

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1886.

Första Kammaren.

N:o 6.

Tisdagen den 9 Februari.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att Herr *Hasselrot* låtit genom telegram anmäla, att ishinder i Kalmarsund hittills omöjliggjort hans återresa till Riksdagen.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades Herr *Axell* under sexton dagar från denna dag.

Anmälades och bordlades Lag-Utskottets nedannämnda utlåtanden:

N:o 12, i anledning af väckt motion om rättighet för lekmän att deltaga i biskopsväl;

N:o 13, i anledning af väckt motion angående ändring i bestämmelserna om kommuners rätt att förfoga öfver sina kyrkokassor;

N:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om framläggande af förslag till förändrad lydelse af 3 § i förordningen den 31 Oktober 1873 om främmande trosbekännare;

N:o 15, i anledning af väckt motion om upphäfvande af Kongl. brefven den 7 Juni 1733 och den 24 Januari 1740 om skyldighet att låta döpa barnen; samt

N:o 16, i anledning af väckta motioner om förändrad lydelse af 4 § i förordningen om nya vexellagens införande och hvad i afseende derå iakttagas skall den 7 Maj 1880.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran, Lag-Utskottets den 6 i denna månad bordlagda utlåtanden N:is 4—11.

Kammaren åtskildes kl. 2,35 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.

Onsdagen den 10 Februari.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 3 i denna månad.

Herr Statsrådet Frih. *Tamm* aflemnade Kongl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner till Riksdagen:

1:o angående fortsättande under år 1887 af arbetena på nya kasernetablissemment för Svea lifgarde och Andra lifgardet m. m.;

2:o angående afsöndring af jord från militiebostället Refvinge i Malmöhus län till vapenöfningsplats för Södra skånska infanteriregementet m. m.;

3:o angående statsverkets öfvertagande af den rotehallare åliggande skyldighet att bygga och underhålla kompanitrossbodnar samt fortskaffa trossen till och från mötesplatserna;

4:o angående anslag till en stambana genom öfre Norrland;

5:o angående låneunderstöd för anläggning af jernväg från Göteborg till Varberg:

6:o med förslag till ändringar i gällande tulltaxa rörande artiklarne pelsverk, hattar och metalltråd:

7:o med förslag till förändrad lydelse af § 26 mom. 5 i nådiga förordningen angående villkoren för försäljning af bränvin och andra brända eller destillerade spirituösa drycker den 29 Maj 1885; samt

8:o angående efterskänkande till förmån för ogifta Henriette Grandin af viss del af kronans rätt till danaarf efter aflidne förre tullvaktmästaren Henrik Holmberg.

Herr Grefven och Talmannen mottog dessa propositioner med förklarande, att de skulle af Kammaren i grundlagsenlig ordning behandlas.

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets nedannämnda memorial och utlåtande:

N:o 2, i anledning af Statskontorets underdåniga berättelse angående undsättningsfonden: och

N:o 3, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

Föredrogos och bordlades de nyss aflemnade Kongl. propositionerna.

Föredrogs å nyo Lag-Utskottets den 6 och 9 innevarande Februari bordlagda utlåtande N:o 4, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift.

Lagförslag ang. ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift.

På framställning af Herr Grefven och Talmannen beslöts, att detta utlåtande skulle sålunda föredragas, att till afgörande skulle förekomma först lagtexten paragrafvis, med ingress och rubrik sist, samt slutligen Utskottets hemställan.

I följd häraf upplästes nu den föreslagna lagens

1 §.

Herr Ekenman, Victor: Jag har tillåtit mig att mot det föreliggande förslaget afgifva min reservation, men som jag icke, då betänkandet justerades, var i tillfälle närvara för att angifva de skäl, hvarpå min reservation stöder sig, skall jag anhålla att nu få muntligen angifva desamma.

Jag får då först nämna, det mina betänkligheter och de anmärkningar, jag vågat göra mot förslaget, närmast syfta på de enskilda jernvägarne förhållanden och icke på statsbanornas. Om staten med afseende å sina jernvägar och dem, som lyda under statens inseeende, vill vidtaga några åtgärder, som afse ökad trygghet för allmänheten, vårdande om personalen och skydd mot den fara, hvilken härleder sig af eld från lokomotiven m. m., så anser jag för min del detta vara att betrakta snarare såsom en administrativ åtgärd och jag skulle icke framställt någon anmärkning mot ett förslag i det afseendet; men då förslaget nu omfattar äfven de enskilda jernvägarne, och deras intressen äro så väsentligt olika mot statens, vågar jag inlägga en gensaga mot förslaget.

