen är klar viss tid, innan väntadt tåg skall framgå; att varsamhetssignaler skola anbringas å visst afstånd från sådan plats å banan, som får af tåg med endast minskad hastighet passeras; att stationsrörelse icke får pågå utanför stations spårområde mot ankommande tåg under viss tid före tågets väntade ankomst; att motväxel å station, som ej är förreglad, skall vara låst eller bevakad, då tåg passerar; att bestämdt antal axlar i tåg skall vara försedt med tjänstbar broms; att bestämmelserna angående tågbildning iakttagas; att lokomotiv är behörigen bemannadt. Enligt nyssnämnda förordning förekomma äfven fall, då det är åt järnvägen själf öfverlämnadt att vidtaga erforderliga säkerhetsåtgärder. Att sådana vidtagits, bör äfven i allmänhet vara föremål för kontrollen. Vidare torde äfven böra tillses, att vägöfvergångar äro behörigen

bevakade; hvarförutom uppmärksamhet bör ägnas åt efterlefnaden af förordningen angående kompetensvillkor för befattning vid enskild järnväg.

Såsom ofvan omnämnts, sker vid inspektionsförrättning i Schweiz och Österrike äfven förhör med personalen i instruktioner o. d. Kommittén anser sig icke böra förorda införandet häraf hos oss. Utom det att ett dylikt förhör ingalunda torde kunna gifva något tillförlitligt bevis å personalens kännedom i förekommande bestämmelser, hyser kommittén den uppfattning, att vederbörande järnvägsbefäl däri genom lätt skulle frestas underlåta ägna nödig uppmärksamhet åt personalens kompetens i detta hänseende, hvilket vore så mycket betänkligare som de förhör, hvilka en inspektionsförrättare komme att hålla, med all sannolikhet blefve skäligen ytliga och under alla förhållanden icke komme att omfatta hela personalen.

I nyssnämnda länder tillkommer äfven inspektionsförrättaren att noga tillse, det personalen icke öfveranstränges. Detta är ju onekligen en synnerligen viktig omständighet. För att emellertid en dylik inspektion skall kunna på ett fullt tillfyllestgörande sätt utöfas, fordras, att bestämda föreskrifter finnas rörande arbets- och hvilotid för de särskilda grupperna af personalen. Kommittén har äfven tagit i öfvervägande, huruvida kommittén lämpligen borde uppgöra förslag till sådana bestämmelser. Den af 1903 års riksdag till Konungen aflåtna skrifvelse, hvilken, enligt nådig remiss den 29 september 1906, på sätt kommitténs underdåniga skrifvelse utmärker, blifvit till kommittén öfverlämnad för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det kommittén lämnade uppdrag, innehåller, bland annat, en anhållan att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida icke för alla järnvägar, såväl statens som enskilda bolags, gällande föreskrifter borde utfärdas angående bestämd maximitid för lokomotivpersonalens tjänstgöring, så att en för personalen själf skadlig och för trafiksäkerheten menlig öfveransträngning förebyggdes; äfvensom att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kunde gifva anledning.

Svenska järnvägsföreningen, som afgifvit yttrande i anledning af Riksdagens berörda framställning, har framhållit, att järnvägsstyrelsen icke torde underlåta att härutinnan utfärda bestämmelser, hvilka antagligen äfven blefve lämp-

liga för de enskilda järnvägarna; föreningen, som till fullo insåge vikten däraf, att lokomotivpersonalen ej öfveransträngdes i sin tjänstgöring, ville emellertid uttala, att det syntes föreningen, som om för en lokomotivman maximitjänstgöringen på lokomotiv borde bestämmas till 240 timmar i månaden, räknad till 30 dagar, och så anordnas, att öfveransträngning till följd af för lång tjänstgöring i oafbruten följd eller för korta hvilotider ej kunde ifrågakomma.

Sveriges lokomotivförare- och eldareföreningar hafva uti berörda ärende framhållit, att tjänstgöringen på lokomotiv ej borde få öfverstiga 240 timmar i månaden för växel- och godståg, 210 timmar för blandade tåg och 180 timmar för snälltåg.

Järnvägsstyrelsen har i underdånigt utlåtande upplyst, att för närvarande icke några föreskrifter funnes fastställda rörande maximitid för lokomotivpersonalen vid statens järnvägar, likasom i allmänhet sådana föreskrifter saknades för statsbanornas personal. Lokomotivpersonalens tjänstgöring bestämdes af vederbörande maskindirektörer, hvilka för hvarje ny tidtabellsperiod läte upprätta s. k. turlistor, genom hvilka all reguljär tjänstgöring ordnades så, att hvarje man, hvilken sådan tjänstgöring tilldelats, hade vissa dagars tåg-, reserv- eller stationstjänst och vissa regelbundet — hvar tredje, fjärde eller femte dag — återkommande s. k. öfverliggningsdagar, då han, fränsedt en kortare tids åligganden med lokomotivens iordningsställande i lokomotivstallet, hade frihet från tjänstgöring och godt tillfälle till hvila. Hvad de enskilda järnvägarnas lokomotivpersonal anginge, erinrade styrelsen, att tjänstgöringsturens utsträckning och den dagliga tjänstgöringstidens längd i allmänhet torde vara något större likasom ock fridagarna färre än vid statens järnvägar; vid mindre järnvägar torde nog väl långt utsträckta tjänstgöringstider förekomma. Järnvägsstyrelsen framhöll, att det vore mycket vanskligt att i berörda afseende lämna allmänna föreskrifter, enär lokomotivpersonalens tjänsteåligganden kunde vara af ytterst olika art, i det de ej uteslutande bestode i framförande af tåg utan äfven i växlingstjänst, reservtjänst, som i regeln möjliggjorde vistelse och hvila i rum, samt arbete med lokomotivets skötsel i lokomotivstall och i vissa fall äfven i verkstad. Lokomotivförare- och eldareföreningarnas förslag om olika

