

## Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 21 maj 1919 kl. 11 f. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11 i anledning av herr Röings motion, nr 202, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga.*

*Närvarande:* Herrar Eriksson i Stockholm, Olsson i See, Elisson, Björklund, Jensen, Edberg, Wahlstedt,\* Olsson i Kollungeröd,\* Werner\* och Fast\*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt motion, nr 202, har herr Röing hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en omarbetning av järnvägstrafikstadgans bestämmelser snarast möjligt företoges ävensom att representanter för handel och industri sattes i tillfälle att därvid deltaga.

Ifråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Vid detta utlåtande äro som bilagor fogade två särskilda utlåtanden från kungl. järnvägsstyrelsen ävensom utlåtanden från fullmäktige i järn-  
*Bihang till riksdagens protokoll 1919. 13 saml. 3 avd. 11 häft. (Nr 11.) 1*

kontoret, svenska järnvägsföreningen, Sveriges allmänna exportförening, Sveriges industriförbund samt Sveriges allmänna lantbrukssällskap.

I ärendet hava dessutom samtliga handelskamrar i riket till utskottet inkommit med yttranden.

*Utskottet.*

Rörande tillkomsten av nu gällande järnvägstrafikstadga torde utskottet inledningsvis få i korthet anmärka följande.

De tidigare gällande bestämmelserna i ämnet innefattades uti reglemente för trafiken å statens järnvägar, stadfästad den 4 april 1862. Den väldiga utveckling, som järnvägstrafiken efter nämnda tid nått, medförde givetvis, att det gamla reglementet efterhand visade sig icke kunna uppfylla de krav, som man ställde på ett modernt dylikt reglemente. Berörda förhållande föranledde järnvägsstyrelsen att upptaga spörsmålet angående åtgärder för utarbetande av förslag till nytt trafikreglemente eller trafikstadga. Först efter åtskilliga års förarbeten kunde emellertid förslaget avlämnas till Kungl. Maj:t. Detta skedde i skrivelse den 26 april 1912.

Bland anledningarna till att förslaget avgivande dragit ut på tiden angav styrelsen i sin berörda skrivelse bl. a.

Under senare hälften av 1870-talet och under 1880-talet pågick å kontinenten ett omfattande och intresserat arbete för uppgörande av ett reglemente för internationell godstrafik. Frukten av detta arbete blev det s. k. internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg, vilket, dagtecknat den 14 oktober 1890, trätt i kraft den 1 januari 1893 och sedermera efterhand biträtts av samtliga länder å kontinenten med undantag av Spanien, Portugal, Grekland och Turkiet samt Norge, vilket sistnämnda land dock gjort framställning om tillträde till fördraget. Det vore givet, att denna överenskommelse, som utgjorde resultatet av ett ytterst omsorgsfullt arbete, utfört av män med rik teoretisk och praktisk erfarenhet om järnvägsväsendet i olika länder, skulle komma att utöva ett väsentligt inflytande jämväl på de särskilda staternas reglementen för deras egen godstrafik. På grund härav hade det ansetts lämpligt att före utarbetande av förslag till nytt trafikreglemente avvakta i vad mån det internationella fördraget skulle visa sig tillfredsställande avfattet och vilket inflytande det samma skulle få å de särskilda staternas lagstiftning angående deras inre godstrafik. Ett dylikt avvaktande vore så mycket mera motiverat, som Sverige vid denna tid stod i begrepp att för den godssamtrafik med Tyskland, som skulle upprättas över Trälleborg—Sassnitz, i allt huvudsakligt antaga det internationella fördragets bestämmelser, varigenom Sverige skulle

erhålla tillfälle att pröva samma bestämmelsers lämplighet för inhemska förhållanden.

Styrelsen uppgav i sin skrivelse vidare, att frågan om uppgörande av förslag till nytt trafikreglemente upptogs, sedan det internationella fördraget under några år hunnit visa sina verkningar, och framhöll dessutom, att styrelsen, då densamma under arbetets gång erhållit kännedom att vederbörande tyska myndigheter vore sysselsatta med en omarbetning av den för de tyska järnvägarna gällande Verkehrsordnung, vilken motsvarade det svenska trafikreglementet, samt att denna omarbetning vidtagits för att om möjligt kunna tillmötesgå vissa av representanter för tysk handel och industri uttalade önskingar om ändringar av vissa bestämmelser i det dittills gällande reglementet, ansett sig böra, innan det svenska förslaget erhöle sin slutliga avfattning, avvakta resultatet av den pågående omarbetningen av det tyska reglementet.

Vid förslagets föredragning i järnvägsstyrelsen närvaro järnvägsfullmäktige, och blev förslaget, innan det överlämnades till Kungl. Maj:t, underkastat granskning av järnvägsrådet.

Den 24 januari 1914 fastställde Kungl. Maj:t järnvägstrafikstadga, att gälla från och med den 1 mars 1915, i huvudsaklig överensstämmelse med det av järnvägsstyrelsen i ämnet avgivna förslag.

Denna stadgas bestämmelser gälla, därest icke Kungl. Maj:t i fråga om viss järnväg annorlunda förordnar, till efterrättelse för transporter å samtliga för allmän trafik öppnade järnvägar. I fråga om transporter i trafik med utlandet samt för statsverkets räkning äger emellertid stadgan giltighet endast i den mån dylika transporter icke regleras genom särskilda för desamma utfärdade föreskrifter. Varje järnvägsförvaltning äger meddela sådana tilläggsbestämmelser till stadgan, som i fråga om trafiken å järnvägen kunna finnas erforderliga för att fullständiga eller närmare utveckla stadgans föreskrifter.

---

Den kritik av järnvägstrafikstadgans bestämmelser, som innefattas uti förevarande motion, avser, i den mån densamma blivit av motionären motiverad, två grupper av föreskrifter, nämligen dem, vilka reglera järnvägens ansvarsskyldighet gent emot godsbeifraktarna med avseende å bortkommet eller förstört gods, samt de bestämmelser, som fastställa den procedur, varigenom i särskilda fall nämnda ansvarsskyldighet regleras (skiljedomsförfarandet).

Härutöver innehåller motionen emellertid vissa uttalanden av mera allmän natur, vilka utskottet ansett sig böra i någon mån upptaga till granskning.