Såsom Kammaren känner, stödja sig våra enskilda jernvägar i väsentligaste mån på den koncession, som hvarje särskildt jernvägsbolag af Kongl. Maj:t erhåller. Bolagen hafva sålunda anledning att trygga sig vid de bestämmelser, som der finnas stadgade, och i händelse statsmakterna finna nödigt göra några föreskrifter i lag utöfver koncessionen, synes mig en sådan ingripande åtgärd endast böra ske, om den visar sig vara en trängande nödvändighet. Som jag nu icke kan finna att här föreligger en sådan trängande nödvändighet, motsätter jag mig det föreliggande förslaget.

Såsom Kammaren finner vid genomläsandet af samma förslag, består det af tre hufvudmoment. Det första afser ersättning för den skada, som i följd af jernvägens drift kan drabba de personer, hvilka befordras å jernvägen; det andra har afseende å den skada, som i följd af jernvägens drift kan tillfogas den i jernvägens tjänst an-

Lagförslag ställda personalen under förrättandet af samma tjenst, och det tredje ang. ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift.

(Forts.)

slutligen angår den skada, som kan uppkomma genom eld från jernvägen.

Beträffande då det förstnämnda momentet, så anser jag väl att, om man, när jernvägar först anlades i Sverige, för detta nya och ovanliga fortskaffningsmedel funnit nödigt vidtagna stränga åtgärder till betryggande af personlig säkerhet, sådant icke skulle varit underligt, men nu, sedan man haft en trettioårig erfarenhet derom, att faran af att färdas på en jernväg är jemförelsevis ringa, och då dessutom hvar och en, som färdas på jernväg eller för öfrigt på hvilket sätt som helst, eger möjlighet att försäkra sig mot ekonomisk förlust i följd af den skada, som kan genom resan drabba honom, synes mig behofvet af dylika åtgärder vara högst väsentligt reduceradt. Betraktar man dessa förhållanden i ett land, der jernvägsväsendet är mycket mer utveckladt än hos oss och der trafiken är mycket större än i vårt land, nemligen i England, så finner man, att man der icke gått så långt i fråga om ersättning för skada genom jernvägs drift, som här är föreslaget. I ett arbete af Sir William Hodges angående denna sak uppgifves det, att de engelska jernvägsbolagen enligt engelsk lag endast äro ansvariga för de olycksfall, hvilka föranledts af vårdslöshet från jernvägens sida. I det svenska lagförslaget åter stadgas ansvar äfven för skada genom vållande. Vidare stadgar den engelska lagen, att om den resande icke vidtagit de åtgärder, som han kunnat vidtaga för att förebygga följderna af vårdslöshet, är bolaget utan ansvar. Förslaget går således längre än den engelska lagen.

Öfvergår jag derefter till det andra hufvudmomentet i lagen, så anser jag sjelfva saken, att jernvägsbolagen skola ersätta skada, som drabbat personer i jernvägens tjenst, både rättvis och billig. och jag tror icke att något jernvägsbolag i det fall, som här åsyftas, skulle underlåta att tillgodose den skadades intressen, men derfor anser jag, att här ej föreligger någon direkt anledning eller något behof att genom en lag trygga de skadades rätt. Dessutom måste jag göra den lilla anmärkning mot lagförslaget i denna del, att det berör den må hända allra största fråga, som står på dagordningen, nemligen arbetarefrågan eller förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare. Vill man ordna förhållandet så, som här föreslagits beträffande jernvägarne, så blir konsekvensen, att man fordrar införandet af samma förhållande inom industrien mellan arbetsgifvarne och deras arbetare. Arbetsgifvare i allmänhet, skall man säga, böra hafva samma skyldigheter mot sina arbetare. Jag skall icke för min del närmare inlåta mig på denna fråga, men tror att den lösningen vore bättre, att man ordnade dessa förhållanden i sammanhang med arbetarefrågan i dess helhet efter afslutande af nu pågående utredning.

Hvad slutligen angår ersättning för skada, som sker genom eld från lokomotiv eller från eldstad i annat jernvägsfordon, ber jag få

fästa uppmärksamheten derpå, att det nog är riktigt att jernvägs innehafvare skall ersätta den skada, som kan uppkomma derigenom att betjeningen eller bolaget genom vårdslöshet vållat eldskada; men jag förmenar, att när man fordrar att bolaget skall ansvara för den vådeld, som uppkommit genom jernvägen utan bolagets eller betjeningens förvållande, synes man gå alldeles för långt. Saken förhåller sig nemligen så, att det är alldeles omöjligt för ett jernvägsbolag, det må vidtaga hvilka åtgärder som helst, att förekomma, att icke, under vissa för elds spridande gynsamma förhållanden, en gnista flyger från skorstenen och tänder eld någonstades. Annu är nemligen icke den gnistersläckare uppfunnen, som kan gifva fullkomlig trygghet i detta hänseende. Således om ett bolag vidtager alla möjliga försigtighetsmått, riskerar det ändock att få utgifva ett ersättningsbelopp för en skada, som det icke kan hjälpa. Anser man att man på detta sätt skall ansvara för vållande, kan man ju i konsekvens härmed äfven stadga, att egaren till ett hus, från hvars skorsten gnistor flyga ut och tända eld, skall ansvara för den skada, som derigenom uppkommer.