utsträckning af tjänstgöringen å olika tåg fölle redan på svårigheten att bestämma, hvilka tåg som skulle i detta sammanhang hänföras till det ena eller det andra af de uppräknade tågslagen, i det exempelvis tåg, som af en järnvägsförvaltning kallades snälltåg, ej framfördes med större hastighet än tåg, som af en annan järnvägsförvaltning kallades blandadt tåg. Styrelsen förklarade sig kunna i princip uttala sig för en bestämmelse uti ifrågavarande hänseende sådan järnvägsföreningen föreslagit; och hvad lokomotivpersonalens vid statens järnvägar tjänstgöring beträffade, vore densamma redan anordnad på sådant sätt, att 240 timmars tjänstgöring å lokomotiv i månaden icke torde ifrågakomma, likasom ock att tjänstgöringen i oafbruten följd och hvilopauserna i allmänhet vore på ett fullt tillfredsställande sätt ordnade. Likaledes kunde det icke anses vara en sträng fodran äfven för smärre enskilda järnvägar med fåtalig personal att inrätta tjänstgöringen för lokomotivpersonalen på liknande sätt. Styrelsen funne sig dock tveksam inför en framställning af den beskaffenhet, att en viss kategori af järnvägspersonalen skulle utväljas och genom lagstiftning erhålla en reglering af sin arbetstid utan att sådant steg toges för annan personal, hvilkens tjänstgöring jämväl vore af stor vikt för trafiksäkerheten och hvilkens medlemmar ofta förrättade sin tjänst under lika ogynnsamma förhållanden som föraren och eldaren å lokomotivet. Styrelsen vore däremot förvissad om att, därest det lämnades åt styrelsen att utfärda de erforderliga bestämmelserna om tjänstgöring och hvilotider för all vid statens järnvägar anställd personal, motsvarande bestämmelser inom kort skulle arbeta sig fram jämväl vid de enskilda järnvägarna, hvilkas personal genom sammanlutning i fackförbund skaffat sig ett nog så kraftigt medel att göra sina fordringar på förbättrad ställning gällande.

Lokomotivförare- och eldareföreningarna hafva slutligen, under framhållande att lokomotivpersonalens vid statens järnvägar tjänstgöring under den senaste tiden betydligt modererats och att densamma för närvarande torde öfver hufvud taget vara för personalen och trafiksäkerheten tillfredsställande, men att så icke kunde sägas i allmänhet vara förhållandet vid de enskilda järnvägarna, hemställt, att tjänstgöringstiden för lokomotivförare och eldare vid för allmän trafik upplåten järnväg under inga förhållanden,

således icke ens om personalen därtill själfmant skulle anmäla sig, finge sättas högre än till 240 timmar i månaden, räknad till 30 dagar, och fördelad så jämnt som möjligt, samt i vanliga fall eller i öfrigt, då sådant på förhand skäligen borde kunna förutses, icke öfverstiga 12 timmar i oafbruten följd; att en dylik maximitjänstgöring per dag borde efterföljas af minst 8 timmars hvila, om personalen befunne sig i hemmet, och minst 6 timmars, då personalen befunne sig å annan plats; att i de fall, där omständigheterna tillfälligtvis nödvändiggjorde en längre tjänstgöring än 12 timmar i följd, t. ex. vid hastigt påkommande sjukdomsfall bland personalen, inträffad maskinskada eller andra järnvägsmissöden, snö- eller andra naturhinder, mobilisering o. d., vederbörande ansvariga befäl måtte åläggas att däröfver föra journal, i hvilken omständigheterna för hvarje särskildt fall utförligt refererades, äfvensom att vederbörande finge sig ålagdt att därom till civildepartementet eller annan myndighet afgifva kvartals- eller halfårsrapporter i och för granskning och bedömande angående ifrågavarande omständigheters giltighet; samt slutligen att med tjänstgöring måtte förstås allt arbete, som af lokomotivpersonalen fordrades i och för tjänsten, äfvensom de afbrott i den aktiva tjänsten, där antingen personalen ålåg att efterse lokomotivet eller i öfrigt att i fall af behof vara till hands, eller ock då dessa afbrott voro så korta, att de äfven utan ofvannämnda förbehåll skäligen icke kunde anses bereda personalen någon verklig hvila.