Motionären anför sålunda, att ett flertal av stadgans bestämmelser äro varandra motsägande och lämna rum för olika tolkning.

Härutinnan har järnvägsstyrelsen framhållit, att motionären icke förmått direkt påvisa några exempel, vadan styrelsen icke varit i tillfälle att ingå å någon närmare granskning av spörsmålet.

Sedermera har emellertid motionären uti en till utskottet ingiven memoria anfört åtskilliga fall, som enligt motionärens uppfattning exemplifiera motionärens ifrågavarande uttalande. Den granskning av nämnda fall, som av utskottet företagits, har emellertid givit vid handen, att dessa icke kunna åberopas som bevis för motionärens påstående att stadgan innehåller varandra motsägande bestämmelser, utan att, där icke missuppfattning föreligger, fråga är allenast om sådan möjlighet till olikartade tolkningar, som väl äro oundvikliga, men icke lära komma att lämnas utan beaktande vid en sådan revision av trafikstadgan, vartill utskottet kommer att lämna sitt förord.

Vidare yttrar motionären, att trafikstadgans föreskrifter mestadels äro hållna i mycket allmänna ordalag, vilket, enligt motionärens uppfattning sålunda skulle vara anledningen till att stadgan i åtskilliga punkter genom av järnvägen själv beslutade tilläggsbestämmelser fullständigas eller närmare utvecklas. Härigenom skulle åter en järnvägsförvaltning bliva i stånd att ensam föreskriva under vilka villkor allmänheten finge använda dess trafikanstalter, något som principiellt sett icke kunde vara riktigt.

Utskottet kan icke finna annat än att motionärens berörda uttalande vilar på missuppfattning av innebörden utav den vederbörande järnvägsförvaltningar tillagda rätt att utfärda s. k. tilläggsbestämmelser; och järnvägsstyrelsen har också i denna punkt gent emot motionären påvisat det verkliga syftet med dessa bestämmelser. Det lär enligt utskottets förmenande ingalunda med fog kunna göras gällande, att trafikstadgans bestämmelser i allmänhet präglas av den oklarhet, motionären sökt göra gällande. En närmare granskning av järnvägstrafikstadgan torde fastmera giva till resultat, att genom densamma på ett i stort sett lyckligt sätt realiserats järnvägsstyrelsens ledande tanke vid förslagets utarbetande, nämligen att de rättigheter och skyldigheter såväl på järnvägarnas som på trafikanternas sida, vilka kunde anses vara av större betydelse eller ifråga om vilka förhållandet emellan järnvägarna och trafikanterna kunde anses vara av mera öm-

tålig art, borde finnas intagna i stadgan och därigenom erhålla stadfästelse av Kungl. Maj:t\*.

Riktigheten av den sålunda tillämpade principen finner utskottet vara obestriddig, och vad beträffar de synpunkter, som varit ledande vid uppdragandet av de angivna gränserna emellan vad som borde inflyta i stadgan och det, som kunde regleras genom tilläggsbestämmelser, torde utskottet få hänvisa till vad järnvägsstyrelsen härom anfört vid förslaget öfverlämnande till Kungl. Maj:t. Styrelsen anförde efter att hava i frågan angivit sin ovan omförmälda principiella ståndpunkt huvudsakligen följande:

I en hel del smärre frågor torde avgörandet utan risk kunna läggas i järnvägsförvaltningarnas hand. Dels torde det vara ur praktisk synpunkt olämpligt att under Kungl. Maj:ts avgörande draga en mängd detaljfrågor, vilka ställde sig olika å olika järnvägar och vilka, huru de än löstes, icke kunde sägas väsentligt inverka på trafikanternas rätt, dels finge man icke heller glömma, att i järnvägsförvaltningens eget intresse låge att så långt skälig omsorg om resp. järnvägars ekonomi medgäve visa tillmötesgående emot trafikanterna. En dylik rätt att avgöra smärre frågor hade järnvägsförvaltningarna sedan gammalt haft. Det i förslaget intagna stadgandet om järnvägsförvaltnings befogenhet att utfärda tilläggsbestämmelser avsåge att bevara denna rätt, om också densammans omfattning för framtiden bleve väsentligt mindre därigenom att trafikstadgan vore avsedd att reglera åtskilliga av de förhållanden, som dittills ordnats genom av resp. järnvägsförvaltningar utfärdade ordningsregler.

Järnvägsstyrelsen framhöll vidare, att en säkerhet för maktmissbruk låge för allmänheten däri, att tilläggsbestämmelser endast finge avse att fullständiga eller närmare utveckla stadgans föreskrifter, ävensom däri, att järnväg icke ägde genom dylika tilläggsbestämmelser göra inskränkning i de rättigheter, som genom stadgan uttryckligen tillerkänts allmänheten. Under järnvägsrådets förhandlingar hade av några talare framhållits att enligt förslaget *allt för många* detaljfrågor gjorts beroende av Kungl. Maj:ts beslut, varvid särskilt anmärkts, att i vissa avseenden förhållandena kunde te sig olika vid banor av olika storlek och att det därför icke vore lämpligt att i trafikstadgan reglera dessa förhållanden lika för alla järnvägar. Som exempel på stadganden, som enligt trafikreglementet fallit under järnvägsförvaltningarnas beslutanderätt, men som återfunnos i trafikstadgan nämndes: om tiden för biljettförsäljning och för inlämning av resgods, om rätt att begagna väntsalarna, om rätt till viss plats i personvagn, om le-

\* Se järnvägsstyrelsens skrivelse den 26 april 1912.

vande djurs inlastning och vård under transporten, om järnvägens skyldighet att öva tillsyn över djuren, om vagnbeställning, om avlämnings- och lossningsfrist samt om en järnvägs skyldighet att mottaga gods till befordring över flera järnvägar och att ansvara för dylika transporters verkställande.

Som en allmän anmärkning har motionären slutligen uttalat, att järnvägarna med hänsyn till den monopolartade ställning, de nu intaga, synas hava blivit vid uppgörande av fraktavtal genom stadgan mer än tillbörligt gynnade på den andra avtalande partens bekostnad.