Jag ber till sist få säga, att de flesta af våra enskilda jernvägars ställning är så bekymmersam, att hvarje sak, som på något vis rubbar eller inverkar störande på deras ekonomiska förhållanden, blir för dem högst känbar; och som, enligt hvad jag sökt visa, någon trängande nödvändighet för förslaget ej förefinnes, ber jag att få mina betänkligheter mot lagförslaget hänskjutna till Första Kammarens bedömande, då jag nu yrkar afslag å samma förslag.

Herr Statsrådet von Steyern: Anledningen hvarför man ålägger jernvägs egare större ansvar än andra för den skada, som uppkommer vid bedrifvandet af hans rörelse, är den stora fara för människors lif, lemmar och egendom, som uppkommer genom användande af ångkraften såsom trafikmedel. Detta trafikmedels farlighet ålägger jernvägsegaren en särskild omsorg vid valet af driftpersonal, och det finnes icke något verksammare sätt att förmå honom dertill än att han får bära ansvaret för den skada, som uppkommer genom betjeningens fel eller försummelser i tjensten. Härtill kommer att, om någon skada sker, den är af så stor och omfattande beskaffenhet, att den icke aunnat än i undantagsfall kan ersättas af den, som närmast vållat skadan. Derföre vill man lemna den, hvilken lidit skadan, öppet att, om han det önskar, söka ersättning icke hos den, som närmast vållat skadan, utan hos jernvägens egare. Det är emellertid icke dermed sagdt, att denne skall stanna i slutlig ansvarighet för skadan. Han har tvärtom enligt författningens 11 § rätt att söka sitt åter hos den vållande. Denna lags mening är icke att bestämma hvem som skall slutligen ansvara för skada, uppkommen till följd af jernvägs drift, utan endast att bestämma hvem som skall förskottsvis betala skadan, så att den, som lidit skadan, må hafva någon säkerhet att utfå skadeståndet. Det är i speciellt fall en sådan lagstift-

*Lagförslag
ang. ansvarig-
het för skada i
följd af jern-
vägs drift.
(F rts.)*

Lagförslag
ang. ansvarig-
het för skada i
följd af jern-
vägs drift.
(Forts.)

ning som Riksdagen begärt, då den ansett att staten skall ersätta den skada, som uppkommer genom dess förvaltningspersonals fel och försummelser i tjensten. Men lagstiftningen är derjemte utsträckt till enskilde jernvägsegare, hvilka i detta hänseende intaga samma ställning som staten.

Den förste talaren anmärkte, att stadgandet i 2 § om ersättning för den, som genom jernvägs drift ljugit döden eller lidit kroppsskada, skulle vara öfverflödigt derföre att sådana olyckor sällan inträffade. Det är emellertid upplyst, att sedan år 1856, då statsbanorna öppnades, tillsammans 275 personer ljugit döden till följd af olycksfall vid trafiken eller något öfver 9 personer hvarje år. Det är således ett icke ringa antal, för hvilka ersättning icke utgått, men för hvilka den bort utgå om en lag i ämnet varit antagen.

Samme talare anmärkte, att det vore för tidigt att nu antaga ett stadgande liknande det som förekom i 3 § om skyldighet för jernvägens innehafvare att gälda skadestånd i händelse någon, som är i jernvägens tjänst eller arbete, under förrättandet deraf blifver dödad eller skadad i följd af jernvägens drift, ehuru han sjelf vållat skadan. Denna fråga utgjorde nemligen endast en del af den stora frågan om förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare, på hvars lösning en särskild komité arbetade. Då man gillar den grund, hvarpå det föreslagna stadgandet hvilar — och i detta hänseende har någon anmärkning ej försports — lär emellertid dess sammanhang med en annan fråga ej böra leda till dess förkastande. Den som önskar framgång åt grundsatsen om arbetsgifvares skyldighet att bidra till arbetarnes försäkring mot olycksfall, bör tvärtom anse det lända till sakens fromma att grundsatsen redan nu kommer att tillämpas i en rörelse, som kanske mer än någon annan hotar den deri sysselsatta personal med fara för lif och helsa.

