

RESERVATIONER.

Reservationer:

- I) mot förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik:

1. af herr *Magnell*, som anförde:

»Näst sista stycket af 34 § i förslaget till förordning § 34 i förslaget till angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik bör enligt min mening hafva följande lydelse: *banförordning.*

Vignolskena fästes, om tvärsyllar af trä användas, med minst två snedt motstående spikar eller skrufvar i hvarje syll. Vid järnväg af klass A I) skall i detta fall användas underlagsplatta af järn med minst tre genom plattan gående snedt motstående skrufvar i hvarje syll.

Underlagsplattornas verkan såsom tryckfördelare på syllan är visserligen, sedan gröfre skenor kommit i bruk, ej af samma betydelse som förr. Detta har också gjort, att underlagsplattor, som började att användas vid järnvägar med måttliga hastigheter, så länge klenare skenor användes, slopats, sedan samma järnvägar fått gröfre skenor. Men dessa plattor hafva äfven en helt annan betydelse, nämligen att förbinda de skrufvar, hvarmed skenan fästes, så att dessa verka tillsammans i att motstå lokomotivets sidostötar. Finnas ej underlagsplattor, erbjuda nämligen endast de spikar eller skrufvar, som anbringas på skenans ytterkant, något motstånd mot dessa stötar, hvilka växa i mycket hög grad med tåghastigheten, och därför hafva underlagsplattorna numera kommit till vidsträckt användning å banor med stora tåghastigheter och detta just i de länder, där järnvägstekniken står högst.

Sålunda användas underlagsplattor vid nästan alla hufvudbanor i Tyskland och Österrike-Ungern. I England

användes allmänt ett ännu kraftigare fästningsmedel, nämligen stolar, hvilka göra samma tjänst som underlagsplattor.

I de förstnämnda länderna användas i mycket stor utsträckning syllar af ek, hvilka erbjuda mycket säkrare fäste för skrufvarna än syllar af furu, som här nästan uteslutande användas.

På våra enskilda järnvägar har hittills i regel ej större hastighet än omkring 60 timkilometer kommit till användning eller i undantagsfall måhända 90, och på statsbanorna hör också 90 kilometers hastighet till det mindre vanliga, hvadan man, ehuru med stor tvekan, skulle kunna anse det vara af erfarenheten bestyrkt, att fästandet af skenan med endast spikar eller skrufvar utan underlagsplattor kan vara betryggande intill en gränshastighet i undantagsfall upp till 90 timkilometer. Hvarje bantekniker vet dock, att å banor med större hastighet här i landet räls-spikarne hafva stor benägenhet att krypa upp och att det tillhör banvakternas dagliga sysselsättning att nedslå eller, där allt för stor glappning förekommer, kila fast dessa spikar. Någon förbättring i fråga om uppkrypandet ernås visserligen, om skrufvar komma till användning, men ifråga om motståndskraft mot sidoförskjutning lär den runda räls-skrufven ej kunna mäta sig med den fyrkantiga räls-spiken.

Att nu börja använda hastigheter upp till 110 timkilometer med det i vårt land använda relativt mycket svaga och för sådana hastigheter opröfvade fästningssättet, i förening med syllar af furu, anser jag vara att gifva sig ut på de farliga experimentens väg.

Visserligen skulle det möjligen kunna invändas, att vederbörande myndighet, om det skulle visa sig att det af kommittén föreslagna fästningssättet utan underlagsplattor icke är tillfredsställande, kan i kraft af 30 § af banförordningen föreskrifva, att sådana plattor skola anbringas, men då denna förordning bör vara sådan, att man däruti skall finna icke blott hvad som *minst* åligger den, som vill bygga järnväg, utan äfven, såvidt möjligt, hvad som *högst* kan åligga honom, har det icke varit kommitténs mening, att myndigheten skulle gifvas sådan befogenhet. Skola underlagsplattor komma till användning, måste det således tydligt utsägas i förordningen.

Ett skäl, som skulle kunna anföras mot fästandet med underlagsplattor och skrufvar, är, att det vintertid vid förekomst af s. k. frostknölar blir mera besvärligt att »kila upp» skenan.

Jag vill häremot endast invända, att å banor af den klass här är i fråga, måste ett så omsorgsfullt byggnads-sätt från början tillämpas, att frostknölar icke i någon afsevärd grad kunna uppstå, emedan detta skulle i och för sig medföra, att den afsedda hastigheten ej skulle kunna utnyttjas. Det ökade besväret blifver dessutom helt säkert ej större, än att detsamma rikligt ersättes genom den ofantligt ökade säkerhet, som uppkilningen erhåller i den genom underlagsplattorna åstadkomna förbindningen mellan skrufvarna. Såsom man lätt inser, är det icke underlagsplattorna, utan skrufvarna, som åstadkomma det ökade besväret vid uppkilningen.

Några ekonomiska skäl mot användandet af underlagsplattor vid banor med stora hastigheter torde ej heller med framgång kunna anföras, då det helt visst skall visa sig här lika som i Tyskland, att det genom användning af dessa plattor minskade underhållet mer än väl förräntar den ökade anläggningskostnaden. Enligt omfattande försök, som under en följd af år anställts på bandelen Deutz—Siegen, har det nämligen visat sig, att furusyllar utan underlagsplattor varade i medeltal 12,8 år, men med underlagsplattor i 15,5 år. Utom denna direkta minskning i underhållskostnad medför ett fastare läge af skenan betydande ekonomiska fördelar till följd af jämnare gång med åtföljande minskadt slitage af skenor och rullande materiel, minskad deformation af ballasten, minskad risk och ökad behag af att färdas på järnvägen.»

2. af herr *Wijnblad*h, som anförde:

»Kap. VIII § 40 i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik bör efter orden: 'äro föreskrifna' hafva följande lydelse: '*skall järnväg vara försedd med för trafiksäkerhetens tryggande lämpligt stängsel, som hindrar annans större hemdjur, som icke är okynligt och vildt, att inkomma på järnvägens område.*'

§ 40 i förslaget till banförordning.