Kommittén, som anser bestämmelser rörande tjänstgöringstidens längd böra gälla ej blott lokomotivpersonalen utan äfven öfrig järnvägspersonal — åtminstone den, af hvilkens arbete trafiksäkerheten beror — har icke kunnat undgå att finna det vanskliga i att meddela bestämmelser i berörda hänseende, hvilka äro af den allmängiltiga beskaffenhet, att de kunna med fördel tillämpas å alla järnvägar. Arbetstiden bör nämligen göras beroende af intensiteten af det arbete, som därunder skall fullgöras, men denna är, åtminstone för vissa grupper af personalen, beroende på intensiteten af trafiken å järnvägen och denna åter växlar i hög grad å olika järnvägar. I alla händelser har det synts kommittén vara af föga praktisk betydelse, om kommittén afgäve något förslag för ordnande af hithörande förhållanden vid de enskilda järnvägarna. Först

och främst håller nämligen kommittén före, att de principer, som uti ifrågavarande hänseende komma att erhålla uttryck i de bestämmelser härutinnan, hvilka järnvägsstyrelsen för statens järnvägars vidkommande torde komma att utfärda, lämpligen böra läggas till grund för motsvarande bestämmelser för de enskilda järnvägarna, och än vidare är det kommitténs bestämda uppfattning, att ett för alla parter tillfredsställande resultat bäst vinnes genom att låta afgörandet föregås af underhandlingar mellan de olika järnvägarnas ägare och personalen.

Om således kommittén icke ansett sig böra föreslå några vissa regler uti ifrågavarande hänseende, utesluter naturligtvis detta icke, att om inspektionsförrättaren finner trafiksäkerheten å någon järnväg äfventyras till följd af missförhållanden härutinnan, han bör vidtaga åtgärder för deras rättande.

I fråga om hvem som under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmast bör utöfva kontroll öfver driften, har till en början inom kommittén ifrågasatts, huruvida för detta ändamål borde hos styrelsen anställas särskilda, uteslutande med nu omhandlade kontroll sysselsatta trafikinspektörer. På sådant sätt blefve fordringarna på kompetens bäst tillgodosedda. Emellertid har kommittén befarat, att med en dylik anordning full sysselsättning icke alltid skulle kunna beredas trafikinspektörerna. Med hänsyn till det enskilda järnvägsnätets stora utsträckning torde åtminstone, för att kontrollen skall blifva något så när effektiv, två inspektörer erfordras. Om nu äfven dessa vid sina första inspektionsresor upptäckte åtskilliga missförhållanden, är det, med kännedom om den laglydighet, som i allmänhet utmärker våra svenska järnvägar, icke oberättigadt att antaga, att dessa missförhållanden i regel blefve rättade. Ehuru det oaktadt en fortlöpande kontroll måste anses äga sin stora betydelse, kan det icke nekas, att perioder kunna komma, under hvilka arbetet med denna kontroll blefve ganska ringa. Utom det i allmänhet olämpliga i att tillskapa tjänster, hvilka man från början kan misstänka icke skola bereda sina innehafvare tillräcklig sysselsättning, anser kommittén detta förhållande särskildt i förevarande fall kunna innebära fara för kontrollens behöriga utöfvande. Det kan nämligen tänkas, att en kraftig inspektör därigenom blir frestad att utöfva kontrollen på ett så i detalj gående sätt,

att, såsom kommittén redan förut framhållit, kontrollen kommer att lända till skada i stället för till gagn. De olägenheter, som sålunda äro förbundna med anställandet af särskilda trafikinspektörer, hafva synts kommittén så stora, att kommittén icke ansett sig böra föreslå sakens ordnande på sådant sätt.

Det har sålunda gällt för kommittén att finna en sådan lösning af frågan, att de befattningar, hvilka för kontroll öfver driften vore behöfliga, skulle kunna besättas med personer, hvilka på samma gång de uppfyllde de fordringar, hvilka borde ställas på dem såsom utföware af nämnda kontroll, vore skickade att fullgöra äfven annan verksamhet. Två alternativ har kommittén därvid haft att välja på, att öfverlämna kontrollen i fråga antingen åt distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten eller ock åt de inspektörer, hvilka enligt kommitténs förslag skulle komma att anställas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för närmaste tillsynen öfver den rullande materielen. Kommittén har ansett sig böra tillstyrka det förra alternativet. Visserligen hafva distriktscheferna redan nu en hel del omfattande och maktpåliggande göromål sig anförtrodda; men med hänsyn till det jämförelsevis föga ingående sätt, hvarpå enligt kommitténs mening ifrågavarande kontroll bör utföras, torde densamma icke blifva så betungande, att icke distriktschefen bör medhinna att jämväl fullgöra ett uppdrag i berörda hänseende. Inspektion i fråga om driften kan lämpligen anordnas i samband med den årliga inspektionen af banan, hvarförutom distriktschefen vid sina ofta återkommande resor inom sitt distrikt bör kunna vara i tillfälle att äfven dess emellan iakttaga, huru driften vid de olika järnvägarna skötes. Den omständigheten, att en distriktschef utförvar kontroll öfver banan med växlar, signaler och förreglingar, gör honom synnerligen lämplig att utföra kontroll öfver driften, hvilken i så hög grad beror af dessa anordningar. Betydelsen af detta förhållande torde äfven framgå däraf, att i den preussiska järnvägsorganisationen ban- och trafikafdelningarna äro sammanslagna. Ehuru kommittén icke vill förneka, att maskininspektörerna kunna besitta erforderlig kompetens äfven för utfövande af kontroll öfver driften, och att det till och med i allmänhet kan sägas, att maskinpersonalen vid en järnväg till följd af