Slutligen har talaren anmärkt såsom något synnerligen obilligt, att jernvägsegaren ålades ansvar till och med i ett fall, der driftpersonalen icke genom någon vårdslöshet varit vållande till skadan, nemligen då gnistor från ett lokomotiv orsakat skada å någons egendom. Visserligen förhåller det sig så som talaren uppgifvit, att det är omöjligt att äfven med iakttagande af den största försigtighet förekomma att eld sprides genom gnistor från lokomotiv. Men just denna omständighet, som talaren ansett böra fritaga jernvägsegaren från all ersättningsskyldighet, anser jag bättre än något annat ådaga lägga nödvändigheten af ett stadgande, som ålägger den, hvilken använder ett så farligt trafikmedel och deraf drager inkomst, att ersätta all den skada, som kan uppkomma genom samma trafikmedel, och icke låta skadan drabba andra. Denna grundsats är för öfrigt icke strängare än den som i rättsskipningen redan gjort sig gällande. Det förekommer nästan aldrig något fall, då en jernvägsegare befrias från skyldigheten att ersätta den skada, som vållats af gnistor från lokomotiv. Snarare skulle förslaget komma att medföra en lindring i ersättningsskyldigheten genom det i 5 § sista

mom. upptagna stadgande, att då skadan, utan att hafva sin orsak i vårdslöshet, föranledts derigenom att annan än jernvägens innehafvare, efter det jernvägens anläggning påbörjades, utanför jernvägens område på kortare afstånd från närmaste jernvägsspår än 30 meter upplagt brännbart löst gods utan säkert skydd, eller uppfört byggnad af lätt antändligt ämne eller täckt förut uppförd byggnad med sådant ämne, eller vidtagit annan dylik åtgärd, som uppenbarligen i väsentlig mån ökat den från jernvägstrafiken hotande eldfara, jernvägens innehafvare är från ersättningsskyldighet fri. I dylika fall hafva domstolarne under de sist förflutna åren, åtminstone i två fall som jag känner. ålagt jernvägens egare att betala skadestånd, i ena fallet när ett hus i jernvägens närhet blifvit täckt med halm och i det andra fallet då en skogsegare alldeles invid banan upplagt en samling affall efter skogshygge.

Hvad till sist beträffar den anmärkningen att jernvägsbolagen skulle befinna sig i den tryckta ställning, att någon ökad ersättningsskyldighet äfven af denna grund icke borde åläggas dem, så kan dervid icke fästas något afseende, så vida man anser rätten fordra att den skada man genom sitt åtgörande tillskyndar annan, ock varder denne ersatt.

Herr Bergström. Herr Grefve och Talman! I olikhet med den förste talaren yrkar jag bifall till Lag-Utskottets betänkande.

Af hela obligationsrätten är den del, som handlar om skadestånd, den hvilken hittills fått den minsta bearbetning och utveckling. Detta rättsinstitut är, så att säga, flytande och tränger i hög grad till en ordnad och ordnande lagstiftning; men just därför bör hvarje försök att regelbinda och lagfästa läran om skadestånd helsas med bifall. Jag kan icke finna annat än att man vid affattande af denna Kongl. proposition tillvägagått med stor varsamhet och, strängt taget, icke föreslagit annat än hvad som redan ingått i vårt folks allmänna rättsmedvetande, och som jemväl öfverensstämmer med nutidens rättsmedvetande inom hela Europa.

Det förefaller mig vara en ganska besynnerlig tankegång hos den förste talaren, då han anser, att det kunde vara lämpligt att de skyldigheter, hvilka den föreslagna lagen vill lägga å innehafvare af hvarje jernväg, som befares med användande af ångkraft, frivilligt åtoges af staten och ordnades genom administrativ författning, men att de enskilda jernvägarne härvid borde lemnas alldeles å sido, emedan deras koncessioner icke skulle billigtvis tillstödja en sådan lagstiftning, som här är i fråga. Jag kan icke föreställa mig att de koncessioner, som äro de enskilda jernvägarne meddelade, skulle innebära en fritagelse från de stadganden, som staten kan finna lämpligt att åstadkomma just i denna fråga.

Här förekommer, såsom jag förut nämnde, icke så mycket nytt, som den förste talaren antydde. Om det t. ex. blir fråga om ersättning för skada å sådant gods, som varit anförtrödt åt en jernvägs

*Lagförslag
ang. ansvarig-
het för skada i
följd af jern-
vägs drift.*

(Forts.)