Som skäl härför vill jag åberopa den redogörelse för justitierådet Herslows kommentarier till lagen om ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886, som finnes anförd å sid. 280 f.

Kommittén säger sig visserligen dela den uppfattning, att stängsel bör utestänga större hemdjur, som icke är okynligt eller vildt, men förklarar sedan, att, om denna bestämmelse skulle anses gifven äfven i de jordägande grannarnes intresse, det icke finnes någon anledning att begränsa bestämmelsens innebörd till att afse skydd allenast för större hemdjur. Men som icke rimligtvis kan fordras, att stängslet bör göras sådant, att det utestänger äfven mindre hemdjur, såsom getter och får, tager sig kommittén däraf anledning att taga bort hvarje bestämmelse om hemdjurs utestängande. Jag anser dock en dylik bestämmelse nödvändig, ty i annat fall torde ofta äfven jordägaren blifva nödgad att till sina djurs skyddande uppsätta stängsel, hvilket vore en alldeles onödig åtgärd, då i verkligheten det är erkänt, att järnvägens eget stängsel bör för trafiksäkerhetens skyddande utestänga större hemdjur.

Kommittén säger vidare, att, om järnvägsförvaltning icke ställer sig till efterrättelse föreläggande att bättra möjlig bristfällighet å stängsel, arbetet därmed, enligt kommitténs förslag till kontrollförordning, kan komma att utföras genom statens försorg på järnvägens bekostnad. Vid sådana förhållanden synes det kommitténs, att äfven kreatursägaren — ehuru han enligt kommitténs mening icke är berättigad till ersättning för skada, som till följd af dylik underlåtenhet kan drabba honom — likväl har ganska stor garanti för att ett stängsel af antydd beskaffenhet omgifver järnvägen å sådana ställen, där möjlighet finnes att större kreatur inkomma på banan.

Jag anser dock, att ett sådant föreläggande, som väl skulle göras af kontrollerande ingenjören vid af honom verkställda besiktningar å järnvägen, har ringa utsikt att verka effektivt, enär inspektionen sker endast med längre mellanrum. Däremot torde en sådan bestämmelse, jag föreslagit, utgöra en stor garanti för att stängslet kommer att hållas i behörigt skick.

Kommitténs kategoriska uttalande, att järnvägsförvaltning icke borde vara ersättningsskyldig för skada, som tillfogas kreatur, som, genom förvaltningens uraktlåtenhet

i hållandet af behörigt, för trafiksäkerhetens tryggande erforderligt stängsel, inkomma å banan, kan jag icke alls biträda, enär det är uppenbart, att, då kommittén erkänner det vara järnvägens skyldighet att hålla sådant stängsel, underlåtenhet i detta afseende i första hand straffas med ersättningsskyldighet för genom denna försumlighet förorsakad skada.

För öfrigt finner jag kommitténs ofvannämnda uttalande stå i strid med hela den rättsuppfattning angående ersättning för skada, vållad genom och såsom jämförelsevis ordinär följd af ekonomiskt företags bedrifvande, som efter antagandet af 1886 års lag om järnvägsdrift alltinera gjort sig gällande.»

II) mot förslaget till förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg för allmän trafik:

3. af herr *Wijnbladh*, som anført:

»I 34 och 71 §§ i förslaget till förordning angående §§ 34 och 71 rullande materiel vid enskild järnväg för allmän trafik bör ^{i förslaget} efter orden 'vagnsklass å personvagn' införas följande: ^{till rullande-} ^{materiel-} ^{förordning.}

'*högsta antal passagerare i personvagn;*'

Denna bestämmelse, som redan förefinnes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och järnvägsstyrelsens cirkulär af den 21 juni 1905 har af kommittén uteslutits af det skäl, att efterlefnaden af berörda föreskrift blefve svår, att icke säga omöjlig, att kontrollera, och att densamma vore en ordningsföreskrift, som ej hade sin plats i nämnda förordning. Enligt min mening bör föreskriften bibehållas af följande skäl:

att passagerares säkerhet äfventyras genom axel- eller bärffjäderbrott, om genom vagns öfverfyllnad dess axlar eller bärffjädrar utsättas för en belastning, högre än den för resp. materiel tillåtna. Om sådan öfverbelastning äger rum vid de nu allt vanligare personvagnarna med fria länkaxlar, så tillkommer utom faran för axel- eller bärffjäderbrott ytterligare faran för urspärning, enär axlar och bärffjädrar blifva fastlåsta i normal ställning och således icke kunna ställa in sig i kurvor. Likaledes torde föreskrifter förebygga uppkommandet af en farlig panik vid inträffande missöde eller olyckshändelse, enär vid en nor-

mal besättning af vagnen, hvarje passagerare har sin lagom tillmätta plats, och utrymme dessutom finnes för passage till utgångsdörrarna;

att staten har obestridlig rätt och skyldighet att reglerande ingripa i detta afseende, enär den resande allmänhetens anspråk på en mot den inköpta biljettens valör svärande bekvämlighet torde vara fullt berättigade, och då fall inträffat och kunna inträffa, då ett järnvägsbolag till sin egen välförstådda ekonomiska fördel hänsynslöst utnyttjar sin personvagnsmateriel, och dymedelst utsätter trafiksäkerheten för fara;

att föreskriften har minst samma fog för sig, som den af kommittén föreslagna åtgärden, att å godsvagnar anbringa påskrift om vagns lastförmåga;

att föreskriften i fråga utgör ett nödvändigt komplement till 7, 13 och 14 §§ i samma förordning, hvilka utan densamma icke kunna tillämpas på personvagnar;

att kontrollen öfver föreskriftens efterlefnad visst icke är omöjlig att åstadkomma, enär de tillfällen, då i frågavarande bestämmelse har praktisk betydelse, d. v. s. vid stark tillströmning af passagerare, inskränka sig, om man undantager lokaltrafiken, för hvilken alltid särskilda anordningar måste och böra träffas, till helger, marknader, torgdagar o. d., om hvilka vederbörande i regel förut hafva kännedom, och för hvilka de sålunda böra kunna inrätta sig. Genom att såväl vid regelbunden lokaltrafik som vid ofvannämnda tillfällen anordna afstängning af stationsplattformarna för resp. tågsätt och genom begagnande af platsbiljetter (med eller utan afgift) eller kort, motsvarande det nu vid sofvagnsplats använda förfarandet, torde den behöfliga kontrollen öfver de respektive vagnarnes besättning kunna åvägabringas. Detta är ett sätt, men torde i samband med de såväl i Sverige som isynnerhet utomlands använda metoderna för biljettkontroll, flera sådana sätt för platskontroll kunna åstadkommas. Ökade kostnader och kanske äfven minskad intäkt för järnvägsförvaltningarna torde nog blifva en följd af bestämmelsen, men anser jag att allmänhetens intresse härvidlag bör komma i främsta rummet;

att genom passagerareantalets tydliga angifvande den resande allmänheten själf kan kontrollera en eventuell öfverfyllnad af vagnen, och sålunda uppmärksamgöra tågchefet på saken.»

