

N:o 144.

Af herr **C. A. Lindhagen**, *angående tillägg till lagen angående ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift den 12 mars 1886 i syfte att lapp må erhålla ersättning för renar, som dödats af jernvägståg.*

Lappfogden J. Hultin ingaf i juni 1899 till Konungens befallningshafvande i Norrbottens län en framställning, deri anmäldes, att Jukkasjärvi fjellappar lifligt framhållit sina farhågor för att trafiken å stambanan från Gellivare till norska gränsen skulle vålla dem svårt afbräck i deras näring, derest banan ej försågs med stängsel mot renarne, alldenstund banlinien skär tvärs igenom betesmarker, hvilka lapparne såväl vintertiden som under höst och vår måste anlita för renarne. Lappfogden framhöll, att det vore särskildt svårt på vissa sträckor och att en hvar, som känner vilkoren för renskötseln, måste gifva lapparne rätt i deras påstående, att de omöjligen kunde så afhålla renarne från banan, att desse ej esomoftast inkommo på den och blefvo öfverkörda af tågen. Detta skulle ådraga lapparne stora förluster af renar och med tiden omöjliggöra deras existens. Lappfogden anmälde därför behovet af hägnad särskildt på vissa uppgifna sträckor.

Denna framställning öfversändes af befallningshafvande med tillstyrkan till Kongl. Maj:t, som sedan infordrat jernvägsstyrelsens utlåtande. Arbetscheferna vid banan Gellivare—riksgränsen hafva der efter på jernvägsstyrelsens anmodan yttrat sig i frågan.

Arbetschefen vid norra distriktet anför, att renarne egentligen på våren och hösten vistades i närheten af jernvägslinien; och det vore

mycket sannolikt, att en större mängd renar då komme att öfverköras och dödas af tågen. Att uppföra och underhålla ett dyrbart stängsel vore emellertid ej skäl, utan i värsta fall billigare att betala de af tågen skadade renarne. Ovisst vore också, om stängsel å de hotade ställena kunde göras effektivt, då man visste, huru svåra dessa djur vore att utestänga. Stängsel skulle äfven samla snö på banan. Arbetschefen ansåg sig nu ej befogad yttra sig om lapparnes moraliska eller juridiska rätt att erhålla skydd eller ersättning, utan hade blott att se saken från jernvägens egen säkerhets synpunkt. Och i sådant syfte behöfde ej stängsel anbringas, åtminstone ej förr än erfarenhet vunnits om behovet. Men deremot vore det nödvändigt, att lokomotiven fram till voro försedda med fullt effektiva plogar af gallerverk eller annan anordning, »som kastar åt sidan de renar, som möjligen kunna befinna sig i vägen för tåget, så att desamma ej komma under tåget, då de ju möjligen kunna förorsaka urspärning».

Arbetschefen vid södra distriktet anför, att å vissa sträckor synnerligast vid Torneå träsk går linien genom lapparnes bästa betesmarker, på hvilka renarne af uppgifna skäl ej kunde sammanhållas.

I jernvägsstyrelsen lärer för närvarande afvaktas rapport om resultatet af försökshägnad, som arbetscheferna sedan anmodats upprätta.

Såsom bekant, ingår ej i kostnadsberäkningen för banan Gellivare—riksgränsen uppförandet af stängsel, hvilket ansetts kunna undvaras utom der lifligare rörelse förväntades eller inhägnade egor och betesmarker genomkorsades. Äfven den trafikerade linien Boden—Gellivare lärer af enahanda skäl i allmänhet lemnats ohägnad.

Enligt i förutnämnda ärende infordrade upplysningar hade å sistnämnda bansträcka under de fem åren 1895—1899 öfverkörts och dödots respektive 22, 2, 3, 27 och 7 renar. Äfven år 1900 hafva renar dödots å banan. Och det är klart, att detta skall blifva händelsen i ännu högre grad å banan Gellivare—riksgränsen, i synnerhet i trakten af Torneå träsk, der det hvimlar af renar.

Utän tvifvel kunna renarne skyddas genom stängsel på de farligaste ställena, och farhågorna för att det för renarnes afhållande från banan skulle erfordras synnerligen höga hägnader, lärer bestämdt mot sägas af erfarenheterna från många håll, särskildt från Norge. Det skall nemligen hafva visat sig, att renarne snart få mycken respekt för hvarje inhägnad. Det är blott åsynen af en höstack eller någon

annan dylik omedelbar lockelse, som förleder renen att söka bryta ett stängsel.

Men äfven om de mest hotade ställena inhägnas, är det klart, att renar i alla fall skola öfverköras här och hvar på banans öfriga ohägnade delar. Många fattiga människor skola härigenom beröfvas sin enda egendom. Det strider dock mot all rättrådighet att ej hålla lapparne skadeslösa för dylikt intrång, hvilket de enligt deras näringsfångs natur ej kunna skydda sig emot och som man tillåter sig på områden, hvilka blifvit upplåtna till deras begagnande.

Någon rätt till godtgörelse för sålunda dödade renar anses emellertid ej tillkomma lapparne på grund af vare sig allmänna rättsgrundsatser eller de särskilda bestämmelserna i lagen om ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift. Det är därför en brist i lagstiftningen, som här måste afhjelpas, så att lappen blir tillagd rätt till ersättning, dock naturligtvis under förutsättning, att det ej kan visas, att han genom uppsåt eller grof vårdslöshet sjelf föranledt skadan.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer jag vördsamt,

att Riksdagen ville för sin del antaga sådant tillägg till lagen angående ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift den 12 mars 1886, att lapp må erhålla ersättning för renar, som öfverkörts och dödsats af jernvägståg.

Lagutskottet torde närmare formulera det sålunda ifrågasatta stadgandet.

Stockholm den 27 januari 1901.

Carl Lindhagen.