Jämväl i denna punkt kan utskottet dela den uppfattning, varåt järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande givit uttryck, eller att den monopolställning, varom motionären talar, i själva verket torde innebära ett »monopol», ifråga om *skyldighet* att med vissa undantag åtaga sig transporter, något som principiellt sett snarare kunde tänkas åberopat såsom stöd för att järnvägen vid fraktavtalet i ett eller annat avseende erhöle en privilegierad ställning.

I den mån motionen innefattar en motiverad kritik av trafikstadgans innehåll riktar sig densamma i första hand emot det sätt, varpå genom stadgans bestämmelser järnvägens ansvarsskyldighet för transporterat gods gent emot befraktaren reglerats. Motionären berör därjämte i ett par punkter det sätt, varå stadgan uti förevarande hänseende i praktiken tillämpas, och framställer i samband därmed vissa anmärkningar, vartill denna tillämpning synts motionären giva anledning.

Vad först angår det egentliga principspörsmålet, frågan om de grunder, varå järnvägens ansvarsskyldighet baserats, har utskottet för sin del icke kunnat undgå den uppfattningen, att motionärens framställning icke synes vila på den grundliga och förutsättningslösa undersökning av hithörande frågor, som ämnets beskaffenhet enligt utskottets uppfattning betingat. Härtill kommer, att handlingarna i ärendet synts utskottet i ej ringa utsträckning giva stöd åt inom utskottet framkomna antaganden, att vissa av motionären åberopade omständigheter åtminstone icke i den av motionären angivna utsträckning motsvarades av faktiska förhållanden.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang lämna en kortfattad framställning av trafikstadgans innehåll i förevarande stycke.

Den allmänna regeln för järnvägens ansvarighet för förlust, minskning eller skada innefattas uti 80 §, där det fastslås, att järnvägen är ansvarig

för den skada, som under tiden från godsets mottagande till befordring till dess detsamma utlämnats eller järnvägen jämlikt stadgans bestämmelser härom upplagt godset till förvaring uppstår till följd av att godset gått helt och hållet förlorat, minskats eller skadats, såvida icke järnvägen förnår bevisa, att skadan uppstått genom den förfogandeberättigades vållande eller till följd av något förfogande av honom, som icke föranletts av någon försummelse av järnvägen, eller på grund av godsets naturliga beskaffenhet i synnerhet genom inre förstöring, genom avdunstning eller bortdamning eller genom vanligt läckage eller genom »händelse av högre hand» (vis major, »force majeure»). Ut i 81 § hava angivits vissa inskränkningar i järnvägens ansvarighet i fall av särskild risk. I sistnämnda § heter det:

»1. Järnvägen ansvarar icke:

a) för sådant gods, som enligt taxans bestämmelser eller enligt med avsändaren träffat avtal befordras i öppen vagn,

för såvitt skadan är att tillskriva den med detta transportsätt förenade särskilda risk;

därest järnvägen på avsändarens begäran tillhandahåller presenning för täckning av gods, som i enlighet med taxans bestämmelser befordras i öppen vagn, övertager järnvägen på grund härav icke annat ansvar än om godset befordrats utan presenning;

använder järnvägen täckt vagn för befordring av gods, som enligt taxans bestämmelser eller avsändarens begäran skolat befordras i öppen vagn, ikläder sig järnvägen icke något annat ansvar än det, som skulle ålegat järnvägen, om godset befordrats i öppen vagn;

b) för sådant gods, som, oaktat dess naturliga beskaffenhet kräver emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada under transporten, blivit enligt avsändarens i fraktsedeln införda förklaring inlämnat utan eller med ofullständigt eller bristfälligt emballage,

för så vitt skadan är att tillskriva frånvaron av emballage eller emballagets ofullständighet eller bristfällighet;

c) för sådant gods, som enligt taxans bestämmelser lastas genom avsändarens och lossas genom mottagarens försorg,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk, som är förenad med lastningen och lossningen, eller för så vitt densamma förorsakats av otillfredsställande stuvning eller bristfällig tillstängning om godset;

d) för sådant gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, i syn-

nerhet genom att bräckas, rosta, ruttna, frysa, jäsa, smälta, avdunsta, i mindre vanlig grad läcka, hoptorka, avdamma eller självantändas,

för så vitt skadan är att tillskriva denna godsets beskaffenhet;

e) för levande djur,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk för djuren, som är förbunden med deras befordring;

f) för sådant gods — inbegripet levande djur — som enligt denna stadga eller efter särskilt med avsändaren träffat avtal skall åtföljas av vårdare,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda fara, för vars avvärijande vårdaren medsänts.

2. Om inträffad skada, efter för handen varande omständigheter att döma, kan tillskrivas en viss av de i denna paragraf omnämnda orsaker, så antages, intill dess motsatsen bevisas, att skadan härrör av denna orsak.

3. Järnvägen kan icke på grund av denna § befrias från ansvar för skada, om det visas, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom vållande medverkat till skadan.»

§ 82 innehåller regler för begränsning av järnvägens ansvar för vikt-förlust i fråga om sådant gods, som till följd av sin naturliga beskaffenhet undergår regelmässig minskning i vikt under transporten. Beträffande sådant gods fritager sig järnvägen från ansvar för viktminskning, som icke överstiger 2 och i vissa fall 1 procent. Den i paragrafen förekommande varuförteckningen är hämtad från internationella fördraget.

Med 81 § mom. b torde böra jämföras stadgandet i 62 §, som är av följande lydelse.

»1. Såvida godset är av beskaffenhet att under den tid, detsamma befinner sig i järnvägens vård, fordra emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada, åligger det avsändaren att härom träffa behörig anstalt.

2. Har avsändaren icke uppfyllt denna skyldighet, äger järnvägen — såvida den icke vägrar mottaga godset — rättighet fordra, att avsändaren eller å hans vägnar hans bud å fraktsedeln erkänner, att emballage saknas eller är otillräckligt eller bristfälligt, med angivande i senare fallet, vari otillräckligheten eller bristfälligheten består.»