III) mot förslaget till förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik:

4) af herr *Magnell*, som anförde:

»Andra stycket af 32 § i förslaget till förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik bör enligt min åsikt erhålla följande lydelse: § 32 i förslaget till driftförordning.

Å lokomotivets framände skola med det undantag, som i 34 § sägs, finnas två lyktor med ofärgadt sken framåt och å lokomotivets bakände två lyktor med rött sken bakåt, järnvägsförvaltning dock obetaget att dessutom å lokomotivets framände anbringa en centralt högt fästad lykta för banans belysning.

Den nyhet, som föreslås af kommittén i 32 §, nämligen att ett lokomotiv skulle få föra endast *en* lykta, visande ofärgadt sken framåt, innebär enligt min mening den stora faran, att lokomotivet i mörker och dimma kan förväxlas med en klarsignal från t. ex. en grindvakt. Skulle nu den olyckan hafva inträffat, att ett tåg, som skolat kvarhållas på en station, till följd af dimma ej kunnat stoppas, så finnes dock, om dess lokomotiv och ett eventuellt mötande hvarterdera äro försedda med två ofärgade sken framåt, utsikt till att en sammanstötning kan undvikas eller åtminstone betydligt mildras, då däremot, om endast en lykta finnes, nyssnämnda förväxling lätt kan äga rum.

Äfven för järnvägspersonal, som färdas på dressin, kan en sådan förväxling blifva ödesdiger.

Någon fördel af den nya anordningen kan jag icke utfinna, detta så mycket mindre som, enligt 36 §, så snart lokomotivet gör växlingstjänst, t. ex. tager eller sätter vagnar på en station, hvilket nästan i regel sker med tåglokomotivet på de mindre banorna, alltid de två ofärgade skenen skola finnas på lokomotivets framände. Följden häraf blefve naturligtvis, att endast vissa snälltägs- och extratågslokomotiv kunde utrustas med endast en lykta och faran för förväxling med klarsignal blefve då så mycket större, som ej alla lokomotiv komme att föra lika signaler.»

5. af herrar *Björklund* och *Magnell*, hvilka anført:

§ 74 i förslaget till driftförrådning.

»Kommittén har i 74 § af förslaget till förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik medgifvit, att icke-personförande tåg skall i vissa fall kunna få afsändas från station före den i tidtabell bestämda tiden. Denna bestämmelse, hvilken för närvarande icke gäller vare sig för statens eller för enskilda järnvägar och hvilken icke heller är upptagen i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar, kunna vi icke tillstyrka, då densamma snarare minskar än ökar trafiksäkerheten och i allt fall innebär en afsevärd fara för dem, som arbeta å banan eller eljest behörigen uppehålla sig därstädes, äfvensom för grindbevakningen. För dessa är det en stor trygghet att veta, att ett tåg icke kan komma före en viss bestämd tid; visserligen måste de redan nu vid denna tids bestämmande taga hänsyn till möjligheten att tåget tillryggalagt vägen från närmaste station på något kortare tid än den i tidtabellen beräknade; men skulle därtill komma möjligheten, att tåget afgått från stationen före den i tidtabell bestämda tiden, måste detta otvifvelaktigt för dem föranleda en betänklig otrygghet, hvilken torde hafva till följd antingen ökad försiktighet från deras sida med därpå följande onödiga uppehåll i pågående arbeten eller ock olyckshändelser, då, särskildt vid det förhållande att tågs afsändande före den bestämda tiden torde blifva undantag, försiktigheten lär komma att slappas. Då bestämmelsen ifråga icke ansetts behöflig vid statens järnvägar, torde behovet därpå icke kunna antagas vara så stort för de enskilda järnvägarna, att densamma kan berättiga ett förfarande, som otvifvelaktigt kommer att medföra icke oväsentlig fara.

Vi anse för den skull, att i stället för de två första styckena i paragrafen följande med motsvarande föreskrift i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar öfverensstämmande stadgande bort i förslaget intagas:

'Tåg får icke afsändas från station före den i tidtabell bestämda tiden.'»

6. af herr *Magnell*, som anført:

79 §.

§§ 79, 80 och 87 i förslaget till driftförrådning.

»Tredje punkten af fjärde stycket af denna paragraf bör enligt min mening hafva följande lydelse:

Sedan sådan order gifvits och föreståndaren därefter utan dröjsmål öfvertygat sig om att reglementarisk stoppsignal kan gifvas för det tåg, som skall kvarhållas eller, om tåget redan inkommit på stationen, underrättelse om tåg-mötesändringen mot kvitto lämnats tågchefhafvaren och lokomotivföraren, afsänder han oförtöfvadt till den förutvarande mötesstationen och till mellanliggande stationer samt till föreståndaren för trafikafdelningen telegrafisk verkställighetsorder enligt följande formulär: 'Tåg 00 skall framgå till N och där möta O.'

Uti nu gällande tjänstgöringsreglementes 30 § lyder motsvarande föreskrift:

'Föreståndaren å den nya mötesstationen underrättar då genast vederbörande af stationens personal därom, att tågmöte skall äga rum, och, ifall det tåg, som skall kvarhållas, till äfventyrs redan inkommit på stationen, meddelar han samma underrättelse äfven åt det tågets personal. Han öfvertygar sig utan dröjsmål om, att allting är klart för det förestående tågmötet (jämför §§ 22 och 23), hvarefter han genast svarar: »Tåg N:o 06 kvarhålls tills N:o 07 inkommit.»'