Lagförslag
ang. ansvarig-
het för skada i
följd af jern-
vägsdrift.
(Forts.)

forsling, så lär väl icke afsändaren nöja sig dermed, att jernvägsinnehafvaren förklarar: »denna skada har vållats af min betjening, jag är icke skyldig att svara för min betjening, utan ni får hålla er till dem, som vållat skadan.» Den förste talaren skulle säkerligen icke vara belåten med ett sådant svar. Hvarföre skulle väl jernvägsinnehafvare vara gynsammare stäld, då fråga uppstår om ersättning för skada, som genom jernvägsförvaltningens eller betjeningens vållande tillskyndats person, som anførtrott sig åt jernvägen att befordras från ett ställe till ett annat? Bör icke lika väl i det senare fallet som i det förra jernvägsinnehafvaren i första hand svara för skada, som vållats genom hans betjening eller förvaltning, det vill säga anses såsom om han sjelf vållat skadan? Dessutom är väl att märka, att man här icke i lagbestämmelsen inlagt någon för jernvägsinnehafvaren menlig *rättsförmodan*, såsom skett i många andra utländska lagar, der nästan hvarje skada, som timar å jernväg, betraktas vara af den art, att jernvägsförvaltningen skall svara därför, så vida det icke visas, att den har skett genom den skadelidandes eget förvällande. Någon sådan presumtion har icke inlagts i förevarande lag, utan der står, att för skada, som vållats genom jernvägens förvaltning eller betjening, »skall jernvägens innehafvare utgifva skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder, såsom om han sjelf vållat skadan», och för min del tror jag, att detta är något som man med allt skäl kan acceptera.

Herr Justitieministern har redan betonat, att den, som idkar en så farlig näring som jernvägsdrift, är skyldig att iakttaga den största varsamhet i valet af dem, hvilka å hans vägnar skola ombesörja driften, och att, om genom deras förvällande skada skett, man måste ega fog antaga, att han icke ådagalagt tillräcklig omtanke vid detta val. Redan den romerska rätten, som eljest är så bornerad i fråga om skadestånd, fastställer culpa in eligendo såsom en rättsgrund för kraf af skadestånd hos vederbörande principal, och anser, att en i analoga fall timad skada bör ersättas af den, som genom dåligt val af ställföreträdare vållat densamma. Denna grundsats är icke heller för vår rätt främmande. I 49 § Sjölagen heter det, bland annat: »För den skada, som genom befälhafvarens eller besättningens fel eller försummelse i tjensten annan tillskyndas kan, ansvare redarne med fartyg och frakt, och söke sitt åter af den, som skadan vållat.» Väl är denna ansvarighet begränsad, i det att redarne icke häfta personligen, utan endast med den så kallade *fortune de mer*, det vill säga med fartyg och frakt. Men de hafva dock en ansvarighet, enär den, som lider skada genom besättningens eller befälhafvarens fel, kan omedelbart vända sig till rederiet, som i första hand ständar ansvar därför med fartyg och frakt.

Den förste talaren förmenade, att han hade ett viktigt argument mot lagförslaget derutinnan, att detsamma skulle vara strängare än den engelska lagen, och han omtalade, att den engelska lagen endast ålade ansvarighet i händelse den lidna skadan uppkommit

genom *vårdslöshet*. Svårigen kan han bygga något på detta argument. Ty ehuru visserligen »vållande» är ett mera omfattande genusbegrepp, så är det dock åtminstone för mig klart, att med »vållande» eller »vårdslöshet» här menas hvad juristerna kalla »culpam» i motsats mot »dolus». Får man dessutom tro berättelserna i pressen om de skadestånd, som engelska jernvägsinnehafvare förpligtats att utgifva, så måste bestämmelserna vara mycket strängare der än i detta lagförslag, åtminstone är tillämpningen deraf strängare än lagtillämpningen torde blifva i vårt land.

*Lagförslag
ang. ansvarig-
het för skada i
följd af jern-
vägs drift.*

(Forts.)

Jag nämnde, att det nu mera är europeisk rätt att en arbetsgifvare svarar för skada, som hans underlydande genom vållande tillskynda annan person. Det är sedan lång tid tillbaka skandinavisk rätt. Så gamla lagar som Christian den Femtes Danske Lov och Norske Lov af år 1683 stadga, att en husbonde är skyldig svara för den skada, som hans hjon förorsaka annan person under skötandet eller förrättandet af sin tienst. Den franska Code civil uppställer i artikeln 1384 den allmänna regel, att man är skyldig ansvara icke blott för den skada, som man åstadkommer genom sina egna handlingar, utan äfven för den, som förorsakats genom handlingar af personer, för hvilka man står i ansvarighet eller genom saker, som man har i sin vård. Till följd deraf göres fader och, efter hans död, moder ansvarig för skada, som deras minderåriga, hos dem boende barn förorsaka; och jag tillåter mig att förbigående till Kammarens ledamöter hemställa, huruvida en sådan grundsats, fastän icke uttryckligen uttalad i vår lag, kan anses strida mot vårt folks rättsmedvetande.