arten af sin verksamhet mera kommer i beröring med driften å järnvägen än banpersonalen, har kommittén dock hållit före, att företrädare uti ifrågavarande hänseende borde gifvas åt distriktschefen, då, utom hvad förut till stöd för denna åsikt anförts, en distriktschef, på samma gång han måste anses äga tillräcklig sakkunskap, i allmänhet uppnått högre ålder än maskininspektören och således får antagas hafva ett mognare omdöme och större erfarenhet än denne, hvarförutom han besitter en betydande personal- och lokalkännedom inom sitt distrikt, något som i förevarande fall är af icke oväsentlig betydelse. Inspektion i fråga om driften kan naturligtvis, likasom inspektion å bana, i särskilda fall anförtras åt distriktsingenjör; dock vill kommittén i detta sammanhang framhålla, att genom kommitténs förslag om en särskild kontroll genom broinspektör öfver vissa broars öfverbyggnad en lättnad åstadkomes i distriktschefens hittillsvarande inspektionsverksamhet.

I fråga om inspektion å bana äro af kommittén vissa bestämmelser föreslagna angående när dylik inspektion skall företagas, i fråga om inspektion å rullande materiel, att sådan skall verkställas i den ordning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare bestämmer. Då kommittén icke intagit någon bestämmelse i detta hänseende i fråga om inspektion öfver driften, har det skett därför, att det syns kommittén lämpligt att gifva större smidighet åt formerna för denna inspektion genom att åt inspektionsförrättaren inrymma rätt att själfständigt bestämma och efter förhållandena lämpa, när och hur inspektionerna skola företagas. Därmed har det dock icke varit kommitténs mening att utestänga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från allt inflytande å dessa inspektioners ordnande.

45 §.

I kommitténs förslag till förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg äfvensom kompetensvillkor för befattningar vid dylik järnväg är öfverträdelse af förordningens föreskrifter belagd med bötesstraff. De förhållanden, hvilka utgöra föremål för dessa föreskrifter, äro, såsom varande personalförhållanden, af synnerligen ömtalig natur, hvarför kommittén ansett dithörande frågor lämp-

ligen böra behandlas af domstol, och den kontrollerande statsmyndigheten förty icke hafva befogenhet att exempelvis från tjänsten skilja en enligt dess förmenande inkompetent person. Kommittén är öfvertygad om att bötesansvaret, som följer på öfverträdelsen, innebär största möjliga garanti för att någon sådan icke skall äga rum; men då allmänne åklagaren, som har att åtala förseelser enligt nämnda förordning, icke torde kunna i erforderlig grad vaka öfver förordningens efterlefnad, är sådant i denna paragraf öfverlämnadt jämväl åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Till följd af dessa frågors grannliga natur har kommittén föreslagit att, innan angivelse sker, en anmaning till vederbörande att i godo vidtaga rättelse bör göras.

46 §.

Genom bestämmelserna i denna paragraf har kommittén velat gifva uttryck åt den princip, som särskildt vid inspektion af ifrågavarande slag är af så stor betydelse, nämligen att icke i onödan ingripa. Finner inspektionsförrättaren snärre missförhållanden, har han först att öfverväga, om dessa äro af beskaffenhet att kräva rättelse; anser han så vara förhållandet, bör han uppmana vederbörande att vidtaga sådan rättelse, hvarefter han har att ägna sin uppmärksamhet åt, huruvida hans uppmaning blifvit efterföljd, och först, om så icke skett, bör ett uttryckligt föreläggande meddelas. Enligt kommitténs mening lämpar sig vite synnerligen väl vid förelägganden i fråga om driften, och torde ett sådant föreläggande skäligen endast böra meddelas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Detsamma gäller äfven, då missförhållandena äro af större beskaffenhet, ehuru därvid den första anmaningen icke kan tillmätas så stor betydelse; förhållandena kunna här vid lag vara sådana, att ett föreläggande snarast möjligt bör meddelas. Sker emellertid rättelse ofördröjligen, är anmälan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för meddelande af föreläggande obehöflig; genom inspektionsberättelsen torde förhållandet komma till styrelsens kännedom.

Påföljden för underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse af Konungen i fråga om driften meddeladt föreläggande enligt koncessionslagen är antingen trafikens om-

besörjande af staten på järnvägens bekostnad eller ock koncessionens förverkande. Att kommittén i fråga om driften icke velat föreslå trafikens inställande, beror därpå, att enligt kommitténs mening denna påföljd, hvilken är af så ingripande betydelse äfven för allmänheten, ej bör stadgas i annat fall än då trafiksäkerheten ovillkorligen fordrar sådant, och att missförhållanden i driften alltid torde utan dröjsmål kunna rättas. Att äfventyret om koncessions förverkande endast skall kunna meddelas af Konungen, som beviljat koncessionen, synes kommittén uppenbart; och då trafikens öfvertagande af staten kan vara af ekonomisk betydelse för staten, har kommittén äfven ansett ett sådant äfventyr endast böra stadgas af Konungen.

Förhållandena vid vägöfvergång äro likasom allt annat, som rör driften, föremål för inspektion enligt denna paragraf. Att rätt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till åtal angifva förseelse mot lagen angående korsning af enskild järnväg och väg i förslaget uttryckligen stadgas, har berott på att någon tvekan angående styrelsens målsägarerätt uti ifrågavarande hänseende icke måtte finnas.