Af de båda, 22 och 23 §§, hvartill i det nu anförda stycket hänvisas, innehåller 23 § följande:

'Skall tåg kvarhållas å station, där det enligt tidtabell eljest icke får uppehållas, skall fasta signalen bibehållas till stopp, intill dess tåget stannat. Dessutom skall nattetid och i tjocka, såvida ej stationsföreståndaren af trafikbefälhafvaren underrättats, att tågpersonalen redan fått order om det extra uppehållet, det ytterligare försiktighetsmått varda iakttaget, att 2 knalldosor utläggas omkring 100 meter (340 fot) utanför stationens yttersta växel åt det håll, hvarifrån tåget väntas. — —'

Enligt min mening måste den anförda nu gällande föreskriften tydas så, att stationsföreståndaren uppmanas att, innan han afsänder svaret: 'Tåg N:o 06 kvarhålls tills N:o 07 inkommit', öfvertyga sig om, att föreskriften i nyssnämnda 23 § kan iakttagas, d. v. s. att den fasta signalen verkligen kan visa stopp samt att nattetid eller i tjocka knalldosor blifvit utlagda. Att så sker, anser jag också vara en oundgänglig försiktighetsåtgärd.

Skulle den fasta signalinrättningen vara i olag, skall, enligt 57 § af kommitténs förslag till driftföreskrift, dels knalldosor utläggas minst 600 meter från stationen och dels en man från denna plats gifva stoppsignal.

En väsentlig skillnad med afseende på trafiksäkerheten i den nu gällande föreskriften och den af kommittén föreslagna är således, att stationsföreståndaren, innan han afsänder det telegram, som föranleder det försenade tågets utsläppande mot hans station, enligt den förra skall *öfvertyga* sig om att allting (inklusive de i 23 § omnämnda signalmedel) är klart för tågmötet, men enligt den senare endast skola, såvidt *giltigt* hinder för mötets förläggande till stationen icke finnes, *gifva order* om tågets stoppande, en order, som han, då han afsänder verkställighetsordern, således ej vet, om den kan utföras.

Att uti uttrycket »giltigt hinder» ej inrymmes annat än som gäller utrymmet på bangården m. m., som stationsföreståndaren utan vidare känner till, är ju tydligt, ty annars hade man icke föreslagit borttagandet af just ordet *öfvertyga*.

Tågrubbningsförorsakas ofta af snöstorm, och huru lätt kan det ej hända vid en mindre station, där enligt 56 § de fasta signalernas lyktor ej alltid äro tända, att just vid ett sådant tillfälle det visar sig omöjligt att tända signallyktan.

Har då före den tid, då signalen skall tändas, order kommit om tågmötets förläggande till denna station och något »giltigt hinder» ej finnes, så skall stationsföreståndaren endast gifva order om, att det snälltåg, som annars med god fart rusar förbi stationen, skall stoppas och sedan afsända den ödesdigra verkställighetsordern, som lossläpper ett snälltåg från andra hållet. Då uppstår den, enligt min mening mycket vådliga, situationen, att de båda tågen, det ena visserligen med vetskap om tågmötet, men det andra utan vetskap därom, rusa emot hvarandra och att det senares stoppande och således förhindrandet af en sammanstötning beror uteslutande på om den fasta signalen i natt och storm kan tändas eller, för den händelse att detta visar sig omöjligt, om knalldosor hinna utläggas.

Den stationsföreståndare, som under nu nämnda omständigheter upptager tiden med att öfvertyga sig om, att han verkligen kan anordna reglementarisk stoppsignal, innan han afsänder verkställighetsordern, torde, om kommitténs förslag till föreskrift gäller, ådraga sig klander, och, om han

ej kan åstadkomma reglementarisk stoppsignal mellan det att verkställighetsorder gifvits och tåget kommer, och en olycka till följd däraf inträffar, blifva ansvarig detsamma.

Gäller åter den af mig föreslagna föreskriften, har stationsföreståndaren endast gjort sin plikt och olyckan är också då med så stor visshet, som kan uppnås, förebyggd.

Visserligen skall lokomotivföraren enligt 95 § stoppa tåget, då signal från fast signalinrättning helt och hållet saknas, men det torde vara allt för riskabelt att låta många människors lif bero enbart på den vaksamhet och påpasslighet hos lokomotivföraren, som förutsättes i sistnämnda §, och detta beaktar tydligen äfven kommittén, ty hvarför skulle annars föreskriften om knalldosor m. m. i 57 § hafva tillkommit.

Om också en afsevärd tidsförlust genom mitt förslag skulle uppstå under så vidriga omständigheter som de ofvan berörda, så är det dock tydligt, att i allmänhet icke någon tidsförlust af nämnvärd betydelse därigenom skulle förorsakas.

Den resande allmänheten torde emellertid gärna underkasta sig den väntan, som föranledes af de försiktighetsmått, som kunna vidtagas till hindrande af en tågsammanstötning.

Mot mitt förslag har anförts, att det gifves flera tillfällen, då olycka kan inträffa, om signalerna ej äro klara, t. ex. då tåg, som skall passera en station utan att stanna och som skall där möta ett annat tåg, måste stoppas utanför stationen af den orsak, att det mötande tåget ej är inkommet. Men i detta fall är det dock den stora skillnaden mot det, då fråga är om mötesändring, att lokomotivföraren nu *vet*, att ett tåg skall mötas vid denna station och att han således vid denna station alltid måste vara beredd att stoppa af denna orsak, under det att vid tågmötesändringen han ej vet något om mötet och är van att köra förbi den ifrågavarande stationen.