De nu återgivna stadgandena hade redan uti en i november 1916 av Skånes handels-, industri- och sjöfartskammare till järnvägsstyrelsen avlåten skrivelse gjorts till föremål för en kritisk granskning. Då de av handelskammaren sålunda framhållna synpunkter synas väsentligen sam-



manfalla med dem, varför motionären i denna del gjort sig till tolk, samt kammarens framställning torde lämna en klar överblick av de betänkligheter, som inom handels- och industrikretsar kunna vara tillfinnandes beträffande ifrågavarande bestämmelser i stadgan, har utskottet ansett det vara på sin plats att här återgiva det huvudsakliga innehållet av kammarens ovannämnda skrivelse. Kammaren yttrade däri:

»Bland de skyldigheter, som genom ett fraktavtal åläggas fraktföraren, ter sig såsom en av de betydelsefullaste plikten att om godset taga sådan vård, att detsamma under forslandet icke lider skada. Från denna skyldighet att svara för det anförtrodda godset torde i princip fraktföraren endast böra befrias, då skadan orsakas av förhållanden, som antingen innebära händelser av högre hand eller ock äro att direkt härleda ur transportmedlets naturliga beskaffenhet att medföra en viss, ofrånkomlig skaderisk.

I fråga om transport å järnväg föranleder sistnämnda omständighet, att järnvägens ansvar för skada å gods av ömtåligt slag icke rimligen kan inträda förr än avsändaren genom godsets emballering vidtagit sådan åtgärd, att *denna* risk upphört. Underlåtes detta av avsändaren, bör häri genom uppkommande skada bäras av avsändaren själv. Lika uppenbart synes det vara, att all den skada, som trots vidtagande av denna åtgärd därefter kan uppstå och icke är genom händelse av högre hand (force majeure) orsakad, bör bäras av järnvägen.

Dessa grundregler torde strängt böra följas, då det gäller att finna det riktiga avgörandet av frågan, när under fraktavtalets fullgörande den ene kontrahenten har visat tillräcklig aktsamhet för att kunna fordra, att ansvaret för den skada, som det oaktat timar, bör drabba medkontrahenten.

Minst lika viktigt som fasthållandet vid nämnda ansvarsfördelning är emellertid även i fråga om befordran av gods en rättvis och förnuftig fördelning av bevisskyldigheten, då det gäller att fastslå den orsak, som i det särskilda fallet föranlett skadan. I fraktavtalets egen natur ligger, att avsändaren under bortfraktningen i allmänhet är berövad varje möjlighet att efterse godset eller den behandling det röner och sålunda även att vid inträffad skada förebringa bevis om anledningen till densamma. Är vid överlämnande till fraktföraren godset utan fel och i fall av behov genom emballage skyddat emot fara för den normala transportrisken, bör, därest godset framkommer skadat, det åligga fraktföraren att ersätta denna skada eller ock bevisa, att densamma orsakats genom händelse av högre hand

*Bihang till riksdagens protokoll 1919. 13 saml. 3 avd. 11 häft. (Nr 11.) 2*

eller av godsets egen beskaffenhet och i varje fall utan vållande från fraktförarens eller hans personals sida.

Avgörandet av frågan, huruvida gods är av beskaffenhet att fordra emballage till skydd mot skada ligger sålunda författningsenligt hos järnvägen, som även, därest den finner detta vara fallet, men godset likväl saknar eller är försett med ett enligt järnvägens förmenande bristfälligt eller ofullständigt emballage, äger rätt fordra avsändarens erkännande härom på fraktsedel. I och för sig torde intet vara att erinra däremot, att då gods, som *otvivelaktigt* är av beskaffenhet att till skydd emot normal transportrisk kräva omsorgsfull emballering, likväl är ofullständigt eller bristfälligt inpackat, järnvägen till sitt fredande från ansvar för *på dylik grund* uppkommen skada fordrar avsändarens erkännande om de faktiska emballeringsförhållandena. Då emellertid åt ett dylikt erkännande genom stadgandet i § 81 mom. 2 skänkts den betydelse, att genom detsamma bevisskyldigheten för skadans uppkomst genom annan orsak än emballagets bristfällighet praktiskt taget kommer att helt åvila avsändaren, är härmed för järnvägen utan tvivel skapad en särskild anledning, att vid tillämpningen av de ovan återgivna bestämmelserna i § 62 *förfara strängare*, än vad med hänsyn till trafikantens rättmätiga intresse är förenligt.

Fasthålles den princip, som ovan gjorts gällande, eller att järnvägen bör befrias från ansvaret för skada, uppkommen på grund av transportmedlets egen naturliga beskaffenhet, men därutöver stå för skada, åstadkommen genom vårdslöshet vid i-, om- och urlastning av godset, vid vagnväxling o. dyl., är det uppenbart, att järnvägen av avsändaren endast äger rätt kräva sådan emballering, som erfordras till skydd emot förstnämnda skaderisk.

För avsändaren är det påtagligen av det största intresse, att hans rätt emot järnvägen i nämnda hänseende icke kränkes. För att möta den normala risk, för vilken avsändaren bör bära skadan, erfordras beträffande en mångfald gods av skilda slag synnerligen primitiv emballering, förenad med ringa kostnad för avsändaren. Beträffande annat gods, exempelvis grövre ler- eller gjutgods, tarvas ofta i samma syfte icke något som helst emballage. Skall däremot gods, varom här är fråga, transporteras utan någon risk för skada överhuvud, erfordras givetvis en solid och dyrbar förpackning, vars kostnad säkerligen i en mängd tänkbara fall icke under några omständigheter kan av godset bäras. I dylika fall, ävensom då svåremballerat gods är av den välkänt ömtaliga beskaffenhet, att dess transpor-

terande oemballerat innebär en ändamålsenlig maning till varsamt handhavande, synes det fullkomligt obilligt, att järnvägen för att skydda sig emot ansvaret för en skada, som rättvisligen av järnvägen själv bör bäras, skall äga rätt av trafikanten kräva en kostsam emballering till undvikande av denna skada, vid äventyr av tvång till erkännande om otillfredsställande emballage, ett erkännande ägnat att i händelse av inträffad skada betaga trafikanten all rätt till ersättning.