Då i förslaget icke upptagits någon rätt till klagan öfver inspektionsförrättares enligt denna paragraf gjorda uppmaning att rätta smärre missförhållanden, torde däraf följa, att enligt kommitténs mening någon sådan rätt ej bör förefinnas.

47 §.

I ett af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 1 december 1903 utfärdadt cirkulär angående trafiksäkerhetens tillgodoseende vid enskilda järnvägar är föreskrifvet, att vid till äfventyrs inträffad tågolycka eller uppkommet större missöde å järnvägen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genast och helst telegrafiskt bör underrättas. Det är tydligt, att det för behöriga utöfvandet af kontrollen öfver trafiksäkerheten å järnvägarna är af stor vikt, att den kontrollerande myndigheten erhåller kännedom om de olycksfall, som tima å järnvägarna och hvilka beröra trafiksäkerheten. Genom sistberörda inskränkning undantagas från anmälningsskyldighet exempelvis olycksfall i verkstäder, sådana olycksfall vid utförande af arbeten å järnvägen, hvilka icke stå i samband med rörelsen å järnvägen, m. fl.,

hvarförutom genom uttrycket »olycksfall af någon betydelse» från anmälningsskyldigheten jämväl undantagits betydelselösa missöden. Kommittén har väl funnit tolkningen af nämnda stadgande bero på järnvägsförvaltningarnas subjektiva uppfattning; men om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser lämpligt infordra uppgift å alla olycksfall utan undantag, står sådant styrelsen fritt på grund af den i denna paragraf jämväl stadgade skyldigheten för enskild järnvägsförvaltning att lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de öfriga upplysningar angående driften å järnvägen, som af styrelsen äskas. I koncessionsresolutioner plägar nu stadgas skyldighet att meddela de upplysningar angående banans trafikerande, som af nämnda styrelse främdeles kunna äskas.

VI KAP.

Särskilda bestämmelser.

48 §.

Den omständigheten, att kommittén ansett inspektionsförrättaren böra hafva en själfständig bestämmanderätt i förekommande hänseenden, behöfver gifvetvis icke hafva till följd, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rätt att ingripa skulle inskränkas till sådana fall, då frågor genom besvär eller underställning droges under styrelsens pröfning. Tvärtom måste det anses vara i sin ordning och för vinnande af bästa möjliga resultat gagneligt, att styrelsen, hvilken ju har sig anförtrodd kontrollen i fråga, lämnas full handlingsfrihet. Finner styrelsen af till styrelsen inkommen inspektionsberättelse, att andra åtgärder än de af inspektionsförrättaren vidtagna äro erforderliga, bör naturligtvis styrelsen kunna därom förordna, likasom så äfven bör vara händelsen, om styrelsen på annat sätt blir underkunnig om missförhållanden. Det kan äfven tänkas, att inspektionsförrättaren själf är i något fall tveksam om lämpligaste sättet; det bör gifvetvis då stå honom fritt att hänskjuta frågan till styrelsen.

49 §.

Det skulle möjligen kunna invändas mot innehållet i denna paragraf, att, om påföljden är arbetets utförande genom statens försorg på järnvägens bekostnad samt arbetet är kostsamt och järnvägens finansiella ställning dålig, det för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan vara vanskligt att tillämpa påföljden. Skulle emellertid i något fall en dylik tvekan föreligga, torde det icke vara något som hindrar, att styrelsen underställer frågan Konungens afgörande.

50 §.

Innan kungl. kungörelsen angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel den 31 december 1904 utfärdades, förekom det ofta, såsom redan förut påpekats, att rullande materiel, som nyanskaffades å färdig järnväg, togs i bruk för allmän trafik utan att tillstånd därtill blef af någon offentlig myndighet meddeladt. Efter utfärdande af nämnda kungörelse, genom hvilken, bland annat, kontrollen öfver rullande materielen underhåll ordnades, har nyssnämnda materiel varit föremål för i sådant syfte verkställd inspektion. Har, sedan materielen undergått dylik inspektion, förbud för dess användande i allmän trafik icke meddelats, måste ett tyst medgifvande för sådant användande anses vara gifvet. Denna grundsats är uttalad i näst sista stycket af öfvergångsbestämmelserna.

Beträffande utländsk materiel blir det hvarje järnvägsförvaltnings sak att öfvertyga sig om att densamma fyller villkoren för dess intagande å järnvägen.

Att för all materiel, som framföres öfver en järnväg, gäller, att densamma vid framförandet icke utöfvar större hjultryck, än som är för banan tillåtet, framgår af andra, af kommittén föreslagna bestämmelser.

51 §.

I sammanhang med utfärdandet af kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel förklarades, att genom nämnda kungörelse ändring ej gjordes i hvad uti förut nämnda kungörelse den 21 oktober 1864 funnes stadgadt rörande

järnvägsstyrelsens rätt att, såvidt anginge samtrafiken med statens järnvägar, utöfva kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel, hvarförutom, oaktadt enligt kungörelsen den 31 december 1904 järnvägsstyrelsen hade att utse besiktningsman, då fråga var om besiktning af nyanskaffad materiel vid järnväg med samma spårvidd som statens järnvägars, föreskrefs, att järnvägsstyrelsen skulle äga meddela närmare bestämmelser i syfte att vid sådan besiktning, som nyss nämnts, eller vid granskning af ritningar till materiel för sådan järnväg förrättningsmannen kunde företaga särskild undersökning, huruvida materielen finge å statens järnvägar införas, och därom meddela besked eller ock hänskjuta frågan därom till järnvägsstyrelsens pröfning. Kommittén har äfven ansett i denna förordning böra intagas ett uttryckligt förbehåll för järnvägsstyrelsen att för intagande af enskild järnväg tillhörig rullande materiel å statens järnvägar föranstalta om den besiktning, hvartill styrelsen må finna skäl. Ett sådant förbehåll anser kommittén icke blott vara en naturlig länk i den historiska utvecklingen af frågan om statens kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel utan äfven betingas däraf, att järnvägsstyrelsen, som ensam bär ansvaret för trafiksäkerheten å statens järnvägar, är ett med obestridlig sakkunskap utrustadt, under ämbetsmannans ansvar arbetande statens verk.