Vidare har invändts, att personalens ansvarskänsla skulle slappas i andra fall, därför att det särskildt i detta fall påbjudes, att man skall »öfvertyga» sig om något, som enligt reglementet alltid skall vara i ordning. Häre mot vill jag endast anmärka, att den, som skall ansvara för att signalmedlen alltid äro i ordning, icke ständigt kan utslutande ägna sig åt detta, utan att han dock måste inskränka sig till att vid enstaka tillfällen inspektera dessa

signalmedel, och om denna inspektion verkställes just vid det tillfälle, då största olycka därigenom kan förebyggas, så kan jag ej finna annat än att detta tillfälle är synnerligen väl valdt. Detta torde nog också stationsföreståndaren inse och således icke genom nu nämnda föreskrift låta sin ansvarskänsla slappas.

Att underrättelsen om mötesändringen skall lämnas åt befälhafvaren och lokomotivföraren *mot kvitto*, utsäges visserligen i början af stycket enligt kommitténs förslag och det skulle därför kunna anses onödigt att tillägga orden *mot kvitto* i nedre delen af samma stycke, såsom jag föreslår, men detta förtydligande, som ej medför någon olägenhet, men är af högsta vikt för trafiksäkerheten, anser jag vara nödvändigt.

Jämför man den nu gällande föreskriften i tjänstgöringsreglementet 30 § med den af kommittén föreslagna, måste man få det intrycket, att i den förra stationsföreståndaren särskildt uppmanas att sätta försiktigheten före skyndsamheten, under det att i den senare det synes, som om tid icke skulle medgifvas honom att iakttaga den försiktighet, hvaraf icke blott tågens utan äfven hans eget väl och ve är beroende. De känslor, som häraf alstras hos personalen, äro utan tvifvel ganska pinsamma, och den tid, som på detta sätt vinnes för trafiken, vågar jag påstå kommer att blifva ganska dyrköpt.

80 §.

I mom. 1 afdelningen a) tredje stycket anser jag bör framför ordet »befälhafvaren» tilläggas orden, *mot kvitto*.

Det är ju sant, att vid en tågförbigång risken af en sammanstötning är mindre, än då fråga är om tågnöte, men det kan väl icke vara lämpligt, att, blott för att bespara stationsföreståndaren besväret med några raders skrifning, göra risken större än den behöfver vara.

Man kan dock tänka sig möjligheten af att en muntlig order till lokomotivföraren, att tåget skall kvarstanna och förbigås på denna station i stället för på en längre bort belägen, kan missuppfattas eller ej alls uppfattas och att så, när någon hvissling höres, föraren uppfattar

denna som den afgangssignal, hvarpå han väntat, och då sätter tåget i rörelse med den påföljd, att det tåg, som skall förbigå och kanske ej skall stanna på stationen, kör in på det för tidigt igångsatta tåget just då detta befinner sig i växeln och några signaler från detsamma ej kunna iakttagas från det genomgående tåget. Jag kan icke heller finna, att behovet af kvitto är mindre i detta fall, än i det fall, som behandlas i nu nämnda moments afdelning b) 3:e stycket.

Att stationsföreståndaren gärna underkastar sig besväret att utskrifva kvitto, äfven om detta ej föreskrifves, tror jag, ty däruti ligger för honom en stor trygghet, om något missförstånd skulle uppstå, men jag anser att kvitto särskildt bör stadgas och därmed skyldighet för lokomotivföraren att underteckna detsamma.

Att §§ 32, 79 och 80, sådana de föreslås af kommittén, nyligen blifvit gällande vid statens järnvägar, kan jag icke finna kan i och för sig utgöra tillräckligt skäl att föreslå deras tillämpning vid de enskilda järnvägarna.

87 §.

Efter fjärde stycket i denna paragraf bör, enligt min mening, ett nytt stycke af följande lydelse införas:

Att å tåg med tillåten hastighet af 60 km. och däröfver i timmen, hvad angår normalspårig järnväg, och 40 km. och däröfver i timmen beträffande smalspårig järnväg, skall finnas en hastighetsmätare, som registrerar tåghastigheten.

Vid bestämmandet af banans och öfverbyggnadens dimensioner har kommittén utgått ifrån, att de största tillåtna hastigheterna icke, såsom nu ofta sker, komma att öfverskridas. Banan skulle då komma att ansträngas mera, än som är med trafiksäkerheten förenligt.

Då jag emellertid icke kan finna någon anledning, hvarför sådant öfverskridande ej skulle komma att ske framdeles såsom hittills, såvida icke en effektiv kontroll införes, så måste jag hålla på, att sådan kontroll verkligen åstadkommes. Jag anser emellertid, att denna kontroll, som alltid måste blifva i någon mån besvärlig och dyrbar,

bör göras så lindrig som möjligt, och jag föreslår därför, att densamma bör tillämpas endast på de tåg, som äro afsedda att framgå med relativt stor hastighet, hvilka tåg företrädesvis må anses anstränga banan. För att åstadkomma ytterligare lindring i kostnad föreslår jag, att hastighetsmätarna skola anbringas på *tåget*, men icke nödvändigt på hvarje lokomotiv, som kan framföras med de angifna hastigheterna. Då vid de enskilda järnvägarna dessa hastigheter i få fall nu komma till användning och det lätt nog kan ordnas så, att hastighetsmätaren kan flyttas från en vagn till en annan, om dessa vagnar blott äro försedda med lämpliga anordningar för rörelsens öfverförande, torde mitt förslag innefatta den billigast möjliga lösningen af denna kontrollfråga.

Vill man dessutom på lokomotivet anbringa en icke registrerande hastighetsmätare i enlighet med kommitténs förslag uti 21 och 57 §§ af förordningen angående den rullande materielen, så torde detta visserligen blifva till ledning för föraren, men något *behof* af sådana hastighetsmätare anser jag visst icke föreligga, utan skulle, om mitt förslag vinner afseende, dessa båda paragrafer utgå ur nämnda förordning.

Lokomotivförarne erhålla nämligen snart en mycket stor färdighet i att bedöma hastigheten efter kilometerpålarna och för öfrigt är ju intet som hindrar, att den af mig föreslagna registrerande hastighetsmätaren uppsattes på lokomotivet.