Vidare, med tillämpning af den uppställda regeln, stadgar åberopade artikel i Code civil, att husfäder och de, som lemna något uppdrag (*les maîtres et les commettans*), häfta för skada, som deras domestiker och de af dem befullmäktigade i de dem anförtrödda göromål förorsaka; samt att lärare och handtverkare likaledes svara för den skada, som deras elever och lärlingar förorsaka under den tid de äro under deras uppsigt.

Den schweiziska lagen angående obligationsrätten af år 1881 en af de vackraste legislationer den nyaste tiden har att uppvisa, innehåller grundsatser och regler, liknande dem, hvilka jag anført från Code civil. I Tyska riket äro beträffande skador till följd af jernvägs drift gällande dylika bestämmelser. Korteligen: hvart helst jag skådar omkring mig på lagstiftningens onråde, möta mig sådana bestämmelser. Svenska Riksdagen har ju ock skrivit till Kongl. Maj:t med anhållan, att staten måtte göras ansvarig för den skada, som dess tjenare under tjensteutföringen tillfoga andra. Detta är ett oförtydligt uttryck af den moderna rättsuppfattningen, att den, som genom en annan vållar tredje man skada, också skall vara skyldig att ansvara deraf.

Beträffande förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare, menade den förste talaren, att man nu icke borde ordnande ingripa deri, emedan det skulle draga med sig omfattande konsekvenser.

Lagförslag
ang. ansvarig-
het för skada i
drift af jern-
vägs drift.
(Forts.)

Men om det erkännes, att ingen jernvägsinnehafvare skulle tveka att hålla den arbetare skadeslös, som lidit skada i följd af jernvägs drift, så kan det väl icke vara någon fara att i lag fastläsa detta förhållande. Har icke svenska staten långt förut erkänt detta genom Kongl. kungörelsen den 25 Januari 1842, som ålade dem, hvilka för arbete finge begagna indelt manskap, att pensionera dem, som lidit skada i tjensten? Det är mycket möjligt, att framtiden bär i sitt sköte en större utsträckning af denna rättsprincip, hvilken tyskarne benämna Haftpflicht, och att den så kallade arbetarekomitén kommer att föreslå, att arbetsgifvaren äfven i andra fall må ansvara för den skada, som hans arbetare lida. Men för min del kan jag icke finna annat än att lagstiftaren gör klokt uti att med varsamhet beträda denna väg, och icke kan det vara något argument emot lagen, att man nu icke gått längre än som skett.

Hvad angår jernvägsinnehafvares skyldighet att ersätta den skada å fast eller lös egendom, som uppkommer genom eld från lokomotiv eller från eldstad i annat jernvägsfordon, så har Herr Justitieministern så fullständigt yttrat sig i denna fråga, att jag icke anser nödigt att derom något vidare tillägga.

Dessa mina allmänna anmärkningar torde kanske kunna afhålla Kammaren från att, på sätt den förste talaren yrkade, förkasta hela detta lagförslag. Möjligen kunna vid behandlingen af de särskilda paragraferna sådana anmärkningar förekomma, att Kammaren föranledes att för ett eller annat speciellt ändamål återremittera betänkandet, men för min del yrkar jag i ärendets nu varande skede bifall till lagförslaget i dess helhet.

Efter härmed slutad öfverläggning gjordes, enligt de derunder framställda yrkandena, propositioner först på godkännande af ifrågasvarande paragraf och sedan på afslag derå, hvarefter propositionen på paragrafens godkännande upprepades och förklarades vara med öfvervägande ja besvarad.

2 §.

Godkändes.

3 §.

Herr Forssell, Otto: Med afseende på denna 3:e § har jag icke begärt ordet i syfte att göra någon anmärkning mot de grunder, hvarpå paragrafen hvilar, ty dem gillar jag till alla delar. Min erinran rör sig endast omkring senare momentet i paragrafen och de betänkligheter jag hyser mot de praktiska följderna af lagparagrafens kodifikation så som nu skett. Här står: »Har skadan skett i följd af annan jernvägs drift, och är icke denna jernvägs innehafvare på grund af 2 § pligtig ersätta skadan» etc. Hvad blir följ-