52 §.

Motsvarande bestämmelser återfinnas i 8 § af kungörelsen den 31 december 1904. Med hänsyn därtill att enligt denna kungörelse besiktning af nyanskaffad rullande materiel skall verkställas af person, som utses af järnvägsstyrelsen, vid nyanlagd bana och i öfrigt därest fråga är om järnväg med samma spårvidd som statens järnvägar, men af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i andra fall, har en liknande skillnad i kungörelsen gjorts beträffande utseende af sakkunnig i nu förevarande fall. Då kommittén i sitt förslag borttagit berörda skillnad i fråga om besiktningen, har så äfven skett i fråga om granskning af ritningarna. Godkännandet af ritningarna, hvilka uppenbarligen, äfven utan att sådant i detta sammanhang stadgas, skola för att kunna godkännas vara upprättade med hän-

syn till gällande föreskrifter, tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För närvarande finnas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen i cirkuläret den 21 juni 1905 vissa bestämmelser meddelade rörande ritningarnas format m. fl. dylika detaljbestämmelser. Att, sedan nämnda cirkulär upphört att gälla, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan meddela dylika bestämmelser, torde falla af sig själf; och att, såsom i förenämnda kungörelse säges, styrelsen i ärende, hvarom nu är fråga, må inhämta yttrande beträffande ännu ej för trafik upplåten järnväg af den kontrollerande ingenjören och eljest af distriktschefen i vederbörande distrikt, anser kommittén, såsom flera gånger förut framhållits, vara en så gifven sak, att något stadgande därom icke behöfver meddelas.

Det kan icke annat än främja ett godt resultat, att redan ritningarna till den rullande materielen underkastas en sakkunnig granskning, och för järnvägsägaren måste det vara af betydelse, att denna granskning och ritningarnas godkännande hänskjutas till den myndighet, som sedermera har att godkänna själfva materielen.

I nyssnämnda paragraf omförmälda förslag till konstruktionsdetaljer, uppgörande af anmärkningsmemorial m. m. afse enskilda uppdrag och äro därför ej upptagna i förslaget.

Den ersättning, som för ifrågavarande granskning bör tillkomma förrättningsmannen, har kommittén föreslagit till enahanda belopp, som för närvarande är i 12 § af nyssnämnda kungörelse bestämdt.

Bestämmelserna i den af kommittén föreslagna kontrollförordningen synas kommittén i allmänhet böra tillämpas äfven å järnväg, hvarå koncession meddelats före förordningens trädande i kraft. I några hänseenden torde dock undantag vara erforderligt. Har vid nämnda tidpunkt förordnande på grund af förut gällande bestämmelser redan meddelats att verkställa någon förrättning eller utöfva annan verksamhet, som beröres af stadgandena i denna förordning, böra de nya bestämmelserna icke verka någon rubbning däri. Denna princip torde tillräckligt motivera de tre första punkterna af öfvergångsbestämmelserna.

Hvad fjärde punkten angår, är i förslaget till lag angående korsning af enskild järnväg och väg stadgadt, att tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik ej må lämnas, förrän Konungens befallningshafvande verkställt viss, i lagen närmare angifven pröfning; dock att detta stadgande icke äger tillämpning, bland annat, å järnväg, som under år 1909 erhåller tillstånd att öppnas för allmän trafik. Då bestämmelsen i 19 § af föreliggande förslag, att vid besiktning eller afsyning utan föregående besiktning af järnväg skall styrkas, att Konungens befallningshafvande verkställt den pröfning, som enligt nyssnämnda lag åligger Konungens befallningshafvande att verkställa, är gifven för att upplysning därigenom skall vinnas, att ifrågavarande villkor för lämnande af tillstånd till järnvägens öppnande för allmän trafik är uppfyllt, men detta villkor icke gäller järnvägar, hvilka erhålla dylikt tillstånd under år 1909, bör gifvetvis icke heller nyssnämnda bestämmelse i 19 § af föreliggande förslag gälla i fråga om besiktning af dylika järnvägar. Till den möjligheten att förättningen hålles under år 1909 och tillståndet lämnas under år 1910, hvilket för öfrigt utan svårighet torde kunna undvikas, har kommittén icke ansett hänsyn behöfva tagas.

För första delen af föreskrifterna i näst sista stycket af öfvergångsbestämmelserna har kommittén ofvan redogjort under 50 §.