Det invändes, att nu tillgängliga hastighetsmätare icke äro så absolut tillförlitliga, att deras utslag under alla omständigheter kunna gälla såsom bindande bevis t. ex. vid en olyckshändelse, och detta medgifves villigt, men för ett visst fall kan man dock alltid på en sådan hastighetsmätares remsa se, om han under tågets gång fungerat riktigt och då lärer väl ingen anledning finnas att antaga, att han skulle hafva missvisat just i ögonblicken före olyckshändelsen. Skulle vid en olyckshändelse själfva hastighetsmätaren blifva skadad, så är dock högst sannolikt att remsan, hvarå registreringen skett, finnes i behåll. Något afsevärdt besvär behöfver helt visst systemet ej förorsaka, ty det torde vara alldeles nog, att remsorna endast förses med tågnummer och datum och förvaras tillsammans med vederbörande konduktörsrapport. Om påskriften af

datum m. m. sker vid den ända af remsan, som motsvarar tågets utgångspunkt, så kan man alltid vid behof lätt utleta hvad man önskar veta. Något särskildt regelbundet studium eller bokförande af dessa remsor anser jag alldeles obehöfligt. Det är med dem, som med telegrafremorna, nog med att de finnas och kunna framtagas vid behof.»

IV) mot förslaget till lag angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg:

7. af herr *Pegelow*, som anförde:

»Enligt förslaget till grindlag åligger det Konungens § 18 i förslaget till grindlag. befallningshafvande att i alla de fall, då *tryggandet af rörelsen å väg*, som i samma plan korsar järnväg, kräver bevakning af korsningen, förordna om sådan bevakning. Kommittén har emellertid tänkt sig, att fall skulle kunna inträffa, då visserligen trafiksäkerheten å *järnvägen*, men icke å *vägen* skulle göra bevakning af korsningen mellan båda nödvändig, och därför i lagförslagets 18 § inrymt rätt åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i sådant fall förordna om bevaknings anordnande.

Då jag finner trafiksäkerheten å vägen undantagslöst i första hand och trafiksäkerheten å järnvägen endast i andra rummet kräva bevakning, då sådan bör förekomma, och då det därjämte ur praktisk synpunkt är olämpligt att öfverlämna åt två olika myndigheter bestämmanderätt i samma sak, har jag för min del yrkat, att 18 § skulle utgå ur lagförslaget.»

V) mot förslaget till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg för allmän trafik:

8. af herr *Wijnblad*, som anförde:

»Hitintills har den omständigheten, att planen för en § 2 i förslaget till kontrollförordning. järnvägsanläggning varit uppgjord af distriktstjänsteman, icke ansetts utgöra hinder för samma tjänstemans förordnande till kontrollerande ingenjör vid järnvägsanläggningen, och jag kan för min del icke finna, att någon skäligh an-

blifva fastslagen, så blefve helt säkert den naturliga följden, att styrelsen skulle nödgas såsom statens kontrollant förordna en distriktstjänsteman från närmaste distrikt, och följden häraf blefve endast fördyrade resekostnader och andra med ett dylikt, enligt min åsikt meningslöst, arrangemang följande obehag.

Jag yrkar därför, att ur förslaget till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg för allmän trafik II Kap. 2 § andra stycket uteslutes orden:

'som uppgjort planen till järnvägsanläggningen, ej heller den.'»

9. af herr *Björklund*, som anförde:

§ 44 i förslaget till kontrollförordning.

»I fråga om kontrollen öfver driften har jag så till vida en från kommitténs förslag afvikande mening, att jag anser närmaste tillsynen öfver densamma böra utöfvas, icke såsom förslaget upptager af distriktschef, utan af inspektör, hvilken enligt förslaget fått sig närmaste tillsynen öfver rullande materielen anförtrodd.

Såsom jämväl kommittén framhållit, är distriktschefernas tid redan nu upptagen af en hel del omfattande och maktpåliggande göromål, och detta synes mig vara förhållandet i så hög grad, att de näppeligen kunna få tid öfrig att på ett tillfyllestgörande sätt fullgöra det nya uppdrag, som kommittén sålunda föreslagit. Jag finner redan det beaktansvärdt, att distriktschefen för närvarande icke medhinner att själf förrätta alla de inspektioner, hvilka äro förenade med uppsikten öfver banan, utan att dessa mången gång måste anförtros åt distriktsingenjören. Kommittén har uti ifrågavarande hänseende erinrat, att kontrollen öfver driften icke torde blifva så betungande, då densamma enligt kommitténs mening bör utöfvas på ett jämförelsevis föga ingående sätt. Ehuru jag till alla delar instämmer i hvad kommittén anförde rörande olämpligheten af en detaljkontroll, kan jag dock icke undgå att hysa den uppfattningen, att kontrollen i fråga, öfverlämnad till distriktschef, icke kommer och icke kan komma att uppfylla ens de minimifordringar, hvilka, då nu kontrollen anses behöflig, böra ställas å densamma. Det torde kunna tagas för gifvet, att vid de inspektioner, som hållas för tillsyn

öfver banan, tid och intresse i alldeles öfvervägande grad komma att ägnas åt banans tillstånd. Detta finner jag afven helt naturligt; utom tidens knapphet måste nämligen härvidlag tagas i beräkning en distriktschefs genom såväl teoretisk som praktisk utbildning förvärfvade skaplynne; och härmed kommer jag öfver till det andra hufvudskälet, som synes mig tala emot att åt distriktscheferna uppdraga ifrågavarande tillsyn.

Första villkoret för ett rätt utöfvande af all kontroll är sakkunskap rörande de förhållanden, som skola kontrolleras. Ju större sakkunskapen är, desto större äro förutsättningarna för att vid kontrollens utöfvande hufvudsak skiljes från bisak. Denna omständighet synes mig vara af särskildt stor betydelse, då fråga är om kontroll öfver järnvägsdrift. Hvad distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten angår, torde deras befattning med järnvägsdrift hittills i regel inskränka sig till den trafik, som äger rum å en under byggnad varande järnväg, och den däraf vunna erfarenheten synes mig icke vara till synnerlig nytta, då det gäller driften å en för allmän trafik upplåten järnväg. Det torde invändas att, afven om tillräcklig sakkunskap icke är tillfinnandes, sådan utan svårighet bör kunna förvärfvas. Härfor lär emellertid vara nödigt att sätta sig in i driftens många skiftande detaljer, och sådant torde icke kunna ske annorledes än genom att på nära håll följa förhållandena. Att fordra sådant af en distriktschef, synes mig, med hänsyn till hans många göromål i öfrigt, icke gärna vara möjligt.