Handelskammaren har erhållit ett flertal bevis därpå, att förhållandena i verkligheten gestaltat sig så som nyss angivits. För att undvika en emballagekostnad, som icke stått i rimligt förhållande till godsets värde, hava avsändare — med på långvarig erfarenhet grundad övertygelse, att det emballeringssätt som använts varit ägnat till effektivt skydd emot normal transportrisk — nödgats genom erkännande om »ofullständigt emballage» avsäga sig möjligheten att av järnvägen utfå ersättning för skada, som därefter inträffat, varefter jämväl från järnvägens sida, under hänvisning till erkännandet, skadestånd förvägrats med den ytterligare motivering, att järnvägens undersökning icke givit vid handen, att godset under transporten varit utsatt för ovarsam behandling. Även med god vilja från vederbörande järnvägsförvaltnings sida torde det av naturliga skäl möta svårigheter att i det enskilda fallet fastslå skadans orsak, vilken kan vara att söka än i en efteråt svårbedömlig vårdslöshet vid vagnsväxling (exempelvis genom s. k. knuffning), än uti bristande omsorg vid lastning eller lossning, därvid knappast kan förutsättas villighet hos den försumlige att giva sig till känna. I varje fall är det emellertid självfallet än omöjligare för trafikanten att finna bevismedel till styrkande av skadans orsak.

Det vill sålunda synas, som om från järnvägarnes sida bestämmelserna i § 62 mom. 2 trafikstadgan — på senare tid i än större utsträckning än tidigare — kommit att utnyttjas i syfte att utan påtagligt fog generellt begränsa skadeståndsskyldigheten emot trafikanterna, något som tydligen icke med dessa för ett inskränkt tillämpningsområde avsedda undantagsbestämmelser varit avsett.

Handelskammaren håller det nämligen för fullkomligt uteslutet, att trafikanterna inom affärsvärlden, som väl känna de svårigheter och den omgång, varmed ersättningskrav i allmänhet gent emot järnvägarne äro förbundna, avsiktligt skulle underlåta de emballeringsåtgärder de på grund av ingående kännedom om sitt gods finna erforderliga för dess skyddande emot normal transportrisk.

Å andra sidan vill handelskammaren icke underlåta att framhålla, hurusom handelskammaren vunnit en alltmera stadgad erfarenhet därom, att i all synnerhet vid större järnvägsstationer, där livligare trafik råder, handhavandet av gods från järnvägspersonalens sida ofta försiggår med en vårdslöshet, som icke är förenlig med trafikantens berättigade intresse av normal aktsamhet om hans egendom. Det antagandet ligger då icke heller fjärran, att dessa förhållanden, om vilka rimligtvis icke järnvägsförvaltningarna kunna sakna kännedom, föranlett den bekvämligare anordningen att gent emot trafikanterna skärpa kravet på emballering av gods, oavsett att trafiksäkerheten rationellare och utan restriktioner emot godsavsändarna kunna tillgodoses medelst rent disciplinära åtgärder gent emot järnvägspersonalen.

Beträffande övriga i § 81 givna undantagsbestämmelser i fråga om järnvägs ansvarighet för skada å gods, har även stadgandet under mom. 1 d) jämfört med bestämmelsen under mom. 2 givit anledning till åtskilliga klagomål från trafikanternas sida. Drabbar skada nämligen sådant gods, som »av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas» genom bräckage, är i betraktande av vad ovan anförts om svårigheten för avsändaren att bevisa förloppet av en under transporten inträffad skada ävensom med hänsyn till bestämmelsen under mom. 2 givetvis i allmänhet trafikanten urståndsatt att gent emot järnvägen få någon rätt, och detta även för det fall, att godset emballerats på ett sätt, som för en omsorgsfull avsändare tett sig fullt ändamålsenligt och som icke heller från järnvägens sida föranlett sådan reservationsåtgärd, som i § 62 mom. 2 omförmäles. I sistnämnda fall te sig i all synnerhet obilliga föreskrifterna i § 81 mom. 2 och 3 angående avsändarens beviskyldighet ifråga om vållande från järnvägsbetjäningens sida.

Den kännbaraste olägenheten av dessa stadganden torde beträffande det såsom bräckligt betecknade godset ligga i tånjbarheten av begreppet bräcklig. Uppenbarligen bör emellertid till befrielse från ansvarighetskyldighet vid inträffad skada å sådant gods järnvägen — i överensstämmelse med vad ovan framhållits — endast kunna åberopa en så hög grad av bräcklighet hos godset, att enbart transportmedlets naturliga beskaffenhet är ägnad framkalla bräckage. Att bestämmelsen emellertid icke så tillämpas, har för handelskammaren styrkts genom åberopande av rättsfall, då krav emot järnväg på ersättning för skada å exempelvis så motståndskraftigt om ock i viss mån bräckligt gods som grova lergodsrör och järn-

spislar blivit ogillade, oaktat det för envar sakkunnig torde stå tämligen klart, att sådant gods med tillbörlig omsorg från järnvägspersonalens sida ifråga om lastning, lossning, vagnsväxling o. dyl. utan olägenhet borde kunna tåla övrig normal transportrisk.

Med det ovan anförda har handelskammaren velat påvisa, hurusom samtliga de nämnda författningsbestämmelserna äro ägnade att möjliggöra ett betänkligt avsteg från den princip ifråga om fördelningen av ansvaret för skada å gods, som bör ligga till grund för rättsförhållandet mellan järnvägen och avsändaren.

Då bestämmelserna i § 62 trafikstadgan emellertid alltjämt hava sitt givna tillämplighetsområde, torde rättelse här endast kunna vinnas genom en följdriktigare inskränkt tillämpning av densamma, något varom måhända ett stadgande i författningstexten lämpligen kunde giva en erinran.

I fråga om de bestämmelser i § 81, vilka ovan underkastas granskning, har handelskammaren redan allmänt angivit riktlinjerna för den reform, som från trafiksynpunkt ter sig önskvärd. Handelskammaren tilltror sig icke att framlägga något detaljerat förslag till ändrad lydelse av författningsrummet i fråga, men vill likväl såsom lagstiftningsåtgärder ägnade att i någon mån avhjälpa de påvisade missförhållandena angiva dels uteslutande ur mom. 1 d) av orden »att bräckas», dels ock utbytande under mom. 3 av ordet »visas» emot orden »göres sannolikt».