En hel del rullande materiel, som nyanskaffats förr än kungl. kungörelsen den 31 december 1904 trädde i kraft, har, oaktadt uttryckligt tillstånd till dess användande i allmän trafik meddelats, icke blifvit försedd med uppgift om trafiktillstånd. Genom de föreslagna bestämmelserna kommer all den enskilda järnvägar tillhörande rullande materiel, som får användas i allmän trafik, att vara försedd med dylik uppgift.

Då i 33 § föreskrifves, att inspektion af järnbro med viss spännvidd skall verkställas inom utgången af andra året från det bron upplåtits för allmän trafik, har det varit nödvändigt meddela en annan tidsbestämmelse i fråga om dylika broar, som vid förordningens trädande i kraft redan äro upplåtna för allmän trafik. Då inspektionen i fråga skall afse alla sådana broar, har en kortare tidrymd än fem år icke ansetts kunna ifrågakomma.

Därest en förordning af det innehåll, kommittén nu föreslagit, varder utfärdad, torde kungl. kungörelserna den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik samt den 31 december 1904 angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel böra upphävas med de undantag, som må föranledas af de af kommittén föreslagna öfvergångsbestämmelserna. Vissa stadganden i nämnda kungörelser hafva visserligen icke någon motsvarighet i förevarande, af kommittén föreslagna förordning, men vill kommittén, i den mån samma stadganden icke förut blifvit behandlade i motiven till denna förordning, påvisa, att berörda förhållande icke bör utgöra hinder för kungörelsernas upphäfvande.

I kungörelsen den 11 december 1874 stadgas i § 1, att enskild järnväg, hvarå afses att medelst ångkraft fort-skaffa personer och gods, icke må för allmän rörelse upplåtas, förrän tillstånd därtill blifvit meddeladt i den ordning i kungörelsen stadgas; och i §§ 6 och 7 att, om någon utan behörigt tillstånd upplåter bana eller bandel till allmän trafik, han straffas, ehvad skada timar eller icke, med böter efter viss beräkning; att, om skada sker, den skyldige jämväl är förfallen till straff, som efter allmän lag kan ådömas, afvensom skyldig gälda skadestånd; samt att nyssnämnda böter tillfalla kronan och förvandlas efter i strafflagen stadgade grunder.

Bestämmelser, motsvarande de nu nämnda, äro upptagna i kommitténs förslag till koncessionslag. Samma är ock förhållandet med följande, i kungörelsen den 31 december 1904 förekommande bestämmelser, nämligen i § 1, att hvarje till den rullande materielen vid enskild, för allmän trafik upplåten järnväg hörande fordon, som är afsedt att begagnas i den allmänna trafiken, skall, innan det må tagas i bruk, vara, på sätt i kungörelsen sägs, besiktigadt och godkändt, samt i § 14, att den, som tager rullande materiel i bruk för allmän trafik utan att tillstånd därtill vunnits eller som för sådan trafik använder rullande materiel, emot hvars begagnande förbud meddelats, dömes, där ej straff efter allmän lag å gärningen följer, med böter enligt viss beräkning, hvilka böter tillfalla kronan.

Vidare stadgas i sistnämnda kungörelse, § 10, att närmare bestämmelser angående hvilka fordringar i afseende

å nyanskaffad rullande materiels beskaffenhet böra uppställas för att densamma må kunna godkännas, äfvensom huru vid besiktning skall förfaras och angående innehållet af besiktningsbevis, utfärdas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen gemensamt. De i nämnda paragraf omförmälda fordringar i afseende å nyanskaffad rullande materiels beskaffenhet äro upptagna i kommitténs förslag till förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg. Hvad angår bestämmelser huru vid besiktning skall förfaras och angående innehållet af besiktningsbevis, som innehållas i nämnda styrelsens cirkulär den 21 juni 1905 angående enskilda järnvägars rullande materiel, torde dessa hädanefter böra utfärdas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, något som jämväl erhållit uttryck i 28 och 29 §§ i föreliggande förslag.

I detta sammanhang har kommittén genomgått bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 21 oktober 1864 angående begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar.

Första och andra punkterna, hvilka erhållit ändrad lydelse genom kungl. kungörelsen den 11 december 1874, innehålla bestämmelser att, innan enskild järnväg, afsedd för fortskaffande medelst ångkraft af personer eller gods, må för allmän rörelse upplåtas, trafikreglemente och tjänstgöringsreglemente skola vara i behörig ordning fastställda, äfvensom angående innehållet i dessa reglementen och sättet för deras fastställande. Såsom ofvan framhållits, skall enligt kommitténs förslag tjänstgöringsreglementet ersättas med förordning angående driften. Bestämmelse om fastställande af trafikreglemente är upptagen i kommitténs förslag till koncessionslag.

Tredje punkten innehåller ett öfvergångsstadgande rörande tiden, inom hvilken de järnvägar, hvilka vid kungörelsens utfärdande redan voro upplåtna för allmän trafik, skulle inkomma med förslag till reglemente.