Hvad åter angår maskininspektörernas sakkunskap uti ifrågavarande hänseende, har erfarenheten gifvit vid handen, att personalen vid en järnvägs maskinafdelning, i allmänhet sedt, förskaffar sig en ganska stor inblick i trafikförhållandena. Detta är också helt naturligt. Den rullande materielen, som utgör föremål för maskinpersonalens verksamhet, står i det närmaste samband med trafiken; tåg hastighet, sammansättande af tågen, dessas bromsande m. m. dylikt utgöra till och med förhållanden, hvilka utan vidare falla inom området för maskinpersonalens sakkunskap. Det synes mig vid dessa förhållanden icke böra möta svårighet att bland den maskintekniska personal, som någon tid tjänstgjort vid statens järnvägar eller vid större enskild järnväg, finna personer, hvilka vore skickade att på ett

tillfyllestgörande sätt omhänderhafva tillsynen öfver såväl rullande materielen som driften.

Den förfarenhet i järnvägsdrift, som sålunda enligt min mening skulle uppställas såsom villkor för att kunna antagas till inspektör, skulle denne sedermera vara i tillfälle att ej blott befästa utan äfven vidare utvidga. Tillsynen öfver driften, hvilken för en distriktschef med hans många olikartade göromål måste blifva en bisysselsättning, skulle nämligen i lika hög grad som tillsynen öfver rullande materielen ingå i en inspektörs hufvudverksamhet. Den praktiska erfarenhet, som en inspektör sålunda förvärfvade, synes mig äfven vara af icke oväsentligt gagn för tillsynen öfver den rullande materielen.

Vidare vill jag framhålla, att om uppdraget i fråga öfverlämnas åt distriktschef, inspektioner, som för detsamma fullgörande erfordras, säkerligen ofta komma att verkställas af distriktsingenjör och att det således lika mycket blir denne, som kommer att utöfva tillsynen öfver driften. Särskildt då det gäller driften, synes mig äfven såsom rådgifvare den bäst lämpa sig, som förrättar inspektion. Detta skulle emellertid icke passa rätt samman med hvad kommittén yttrat angående den tjänsteställning, kommittén ansåge den böra intaga, som å statens vägnar i första hand utöfvade kontrollen öfver enskild järnväg.

Kommittén har ansett, att två maskininspektörer erfordrades för utöfvandet af tillsynen öfver rullande materielen. Då enligt min mening jämväl tillsynen öfver driften skulle uppdragas åt dessa inspektörer, är det tydligt, att deras antal måste ökas. Att exakt angifva den ökning af arbete för inspektörerna, som med den af mig föreslagna anordningen kommer att äga rum, låter sig naturligtvis icke göra. Enligt min mening skulle emellertid tillsynen öfver driften ske distriktsvis, nämligen af hvar och en maskininspektör inom det distrikt, hvilket, på sätt kommittén framhållit, bör tilldelas honom för utöfvandet af tillsynen öfver rullande materielens underhåll; och då inspektionerna angående driften gifvetvis böra ställas i samband med inspektionerna angående den rullande materielen, torde de förra i regel icke fordra särskild resa. Vid öfvervägande af de å frågan inverkande omständigheter har jag kommit till den uppfattning, att för den förenade drift- och maskin-

tekniska kontrollens utöfvande tre inspektörer skulle vara tillfyllest.

Kommittén har uttalat såsom sin mening, att aflöningen till maskininspektör skulle utgöra 5 500 kronor med två ålderstillägg, hvartdera å 500 kronor; och då den i 30 § föreslagna lösen för bevis öfver besiktning af rullande materiel beräknats årligen belöpa sig till omkring 7 437 kronor, skulle en hvar af de utaf kommittén föreslagna båda maskininspektörerna kunna antagas erhålla en årsinkomst, utom rese- och traktamentsersättning, under de första fem åren af omkring 9 200 kronor, hvilken efter fem år komme att ökas till 9 700 kronor och efter tio år till 10 200 kronor. Då ifrågavarande inspektörsbefattning enligt min åsikt skulle omfatta ej blott rullande materielen utan äfven driften, torde det vara i sin ordning, att aflöningen sättes till högre belopp. Jag håller i sådant hänseende före, att aflöningen bör bestämmas till 6 500 kronor med två ålderstillägg efter fem resp. tio år, hvartdera å 500 kronor. Med en sådan aflöning och enligt den af kommittén verkställda beräkning öfver den sannolika inkomsten af lösen för besiktningsbevis enligt 30 § skulle den årliga totalinkomsten för hvar och en af de utaf mig föreslagna tre inspektörerna utgöra, utom rese- och traktamentsersättning, lägst omkring 8 980 kronor och högst omkring 9 980 eller i rundt tal 10 000 kronor.

Såsom jag ofvan påpekat, bör för inspektörsbefattningen, sådan jag tänkt mig densamma, utöfver de af kommittén föreslagna kompetensvillkoren jämväl stadgas förfarenhet i järnvägs drift.

Slutligen har jag ansett mig böra taga i öfvervägande, huruvida med min uppfattning i förevarande fråga en annan benämning borde gifvas åt inspektören än den af kommittén föreslagna, maskininspektör. För bibehållande af denna benämning skulle till äfventyrs kunna anföras, att tillsynen öfver rullande materielen är den viktigaste delen af hans verksamhet; men, äfven om så kan anses vara förhållandet, synes mig detta dock vara att gifva driftkontrollen en mera underordnad betydelse än skäligt är. Enklarest vore onekligen att kalla tjänstemannen i fråga enbart »inspektör», men då enligt kommitténs förslag en särskild broinspektör skall anställas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde detta icke vara lämpligt. Jag har

afven förslagsvis tänkt mig benämningen »järnvägsinspektör»; men då denna benämning gifver vid handen, att funktionären i fråga utöfvar inspektion öfver järnvägen i dess helhet, har jag befarat, att därigenom den betydelsefulla inspektion af banan, som distriktschef har att utöfva, kunde komma att ställas i skuggan. Jag har därför stannat vid att såsom den officiella benämningen å tjänstemannen i fråga föreslå 'maskin- och trafikinspektör'.