Handelskammaren hemställer sålunda, att kungl. järnvägsstyrelsen snarast måtte verkställa den utredning och framlägga de förslag till förändrade bestämmelser i järnvägstrafikstadgan, som för vinnande av syftet med förestående framställning äro av nöden».

Av den nu återgivna framställningen framgår, att den del av ansvarsbestämmelserna, varemot trafikanternas klander i första hand riktas, är stadgandet i 81 § 2 momentet. Detta moment innehåller en allmän bevisregel till järnvägens fördel. Enligt denna regel åligger nämligen beviskyldigheten för de förhållanden, som upphäva den i 81 § stadgade inskränkning i järnvägens ansvarighet, trafikanten. Om sålunda exempelvis bräckskada uppstått å gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för fara att bräckas, måste trafikanten, för att härför vara berättigad till ersättning av järnvägen, föra bevisning därom, att skadan icke skett till följd av godsets omförmälda beskaffenhet, eller med andra ord därom att skadan vållats av järnvägens personal eller uppstått till följd av annat förhållande, varför järnvägen enligt 80 § bär ansvaret.

Frågan om beviskyldigheten rörande nu berörda förhållanden har av järnvägsstyrelsen behandlats vid förslagets överlämnande till Kungl. Maj:t. Styrelsen yttrade då härutinnan följande:

»Skillnaden mellan de båda huvudparagraferna ligger egentligen i beviskyldigheten. § 80 uttalar den allmänna satsen om järnvägens ansvarsskyldighet, men anför därjämte vissa grunder för befrielse från ansvar. Angående dessa befrielsegrunder stadgar paragrafen att, om järnvägen vill till sin förmån åberopa någon av dem, det är järnvägens sak att bevisa dess tillvaro. I § 81 uppräknas också vissa grunder för befrielse från ansvar, men ifråga om dessa grunder kastas beviskyldigheten om, vilket framgår av mom. 2. Uti de i § 81 nämnda fall är det således trafikantens sak att bevisa, att skadan icke beror på de i § omförmälda orsaker, varvid dock är att märka, att, även om omständigheterna skulle giva vid handen att skadan är att tillskriva någon av dessa orsaker, järnvägen enligt mom. 3 icke äger åberopa denna orsak såsom befrielsegrund, därest trafikanten kan bevisa, att skadan förorsakats genom järnvägspersonalens försummelse eller vårdslöshet. Denna omkastning av beviskyldigheten synes styrelsen överensstamma med i Sverige gällande rättsgrundsatser. Järnvägsrådet har icke heller haft något att erinra mot paragrafen i fråga. En ledamot av järnvägsrådet har visserligen i avgiven reservation yrkat att mom. 2 måtte uteslutas, men denna reservation synes styrelsen egentligen bero på ifrågavarande ledamots uppfattning, att Kungl. Maj:t icke skulle kunna med för trafikant bindande verkan utfärda föreskrift om att i nu ifrågavarande fall beviskyldigheten skall ligga å trafikanten. I detta avseende lär enligt styrelsens uppfattning någon tvekan icke kunna råda. Under förutsättning att Kungl. Maj:t finner de föreslagna bevisreglerna rimliga och lämpliga och förty stadfäster desamma, inträder ju ifråga om ett visst fraktavtal det förhållandet, att trafikanten genom att ingå avtalet ifråga godkänt att trafikstadgans såväl processuella som materiella rättsregler skola tillämpas å detta fraktavtal, och under sådana förhållanden lär avseende icke kunna fästas vid en invändning, att någon av dessa regler icke böra komma till tillämpning.»

Utskottet anser sig böra i denna punkt understryka vad järnvägsstyrelsen framhållit, att motionären icke synes hava rätt uppfattat stadgandets innebörd, då motionären anför, att blotta åberopandet från järnvägens sida av några av de i § 81 upptagna omständigheter skulle föranleda den i samma § avsedda inskränkningen järnvägens ansvarighet. Uppenbarligen är detta icke förhållandet, utan lär ett dylikt påstående från järn-

vägens sida medföra någon verkan först om detsamma stödjdes av omständigheter, som åtminstone i någon mån giva vid handen, att skadan kan tillskrivas någon av de i § angivna orsaker.

I övrigt hyser utskottet den uppfattningen, att motionären icke förebragt avgörande skäl för ett frångående av den princip, som innefattas uti 81 paragrafens andra moment. Utskottet kan härvidlag hänvisa till det härovan inledningsvis anmärkta förhållandet, att trafikstadgans bestämmelser grunda sig å det internationella fördraget, vilket utarbetats på grundvalen av en vidsträckt teoretisk och praktisk erfarenhet, samt att vid förarbetena till stadgan hänsyn tagits till den i Tyskland då pågående omarbetning av där gällande trafikstadga, vid vilken omarbetning, enligt vad järnvägsstyrelsen uppgivit, den tyska handels och industriens målsmän varit i tillfälle att göra sina synpunkter gällande.

Såsom i förevarande hänseende anmärkningsvärt må även nämnas, att då i Finland i början av innevarande år framlagts förslag till trafikstadga för Finlands järnvägar, detta förslag — vilket jämväl i övrigt ansluter sig till den i Sverige gällande trafikstadgan — beträffande ersättningskyldigheten allenast med en del förändringar av redaktionell natur upptager samma bestämmelser, jämväl i fråga om beviskyldigheten, som den svenska stadgan. Det finska förslaget har i Finland betecknats såsom ett lyckligt och fullt modernt sätt för hithörande frågors reglering.

Att den ifrågavarande principen skulle vara stridande emot gängse svensk rättsåskådning kan utskottet så mycket mindre medgiva som utskottet måste finna det vara med rättvisa och billighet överensstämmande, att järnvägens ansvarighet i någon mån inskränkes i fråga om transporter, som järnvägen är *skyldig* åtaga sig men som till följd av godsets beskaffenhet eller sättet för godstransporten i och för sig medföra en ökad risk för uppkomsten av ersättningskrav gentemot järnvägen.

Bortsett från den principiella sidan av saken torde emellertid betydelsen av den gällande bevisregeln vara huvudsakligen beroende av den *tolkning*, varför denna regel i praktiken bliver föremål.