den af en sådan paragraf? Om nu en person blifvit skadad eller dödad i följd af jernvägs drift, och behof af ersättning för skadan uppkommer, så måste, så vidt jag kan förstå, till följd af mellanmeningen: »och är icke denna jernvägs innehafvare på grund af 2 § pligtig ersätta skadan» —, just denna fråga först vara utredd genom rättegång. Om man vänder sig till det jernvägsbolag, i hvars tjänst den skadade eller dödade varit, för att få ersättning, så svaras: »Ni skall först utreda, om icke den andra jernvägen, der olyckan skedde, är skyldig att betala skadan.» Man nödgas således stämma och måste underkasta sig allt det besvär och krångel, kostnader och utgifter, som en sådan rättegång skulle medföra. Man vet icke om man skall nöja sig med första eller andra instansens dom, och under allt detta kan det dröja flera år, innan frågan först blir afgjord till hvilken jernväg man får vända sig för utfäende af skadeersättning. Denna rättegång skola i stället jernvägsstyrelserna sig emellan afgöra, och den, som lidit skada, bör vara derifrån befriad och ovilkorligen hafva rätt att få ersättning för skadan.

Meningen med denna min erinran är följaktligen att få denna paragraf så omredigerad, att kostnaderna och besväret med rättegång för att få denna fråga utredd kastas från den, som lidit skadan, på den ena jernvägsstyrelsen. Jag yrkar i följd häraf återremiss, på det att paragrafen må omredigeras i detta syfte. Det är möjligt att jag misstagit mig om redaktionen, men vore jag domare, skulle jag tillämpa lagen på sådant sätt.

Herr Bergström: Herr Grefve och Talman! Det förefaller mig, som om den förste talaren ansåge, att om hans anmärkningar mot 3 § 2 mom. vunne bifall, så skulle icke några processer uppkomma, och de, som lidit skada, vara alldeles fria från besväret och tvånget att anhängiggöra sådana. Men det är ett stort misstag. emedan den, som kommer att i första hand bära ansvaret, ehvad det nu blifver den jernvägsinnehafvare, å hvilkens jernväg olyckan skett, eller den, i hvilkens tjänst den skadade är stadd, kan säga: »Jag erkänner mig icke vara skyldig att ersätta dig; du måste här skrida till process.» Följaktligen vinnes icke det åsyftade målet genom denna ändring. I öfrigt får jag fästa uppmärksamheten derpå, att, enligt 8 §, som uppenbarligen behandlar de allmänast förekommande fall och förhållanden, under hvilka en sådan skada, som i 3 § 2 mom. afses, kan uppkomma, de särskilda jernvägsinnehafvarne äro solidariskt ansvarige för skada. Den skadade har rättighet att vända sig till hvem han vill utaf dem. Den solidariska ansvarigheten — det medgifver väl den förste talaren — består nemligen deruti, att den, som har ett anspråk, får vända sig till hvem han vill af de solidariskt förpligtade, och anser den skadelidande bäst att stämma dem allesamman, så står det honom fritt.

Icke heller kan jag finna, att i redaktionelt hänseende någon synnerlig fördel skulle vinnas genom bifall till det förslag till än-

drad lydelse af 3 § 2 mom. som talaren, för den händelse Kammaren beslöte återremiss, ansett böra komma under Utskottets pröfning och enskildt meddelat mig, men icke själf uppläst. Detta ändringsförslag lyder: »Har sådan skada skett i följd af annan jernvägs drift, vare innehafvaren af den jernväg, i hvars tjänst eller arbete den skadade eller dödade var stadd, ändock skyldig att i första hand ersätta skadan och söke, der han så gitter, sitt åter enligt 2 §.»

Jag tror, som sagdt, att ingenting vinnes derpå. Hvad särskildt redaktionen angår, så är det ju klart, att man kan redigera ett och samma stadgande på många olika sätt; och finner Kammaren redaktionen af denna paragrafs 2 mom. underhållig, får Utskottet naturligtvis underkasta sig en återremiss, men jag tror icke, att man vinner något i sak genom att ändra momentet. Jag ser derföre helst, att Kammaren bifölle äfven detta andra moment i 3 §.

Sedan öfverläggningen angående förevarande § ansetts härmed slutad, gjordes enligt de framställda yrkandena propositioner först på paragrafens godkännande och sedermera på dess återförvisning till Utskottet, hvarefter propositionen på paragrafens godkännande förnyades och förklarades vara med öfvervägande ja besvarad.

4—9 §§.

Godkändes.

10 §.