10. af herr *Mæchel*, som anförde:

§ 44 i förslaget till kontrollförrättning.

»Emot kommitténs förslag att tillsynen af driften skall utöfvas af distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten får jag på här nedan angifna skäl anför min afvikande mening.

Enligt kommitténs uppfattning bör en i detalj gående kontroll af driften icke åstadkommas, men vid närmare angifvande af kontrollen uppräknar kommittén såsom *exempel* på de bestämmelser, hvilkas efterlefnad bör kontrolleras, stadgandena, 'att inga andra signaler få användas än sådana, som genom förordningen äro fastställda; att signallyktor å tåg skola anbringas på ett visst sätt; att banan skall vara bevakad under de tider af dygnet, då densamma trafikeras; att lyktor å fasta signalinrättningar 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 varsamhets signaler 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 stationens 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 behörfgen bemannadt'.

Det är sålunda en mängd stadganden, samtliga afseende detaljer af järnvägsdriften, som kommittén endast såsom exempel anför af de bestämmelser, hvilkas rätta tillämpning bör kontrolleras, men ändå karakteriserar kommittén denna

kontroll såsom 'föga ingående' och anser lämpligt att densamma utföres af vederbörande distriktschef i samband med den årliga inspektionen af banan.

Det torde ligga i öppen dag, att det är en omöjlighet äfven för en i järnvägsdrift väl förfaren man att vid en enda inspektion om året verkställa en sådan kontroll, som den kommittén angifvit, och lika tydligt torde också vara, att vid en af järnvägspersonalen i förväg känd inspektion tilläfventyrs förefintliga felaktigheter i järnvägsdriften icke komma till synes. Värdet af en kontroll, utfövad på sätt kommittén föreslagit, synes mig därför skäligen ringa.

Då, enligt hvad erfarenheten gifvit vid handen, flertalet af de å järnvägarna inträffande olycksfallen förorsakats af felaktigheter vid driften, är det naturligen af största vikt, att kontrollen af driften blir fullt effektiv.

För att så må blifva förhållandet måste kontrollen verkställas ofta, på tider, om hvilka järnvägens personal icke i förväg har kännedom. Då gifvetvis förhållandena vid en järnvägs skötsel gestalta sig olika under olika tider af året liksom äfven under olika tider af dygnet, bör fördenskull kontrollen verkställas på olika tider af året, icke blott vid dagsljus utan också under den mörka tiden af dygnet, och för att vederbörande kontrollant skall få en noggrann inblick i skötseln af en järnväg, lär det icke vara till fyllest att han allenast medföljer ett snabbgående persontåg, som kanske icke gör uppehåll vid alla stationer, utan torde det vara nödvändigt att han äfven inspekterar öfriga tåg.

En sådan kontroll lär icke kunna utföras af distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten. Den utbildning, som distriktschef vanligen förskaffar sig, skänker honom icke de nödvändiga förutsättningarna för ett sådant uppdrag, och den verksamhet, åt hvilken han hufvudsakligen ägnar sig, kontrollen af väganläggningar, afdikningsföretag och andra allmänna arbeten, gör honom icke heller skickad att utföra den kontroll, hvarom nu är fråga.

Men äfven om den nödiga kompetensen skulle vara till finnandes hos distriktscheferna, så torde det dock icke vara lämpligt att åt dem anförtro kontrollen, enär de till följd af den mångfald göromål, som äro dem anförtrodda, gifvetvis icke skulle få tillräcklig tid att utföra kontrollen på ett tillfredsställande sätt.

Inom kommittén har ifrågasatts, att kontrollen skulle uppdragas åt de maskininspektörer, om hvilkas anställning kommittén gjort framställning. Men icke heller en sådan anordning synes mig vara att förorda. Visserligen torde maskininspektörerna äga större förutsättning än distriktscheferna att fullgöra ifrågavarande åliggande på ett tillfredställande sätt, men icke heller maskininspektörerna kunna förväntas äga den förfarenhet i järnvägsdrift i detta ords egentliga bemärkelse, som för detta åliggande är oundgängligen nödvändigt. För öfrigt gäller äfven här, hvad jag yttrat om distriktscheferna, att äfven om kompetensen skulle förefinnas, de göromål, hvilka hufvudsakligen åligga dessa tjänstemän, icke kunna lämna tillräcklig tid öfrig för fullgörandet af en effektiv kontroll af driften.

Enligt min mening kan detta åliggande icke utöfvas på ett tillfredsställande sätt med mindre än att särskilda *trafikinspektörer* anställas, lydande under kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Till dessa befattningar, hvilkas antal synes mig böra bestämmas till två, böra naturligen antagas endast sådana personer, hvilka antingen vid statsbanan eller vid enskild järnväg förvärfvat sig framstående duglighet i järnvägsdrift.

Kommittén, som enligt hvad motiveringen till ifrågavarande paragraf utvisar, tydligen funnit åtskilligt tala för anställandet af trafikinspektörer, har såsom ett skäl häremot framhållit, att de blifvande innehafvarna af dessa befattningar icke skulle kunna antagas få tillräcklig sysselsättning. Detta skäl torde näppeligen vara hållbart. Med hänsyn ej mindre till den betydliga utsträckning, som de enskilda järnvägarna numera hafva, än äfven till den mångfald göromål, som äro förenade med kontrollen, torde man snarare kunna befara, att befattningsinnehafvarna skola få svårt att medhinna att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina åligganden.

Aflöningen till trafikinspektörerna torde icke böra bestämmas lägre än aflöningen till de föreslagna maskininspektörerna, förhöjd med den inkomst, som kan förväntas tillkomma dessa tjänstemän på grund af rätten till särskild ersättning enligt bestämmelserna i 30 §.
