

N:o 26.

Ank. till Riksd. kansli den 22 mars 1904, kl. 3 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3,
i anledning af motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t
angående stängslet utefter järnvägarna.*

Till utskottets behandling har hänvisats en af herr *P. Hörnsten* inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 52, hvori hemställts, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda behovet af sådant stängsel utefter järnvägarna, att jämväl smärre hemdjur, såsom får, ej må komma in på järnvägens område, samt till Riksdagen inkomma med de förslag, Kungl. Maj:t må af utredningen finna föranledda.

Motionen är af följande lydelse:

»Allt från början af statsjärnvägarnes anläggande har den uppfattningen varit rådande, att järnvägarne borde skyddas medelst stängsel. Under senare tider hafva emellertid förändrade åsikter om sådant stängsels nödvändighet gjort sig gällande.»

Så yttrar sig 1893 års statsutskott med anledning af statsrevisorernas anmärkning om obehöfligheten af stängsel på vissa sträckor af den norrländska stambanan.

I 1892 års riksdagsskrifvelse angående Luleå—Gällivarabanans försättande i fullständigt skick uttalas den åsikten, »att en gods-bana, som genomlöper aflägsna, folktomma bygder och endast trafikeras med långsamt gående tåg, icke för trafikens säkerhet erfordrade stängsel», hvarjämte anföres, att »erfarenheten vid enskilda

järnvägar ådagalagt, att stängsel kan undvaras utan fara för järnvägstrafiken».

I dessa uttalanden gäller frågan synbarligen blott *järnvägens* och *trafikens* skydd, men icke hur *betande hemdjur skola skyddas* mot öfverkörning genom att *utestängas* från järnvägens område.

Tvärtom synes den åsikten allt mer framträda, att järnvägens ägare får ersätta den skada, som tillfogas djurägaren genom å järnväg öfverkörda och dödade djur, under det skyldigheten att hålla stängsel mera lämnas å sido. Därom vittna dels åtskilliga Kungl. Maj:ts domar, dels Kungl. Maj:ts till innevarande Riksdag öfverlämnade proposition n:o 23, angående ersättning bland annat åt lappar för den skada, järnvägsdriften kan komma att förorsaka deras renjordar å för dem upplåtna betesmarker.

I den Riksdagens skrifvelse af den 22 maj 1901, som legat till grund för omförmälda kungl. proposition, har Riksdagen bland annat anfört, att genom anläggande af järnvägar inom de åt lapparne upplåtta trakter lapparne komme att lida intrång i sitt näringsfång och därför ansett det vara med billighet och rättvisa öfverensstämmande, att rätt till ersättning tillerkändes, för så vidt skadan ej vållats genom grof vårdslöshet från renägarens sida eller ägt rum å plats, där det vari olofligt den tiden vistas med renar.

De myndigheter, hvilkas yttranden inhämtats, hafva ock i hufvudsak delat Riksdagens uppfattning; dock hafva de varit skiljaktiga i fråga om ersättning, där järnvägsstängsel funnits. Så har Jämtlands länsstyrelse ansett ersättning icke böra utgå, där järnvägen varit »inhägnad med vanligt järnvägsstängsel». Länsstyrelserna i Väster- och Norrbottens län hafva dock på grund af lappfogdarnas utlåtanden funnit sig föranlåtta att tillstyrka ersättning äfven där stängsel finnes, men genom bristfällighet eller mycken snö kunnat vara anledning till skadan, hvarförutom det framhållits, att inom de tre nordligaste lappmarkssocknar, som banan genomlöper, det icke skulle vara möjligt för snö och skarbildning kunna hålla sådant stängsel, som vore ett tillräckligt skydd. Därtill har järnvägsstyrelsen fogat det uttalandet, »att ersättnings skyldighet icke bör göras beroende af hägnads befintlighet eller beskaffenhet».

Af detta med hvad mera i saken framhållits framgår dock otvetydigt, att, där betesrättigheter före järnvägs tillkomst förefunnits, det ock bör åligga järnvägens ägare *genom stängsel* förhindra betande djurs inkommande på banan, samt att, därest stängslets

beskaffenhet eller naturorsaker föranledt, att renar inkommit på järnväg och blifvit öfverkörda, ersättning ändå bör utgå, därest ej skadan vållats genom renägarens egen grofva försumlighet.

Dessa principer, som sålunda synas vara på god väg att förverkligas för *lapparnes* vidkommande, tyckas tyvärr ej komma Sveriges öfriga djurägare till godo. Ty icke blott, som i inledningen anförts, att man vid anläggning af nya järnvägar i Norrland ansett, att stängsel redan från början kunnat undvaras, utan ock, som sistlidne sommar ägt rum å vissa sträckor af bandelen Bräcke—Wännäs, den från början fyraslaniga hägnaden förändrats till blott treslanig, hvarigenom befolkningens i dessa trakter hemdjur, fåren, utsatts för faran att genom det glesa stängslet inkomma på järnvägen och öfverköras. Då denna befolkning har minst lika full rätt till beten å sina skogar, som lapparna i Väster- och Norrbotten ha till renbeten, så borde väl det skydd, som hittills utestängt deras djur från järnvägen, få fortfarande vara lika effektivt, helst lagen om vård af hemdjur och stängselskyldighet icke gärna kan göras tillämplig mellan enskilda markägare och järnvägsägare, hvarjämte sådana hemdjur, såsom får, måste anses i afseende på behovet af här ifrågavarande skydd stå renar mycket nära».

Några lagbestämmelser rörande skyldigheten att hålla stängsel utmed järnvägslinier finnas för närvarande icke. De administrativa föreskrifter, hvilka i detta hänseende kunna vara för statens järnvägar eller i gällande koncessioner för enskilda järnvägar meddelade, hafva tillkommit dels för järnvägens och trafikens skydd, dels till förebyggande af allmän fara af järnvägsdriften. Genom sin förevarande framställning vill motionären i fråga om denna stängselskyldighet anlägga en ny synpunkt, hemdjurens fredande; och ur denna synpunkt påkallas utredning och förslag om lagstadgad skyldighet för järnvägs ägare att hålla stängsel, hvarigenom skydd kunde beredas jämväl för smärre hemdjur.

Från djurägares och djurskyddsvänners ståndpunkt skulle väl en dylik lagstiftning finnas önskvärd. Men oafsedt, att den praktiska tillämpningen af en sådan lag gifvetvis måste möta stora svårigheter, om så fullständig hägnad skulle fordras, att både större och smärre hemdjur blefve skyddade, skulle ett lagstiftande på detta

nya område och efter den princip, som motionären framkastat, otvifvelaktigt leda till vidtgående konsekvenser, hvilka svårigen nu kunna fullt öfverskådas. Det stöd, motionären velat för sin framställning hämta från en jämförelse med de förhållanden, hvilka föranledt Kungl. Maj:ts, af Riksdagen numera godkända förslag till utsträckning i visst fall af ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift, är tydligen ohållbart. Den frågan afsåg en utvidgad ersättningsskyldighet, men berörde icke stängselskyldigheten. För vinnande af motionärens egentliga syfte, hvilket väl torde få anses vara djurägares tryggande mot oförvållade förluster, hade det varit lyckligare, om motionen fått utmynna i hemställen om förtydligande af nu gällande lagbestämmelser angående ersättningsskyldigheten i stället för kraf på ny lagstiftning rörande stängselskyldigheten.

Utskottet kan sålunda icke förorda bifall till motionen, utan får hemställa,

att herr P. Hörnsténs förevarande motion icke måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 22 mars 1904.

På utskottets vägnar:

J. BYSTRÖM.