Herr Claëson: Då jag i afgifven reservation mot Lag-Utskottets betänkande hemställt, att den i denna paragraf bestämda preskriptionstid måtte förkortas från två till ett år, och en sådan reservation måhända synes mången omotiverad, kanske småaktig, ber jag att få förklara och försvara min mening. Onekligen är det ett viktigt statens intresse att genom lagstiftningen sörja för att de, som lidit skada, få godtgörelse derför, der sådant rättvisligen kan ske; men en lång tids domareverksamhet har gifvit mig den sorgliga erfarenheten, att rätten till skadestånd ofta missbrukas till väckande af orättmätiga anspråk, alstrade af långt drivven egennyttan, personligt hat eller andra oädlade bevekelsegrunder men isynnerhet framkallade af personer, hvilka rent af hafva till yrke att åstadkomma tvetydiga eller otvetydigt dåliga rätttegångar. Dylika tillställningar äro vidriga utväxter på rättvisans träd, hvilka böra om möjligt bortskäras, och enligt min mening är ett verksamt medel mot orättmätiga skadeståndsanspråk just att sätta preskriptionstiden mycket kort, ty ju längre tillbaka i tiden den förmenta skadan timat, och ju svårare det i följd deraf är för den anfallne att genast lägga sin oskuld i dagen, desto större är frestelsen att söka fiska i grumligt vatten. Om och med våra bevisningsregler orättmätiga skadeståndsanspråk ej gerna kunna bifallas, medföra

de dock obehag och förargelse för dem, som råka ut derför. Är hvad jag nu sagdt riktigt, återstår blott frågan, om ej ett års preskriptionstid verkligen kan vara för kort. Jag kan ej finna något rimligt skäl, hvarför en som lidit skada genom jernvägs drift skulle vilja dröja mer än ett år att anhängiggöra sin talan, eller att det för honom skulle vara en fördel att vänta ytterligare ett år, och således ej heller att det skulle innebära någon rättskränkning, om preskriptionstiden inskränktes till ett år. Att denna tid icke behöfver anses orimligt kort tilltagen, synes mig framgå äfven deraf, att i det förslag till lag om ersättning af allmänna medel åt oskyldigt häktade eller dömda, som äfven i dag skall af Kammararen behandlas, Kongl. Maj:t sjelf föreslagit en preskriptionstid af ett år. Man har visserligen sagt mig, att dessa båda förslag ej vore uti ifrågavarande hänseende fullt jemförliga, enär i förslagen den tidpunkt, från hvilken preskriptionstiden räknas, ej är densamma; men jag kan ej inse någon principiell skilnad, som gör en ettårig preskriptionstid mindre berättigad i nu förevarande förslag än i det andra. Tvärt om kan till de af mig anförda allmängiltiga skälen för en förkortad preskriptionstid här läggas ett nytt. Det har här i Kammararen framhållits, hvilken ökad risk de enskilda jernvägsbolagen genom lagen i fråga blifva underkastade och Trafikstyrelsen har i sitt utlåtande framhållit, att man förty borde tillse, det dessa bolag icke genom lagen tillskyndades större olägenheter än förhållandena kräfde. För bolagen, som årligen göra upp sina räkenskaper och besluta rörande årsvinsten, om sådau förefinnes, är det en olägenhet att kunna få tvååriga efterräkningar och således en verklig vinst, om preskriptionstiden förkortas, och jag tror icke att någon människas rätt derigenom trädres för nära. I Utskottet var jag icke så ensam om min mening som det här synes, utan den delades af ledamöter från båda Kamrarna, ehuru vi stannade i minoriteten. Då jag emellertid nu står ensam om min reservation och således torde hafva ringa utsigt till framgång för densamma, vill jag ej framställa något yrkande.

Efter härmed slutad öfverläggning godkändes den ifrågavarande paragrafen.

11 och 12 §§, slutmeningen samt ingressen och rubriken.

Godkändes.

Utskottets i utlåtandet gjorda hemställan.

Förklarades besvarad genom Kammarens förut fattade beslut.

Föredrogos å nyo och godkändes Lag-Utskottets den 6 och 9 i denna månad bordlagda utlåtanden:

Första Kammarens Prot. 1886. N:o 6.

Lagförslag ang. ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift. N:o 5, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ersättning af allmänna medel åt oskyldigt häktade eller dömda;

(Forts.) N:o 6, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förändrad lydelse af 19, 43 och 61 §§ i förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875;

N:o 7, i anledning af väckt motion om meddelande af bestämmelse att inteckning i fastighet för fordran icke behöfver förnyas.

N:o 8, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ersättning af allmänna medel till vittnen i brottmål;

N:o 9, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående förändrad lydelse af 22 kap. 21 § strafflagen;

N:o 10, i anledning af väckt motion om meddelande af lagbestämmelser rörande samegendom i fastighet m. m.; och

N:o 11, i anledning af väckt motion om ändring af 25 § i förordningen angående fattigvården den 9 Juni 1871.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran Lag-Utskottets under gårdagen bordlagda utlåtanden N:is 12—16.

Justerades ett protokollsutdrag för detta sammanträde, hvar-
 efter Kammarerna åtskildes kl. 12,18 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.