

## Nr 39

Av herr Gustafsson i Borås m. fl., om åtgärder för att förebygga att renar överköres av tåg.

Antalet kollisioner mellan tåg och renar, som kommit upp på banvallen, har på senare år tilldragit sig allmänhetens uppmärksamhet. Många frågor om inte effektivare åtgärder är möjliga att förhindra sådana olyckor.

Antalet ihjälkörda renar har under de senare åren ökat starkt. Under 10-årsperioden 1941—1951 var medeltalet av tåg ihjälkörda renar ca 500 per år under det att medeltalet för 10-årsperioden 1952—1961 ligger på en siffra av 1 750 per år. Den sista 5-årsperioden har antalet av tåg överkörda renar hållit sig någorlunda konstant. Av följande tabell framgår antalet dödade djur samt av SJ utbetalade belopp under åren 1958—1962.

År	Antal av tåg dödade renar	Utbetalat belopp 1 000-tal kr
1958	1 941	184
1959	1 677	162
1960	2 319	233
1961	2 247	219
1962	2 233	212
Summa	10 417	1 010

Orsakerna till rendöden och då inte minst ökningen är både många och komplicerade. Överkörningarna sker så gott som uteslutande inom SJ:s femte distrikt, som omfattar hela övre Norrland, i söder begränsat av linjen Hoting—Långele. Endast en liten del av påkörningarna inträffar söder därom. Orsakerna till det stigande antalet tågdödade renar kan i någon mån sökas i ökad trafikintensitet, men detta synes dock vara en relativt obetydlig faktor. I stället synes orsakerna vara snö- och betesförhållanden under vinterhalvåret samt i synnerhet de under 1950-talet ändrade renskötselmetoderna. Är betet dåligt på hösten, flyttas hjordarna till vinterområdena. Särskilt ogynnsamma betesförhållanden — isbeläggning på marken, djup snö och skarbildning i snön — gör att det är svårt att hålla renarna samlade. De sprids över stora områden för att kunna hållas vid liv. Renskötselmetoderna har ändrats. Bristen på arbetskraft gör sig gällande, Kraven på ökad fritid gör att samernas arbetsinsats per ren nu är betydligt mindre än under t. ex. 1930-talet. Renskötseln har övergått till att bli alltmer extensiv. Detta har medfört en viss förvildning av renarna.

Den minsta dödlighetsfrekvensen uppvisar månaderna februari och mars. Då befinner sig renarna i vinterbeteslandet, är då relativt stationära och står under kontinuerlig uppsikt. I april sker återvandringen till fjällen, hjordarna är rörliga och en viss spridning av djuren kan inte undvikas. Detta resulterar i ett påkörningsmaximum denna månad.

En rad åtgärder har vidtagits för att komma till rätta med tågrendöden. De är värda allt erkännande men kan inte sägas ha gett ett tillfredsställande resultat. Sålunda har SJ låtit en ung forskare, amanuens Estmark, studera renarnas beteende med hänsyn till möjligheterna att avhålla dem från att beträda järnvägsspåren och det enklaste eller bästa sättet att få dem av spåret. Man har placerat ut »fågelskrämmor» på lämpliga ställen, färgning av marken med kimirök eller rödfärg. Även andra medel och metoder har prövats, och experiment pågår med strålkastare och ljudframkallande apparater på lokomotiven, allt i syfte att skrämma bort renarna från banan. Arrangemangen har visat sig mer eller mindre effektiva i början, men så småningom vänjer djuren sig vid allt och reagerar föga.

När man besinnar det stora antalet av tåg dödade renar eller så skadade att de måst avlivas kan man inte nog förundra sig över det ringa intresse som visats hela frågan. Vad kan detta bero på? Om ett jaktlag hetsar ett djur, så väcker detta berättigad avsky, men om ett malmtåg rusar in i en renhjord blir protesterna inga eller ytterst lågmälda. Vilka protester såg man i pressen mot att under ett enda år på lapplandsbanorna 2 233 renar dödades. Många djur tar sig ner från banvallen dödligt skadade, försvinner ut i terrängen och sjunker ihop av blodförlust eller skador. Det är en föga tilltalande syn att se tågpersonalen komma rusande med en pikyxa eller kniv för att förkorta lidandet på de djur som ligger längs banvallen. De djur som, ofta svårt skadade, försvinner i terrängen lämnas mestadels åt sitt öde. Järnvägens män hävdar i allmänhet att de är inte tillräckligt insatta i avlivningsteknik och att nuvarande instruktion förutsätter ett anatomiskt kunnande som de inte besitter. Man kan inte undgå att fråga: Varför utrustas inte de rälsbussar och lok som det här gäller med moderna avlivningsverktyg, nämligen s. k. bultpistoler?

En tanke som ofta framförts är att järnvägsdöden skulle ha ungefär samma selekterande verkan på renstammen som rovdjuren anses ha, nämligen att övervägande konditionssvaga renar, som ändå skulle ha mött en tidig död, faller offer för tåg. I fråga om tågdöden motiveras detta med att svaga renar inte orkar följa med den flyttande hjorden, utan blir relativt stationära och söker sig till banområdet, dit de attraheras av fast mark, fekaliesalter, svala vindar, frånvaron av insekter etc.

Bl. a. för att utreda detta förhållande har statens veterinärmedicinska anstalt låtit insamla ett rörben av varje påkörd och dödad ren för fettanalys. Enligt preliminära resultat av denna, som lämnats av renkonsulenten veterinär M. Nordkvist, har 85 % av samtliga undersökta renar varit i god

eller medelgod kondition, 13 % i mindre god kondition och endast 2 % sjukligt undernärda. Undersökningens resultat visar att det är övervägande fullgoda djur som dödas.

För varje ren som dödas av tåg erhåller ägaren ca 100 kr. i skadeersättning. Ersättningen har varit oförändrad under lång tid. Svenska samernas riksförbund säger att det verkliga värdet är 200 kr. per djur, dvs. det dubbla. Samerna gör alltså stora förluster genom att SJ betalar en så låg ersättning.

Det mest effektiva medlet — kanske det enda — måste vara att bygga ett stängsel utefter järnvägen, i första hand malmbanan. På det sättet skulle man få slut på överkörningarna. Berättigade hänsyn till renägarna talar härför. Till detta sluter sig djurskyddsintresset. Initiativ har i sagda hänseende tagits från Svenska samernas riksförbund och från Lapska djurskyddsföreningen men inte mött berättigat gensvar från berörda myndigheters sida.

Med hänvisning till det anförda föreslår vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder i syfte att mera effektivt än för närvarande förebygga kollisioner mellan tåg och renar, minska det lidande för påkörda djur som därvid förekommer samt höja ersättningsbeloppen till renägarna vilka med nuvarande ersättningar gör alltför stora ekonomiska förluster.

Stockholm den 15 januari 1964

**Axel Gustafsson**

i Borås

**Henning Carlsson**

i Huskvarna

**Arvid Nilsson**

i Lönsboda