Fjärde punkten har följande lydelse: »att vid sådana till statens järnvägar ledande bibanor, som med dem äga olika spårvidd men vid anslutningspunkten hafva gemensam station, styrelsen för statens järnvägstrafik i afseende

å de banor, som sluta sig till de redan färdiga stambanorna, och styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader i afseende å dem, som utföras samtidigt med någon under byggnad varande del af statsjärnvägarna, skall, efter samråd med direktionen för den enskilda banan, bestämma alla de anordningar å anslutningsstationen, som erfordras ej mindre för bibanans inledande än för omflyttning från den ena banans vagnar till den andras af både passagerare och gods; börande, om stridiga åsikter härvid förekomma utan att desamma låta sig förenas, frågan till Vårt nådiga afgörande öfverlämnas.» Detta stadgande torde redan vara ersatt af bestämmelser i nådigt bref den 31 oktober 1896 angående åtgärder för åstadkommande af ökning i statsbaneförvaltningens inkomster; och äro hithörande förhållanden jämväl behandlade i kommitténs förslag till koncessionslag, § 11.

Femte punkten har följande lydelse: »att vid sådana bibanor, som hafva lika spårvidd med stambanorna fastän svagare öfverbyggnad men egen rörelsemateriel, skall, på det att af denna materiel gods- och personvagnar må kunna förenas med bantågen å stambanorna och statens vagnar gå in på bibanorna, iakttagas:

a) att bibanans såväl gods- som personvagnar få samma hufvuddimensioner som motsvarande slag af vagnar vid stambanorna samt förses med s. k. fjäderbuffrar af lika höjd öfver rälerne och lika afstånd sins emellan, som förhållandet är å stambanornas vagnar;

b) att alla vagnar hvila på stålfjädrrar af samma styrka och beräknade för samma belastning som de å statens vagnar varande samt hafva dragstänger, skruvkopplingar och säkerhetskedjor lika inrättade som å dessa;

c) att vagnaxlarna hafva samma styrka och bärighet samt tillverkas af lika goda materialier och underkastas samma ordning för reviderande som stambanornas, äfvensom förses med s. k. lagerboxar för smörjning med enahanda ämne, som för dylikt ändamål vid stambanorna begagnas;

d) att vagnshjulen få samma diameter och förses med lika breda hjulringar samt för öfrigt göras lika goda till material och konstruktion som stambanornas, äfvensom att afståndet emellan hjulaxlarna icke må vara större än det, som är medgifvet för statens vagnar;

e) att såväl hvarje vagns nummer som namnet å den bana, hvartill den hör, jämte vagnens egen vikt och högsta tillåtna belastning samt dagen då den senast blifvit reviderad finnes å behöriga ställen utmärkt;

f) att alla plattformar, lastkajer och godsmagasiners golf erhålla samma höjd öfver och samma afstånd från rälerne som å stambanorna; att inga fasta föremål i närheten till banan må finnas närmare rälerne än å stambanorna; att spårväxlingarna inrättas efter samma grunder som å dessa, samt att bibanans vändbord erhålla den diameter, att de kunna upptaga de till statens trafikmateriel hörande vagnar; och

g) att styrelsen för statens järnvägstrafik må utöfva tillsyn och kontroll däröfver, att såväl själfva bibanan som de till densamma hörande vagnar underhållas i behörigt skick, med rättighet för nämnda styrelse att, i händelse af uraktlåtenhet härutinnan, meddela förbud, i förra fallet mot begagnande af statens vagnar å bibanan och i det senare af bibanans vagnar å stambanorna.»

De under a—e upptagna fordringar äro, i den mån sådant ansetts erforderligt, tillgodosedda genom kommitténs förslag till förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg, utom hvad revidering af materielen angår, hvarom föreskrift är upptagen i kommitténs förslag till kontrollförordning; fordringarna under f) äro tillgodosedda genom kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg; och hvad angår bestämmelserna under g) har kommittén, i den mån kommittén ansett desamma fortfarande böra gälla, upptagit sådana i förslaget till kontrollförordning.

Sjätte punkten innehåller bestämmelser, att å de bibanor med samma spårvidd som statens järnvägar, å hvilka enligt öfverenskommelse trafiken handhafves med statens både lokomotiv och vagnar, styrelsen för statens järnvägstrafik berättigas meddela nödiga föreskrifter i afseende å banans underhåll, dess tillsyn och bevakning, så länge statens trafikmateriel för rörelsens bestridande där begagnas.

Detta stadgande anser kommittén obehöfligt. Det är uppenbart, att om staten öfvertager trafiken å en enskild järnväg, staten eller dess representant uppställer de villkor, under hvilka sådant må ske.

Slutligen är i 1864 års kungörelse stadgadt i afseende å den ömsesidiga redovisning och ansvarighet, som är en följd af statsbanornas och därmed förenade bibanors gemensamma trafik, att de enskilda bolagen äro ansvariga för deras tjänstepersonals uppbörd af medel, som till statsbanorna skola redovisas, likasom styrelsen för statens järnvägstrafik åligger att, för uppbörden hos underlydande tjänstemän af bibanornas medel, till vederbörande enskilda bolag redovisa; och att bolagens direktorer till nämnda styrelse eller den af dess underlydande afdelningar, som af styrelsen bestämmes, böra afgifva de uppbördsredogörelser, som för ändamålet pröfvas nödiga.

Dessa stadganden hafva icke någon motsvarighet i några af kommittén föreslagna bestämmelser — något som afven till följd af dessa stadgandens natur är tydligt.

I anslutning till hvad sålunda anförts anser kommittén, att kungörelsen den 21 oktober 1864 med den 11 december 1874 vidtagna ändringar bör upphävas med undantag af stadgandena angående den ömsesidiga redovisning och ansvarighet, som är en följd af statsbanornas och därmed förenade bibanors gemensamma trafik.