Järnvägsstyrelsen har med avseende härå upplyst, att, såvitt trafikantens upplysningar eller järnvägens undersökning gäve vid handen, att skadan icke låte sig hänföra till de i paragrafen omnämnda orsakerna, järnvägen åtog sig ansvaret, men har styrelsen härvid tillagt, att då paragrafens ordalydelse skulle kunna giva intryck av att bindande bevisning borde förebringas, styrelsen för sin del icke hade något emot, att orda-

lydelsen ändrades till närmare överensstämmelse med den tolkning, som givits åt uttrycken i fråga.

Vad motionären (och skånska handelskammaren) anført i fråga om förhållandet mellan bestämmelserna i 62 § samt 81 § trafikstadgan (emballeringen) riktar sig även i själva verket mindre mot det berättigade i den järnvägen tillagda befogenhet att bestämma emballagets beskaffenhet, än mot det sätt, varå denna befogenhet anses av järnvägen utövas och varigenom den i 81 § stadgade inskränkning i järnvägens ansvarsskyldighet skulle av järnvägen kunna göras vidsträcktare än vad som avsetts.

I den mån motionärens kritik i denna del kan anses böra innefatta yrkande om inskränkning i järnvägens nyssnämnda befogenhet kan utskottet på de av järnvägsstyrelsen nu och tidigare anförda skäl icke biträda motionärens framställning eller det av skånska handelskammaren härutinnan gjorda uttalande. Och vid sådant förhållande lærer, så vitt utskottet har sig bekant, skäl saknas för antagande, att järnvägen skulle, i fråga om krav å emballage, uppträda med större stränghet, än vad som betingades av den godkända principen, allenast för att minska den på järnvägen fallande ansvarsskyldigheten.

I fråga om verkningarna av stadgandet i 81 § 1 momentet synes motionären hava grundat sig kritik å statistiska uppgifter, vilka, enligt vad den av utskottet företagna granskning synes giva vid handen, icke torde kunna åberopas för vederläggning av vad järnvägsstyrelsen härutinnan anført.

Motionären har i motionen framställt det påståendet, att en gods-befraktare i regel skall förebringa bevis för att järnvägens påståenden äro oriktiga, under det att han själv i en del fall icke ens genom bevis får styrka riktigheten av sina egna uppgifter. Som exempel härå har motionären anført, att för sådant gods, som lastas av befraktaren, den vikt, som fastställt av järnvägen, vore bindande gent emot trafikanten, därest denne icke förmådde visa, att järnvägens uppgift härom vore oriktig, under det att i de fall befraktaren själv vägt godset och uppgivit dess vikt, detta, enligt den av statens järnvägar tillämpade tolkning, icke utgjorde något bevis mot järnvägen, även om han kunde styrka uppgiftens riktighet, ett missförhållande, som ökades därigenom, att trafikanten icke hade rätt att påfordra, att hans uppgift i fraktsedeln om godsets vikt kontrollerades av järnvägen.

Järnvägsstyrelsen har gent emot detta motionärens påstående åberopat innehållet i 61 § 2 och 3 momenten, varjämte styrelsen, under framhållande av nödvändigheten ur praktisk synpunkt av att bibehålla de i 3



momentet fastslagna restriktionerna. (»för såvitt järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva och vikten kan utrönas medelst järnvägens vägar») i fråga om järnvägens skyldighet att uppväga gods, som av befraktaren lastats, förklarar, att till styrelsens kännedom icke kommit, att stationerna utan nödtvång vägra utföra vägning åt trafikanterna.

Enligt utskottets uppfattning borde ifrågavarande bestämmelser i 61 § dock icke kunna giva anledning till tvekan om dess rätta tolkning. Det synes utskottet ligga i öppen dag att, om rätt tillkommer befraktaren att föra bevisning gent emot den av järnvägen upptagna vikten, dylik rätt enligt allmänna rättsregler icke läser kunna fränkännas befraktaren med avseende å vikt, som av honom själv uppgivits, men vars riktighet eventuellt blivit bestridd, under åberopande allenast av, att godset icke av järnvägen uppvägs. Skulle emellertid en sådan tolkning, som den av motionären angivna, vara gängse vid järnvägarna, anser utskottet skäl föreligga för ett förtydligande av hithörande bestämmelser i trafikstadgan. Däremot torde på sätt järnvägsstyrelsen framhållit av praktisk hänsyn icke kunna eftergivnas den i 65 § 3 mom. uppställda regeln, att järnvägen å sin sida icke skall vara skyldig att utan vidare godtaga den av befraktaren i fraktsedel uppgivna vikt.

Motionären har i förevarande del av sin framställning slutligen anmärkt å det förhållandet, att i de fall, då ersättning enligt trafikstadgan kunde tillkomma godsbefraktaren för under transport skadat eller förkommet gods, denna ersättning ej utginge med de belopp, befraktaren borde ha rätt att fordra, utan att beloppets storlek beräknades endast efter godsets fakturavärde.

Under hänvisning till vad järnvägsstyrelsen i anledning härav anfört, vill utskottet för sin del framhålla att, därest trafikstadgan nu skulle bliva föremål för revision, uppmärksamheten givetvis även borde fästas å frågan i vad mån gällande bestämmelser angående ersättningsbeloppens fastställande kunna anses motivera nu förefintliga behöriga krav från handels och industriens sida.

---

I den senare delen av sin motion riktar motionären en kritik gent emot trafikmålens rättsliga avgörande.

Bestämmelserna härom återfinnas i 93 §, där det stadgas bl. a., att ansökning om ersättning för förlust eller minskning av eller skada å gods skall avgöras av järnvägsstyrelsen, men att om sökanden icke åtnöjes med

styrelsens beslut, frågan skall hänskjutas till skiljenämnd. Ledamöterna i denna nämnd skola vara tre, av vilka järnvägen väljer en och klaganden en. Såsom tredje ledamot och ordförande i skiljenämnden skall tjänstgöra en för Stockholms stad av överståthållareämbetet och för vederbörande län av länsstyrelserna för ett år i sänder förordnad därtill lämplig person, som fullgjort vad författningarna föreskriva dem, som uti domareämbeten må nyttjas.

Motionärens kritik i denna del av motionen hänför sig huvudsakligen till det förhållandet, att, då ledamöterna i skiljenämnderna vanligen växla, garantier för en ensartad tolkning i likartade frågor icke föreligga. Härjämte har motionären framhållit, att det syntes vara orätt att i de fall, då skiljenämnden förklarar ett av järnvägen fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren icke skulle kunna erhålla ersättning för de kostnader, honom på grund av järnvägens beslut åsamkats.

Utskottet anser för sin del, att med hänsyn särskilt till vårt domstolsväsendes säregna beskaffenhet, tvekan icke kan råda rörande lämpligheten av att ifrågavarande tvister hänskjutas till avgörande av skiljenämnd.

I likhet med motionären finner utskottet det emellertid härvidlag vara av största betydelse, att rättstillämpningen hos de olika skiljenämnderna icke framstår såsom allt för vacklande, utan att i största möjliga mån enhetlighet åvägabringas i domsluten.

Av järnvägsstyrelsens motivering vid förslaget framläggande framgår, att den nu gällande trafikstadgan i förhållande till det äldre trafikreglementet i sig innefattar en större garanti för en likartad rättstillämpning, nämligen bestämmelsen, att nämnden är skyldig att vid avgörande av hithörande mål följa de i stadgan givna bestämmelserna angående järnvägs ersättningskyldighet. En annan bestämmelse, åsyftande att giva stadga åt skiljenämndernas verksamhet, infördes genom den nya stadgan, nämligen föreskriften, att ordföranden skulle hava fullgjort, vad författningarna föreskriva dem, som uti domareämbeten må nyttjas. Järnvägsstyrelsen har nu i ärendet framhållit, hurusom genom olika åtgärder från styrelsens sida i så hög grad, som möjligt vore, sörjdes för enhetlighet i rättstillämpningen.

Vid nu nämnda förhållanden lär en enligt utskottets förmenande ingen huvudsaklig förändring uti det i trafikstadgan förekommande skiljemannaförfarande för närvarande behöva ifrågasättas, varvid emellertid må anmärkas, att järnvägsstyrelsen själv medgivit, att skäl kunde anföras för en bestämmelse, att i de fall, då skiljenämnden förklarar ett av järnvägen

fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren skulle kunna erhålla ersättning för de kostnader, honom på grund av järnvägens beslut åsamkas.

Av vad ovan anförts framgår, att utskottet i den mån detsamma varit i tillfälle att ingå å en granskning av de principer, vilka varit vägledande vid stadgans uppgörande, icke i stort sett kunnat biträda den av motionären härutinnan hävdade ståndpunkt.

Den fråga, som återstår att besvara är, huruvida bortsett härifrån trafikstadgans bestämmelser kunna sägas fylla de krav, som från trafikanternas sida skäligen böra kunna ställas å författningen i fråga, eller huruvida densamma nu borde i vidare eller inskränkta mån göras till föremål för en revision.

Enligt utskottets förmenande läser av naturliga skäl kravet å en dylik revision icke kunna avvisas. Det är uppenbart, att den väldiga frekvens och den livliga utvecklingen inom ett lagstiftningsområde sådant som det ifrågavarande, måste medföra ständigt nya erfarenheter, vilka givetvis böra tillvaratagas och då så lämpligen anses kunna ske, komma till uttryck i positiv form.

Åt samma tankegång har järnvägsstyrelsen givit uttryck uti sitt i ärendet avgivna utlåtande. Styrelsen har nämligen förklarat, att vissa bestämmelser lämpligen kunde tänkas avfattade på ett sätt, som stode i närmare överensstämmelse med den praxis järnvägarna tillämpa, än vad deras ordalydelse gäve vid handen, varjämte styrelsen anført, att vissa andra, av motionären icke berörda bestämmelser, lämpligen kunde omformuleras till vinnande av större tydlighet och fullständighet. Styrelsen hade därför för sin del icke något att invända mot att stadgan gjordes till föremål för en *överarbetning*.

Beträffande sättet för utförandet av en dylik revision finner styrelsen det lämpligast, att densamma utföres av styrelsen i samråd med svenska järnvägsföreningen, varefter ett eventuellt förslag borde i vanlig ordning föreläggas järnvägsrådet.

Utskottet, som ansluter sig till tanken å en revision av trafikstadgan, hyser emellertid beträffande sättet för densammans utförande en från järnvägsstyrelsen skiljaktig uppfattning. Enligt utskottets förmenande bör det endast vara ägnat att befrämja en allsidig och förutsättningslös utredning rörande det rättsliga förhållandet emellan järnvägen och trafikanterna, om redan från arbetets början representanter för handeln och industrien sattes i tillfälle att deltaga i utredningsarbetet.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att andra kammaren måtte i anledning av herr Röings förevarande motion för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t låta under medverkan av representanter för handel och industri företaga en revision av gällande järnvägstrafikstadga.

Stockholm den 21 maj 1919.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.

---

*Bilaga 1.*

Till  
riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Sedan utskottet i skrivelse den 4 februari 1919 hos Kungl. Maj:t anhållit om järnvägsstyrelsens yttrande över en av herr E. Röing inom andra kammaren väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga, har Kungl. Maj:t den 11 februari 1919 anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva och till utskottet överlämna det sålunda begärda yttrandet.

Till åtlydnad härav får styrelsen härmed värdsamt anföra följande.

Den nu gällande trafikstadgan fastställdes av Kungl. Maj:t den 24 januari 1914 och trädde i kraft den 1 mars 1915. Den är avfattad i närmaste överensstämmelse med det s. k. internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg. Detta fördrag, som utgör resultatet av ett långvarigt och ytterst omsorgsfullt arbete, utfört av män med rik teoretisk och praktisk erfarenhet om järnvägsväsendet i olika länder, har varit gällande sedan den 1 januari 1893 och har efter hand biträtts av samtliga länder å kontinenten med undantag av Spanien, Portugal, Grekland och Turkiet samt Norge, vilket sistnämnda land emellertid

gjort framställning om tillträde till fördraget. Under år 1918 hava emellertid till följd av kriget Frankrike, Italien, Belgien och Serbien för sin del uppsagt fördraget. I Sverige har detta fördrag i full utsträckning tillämpats i santrafik med Tyskland från den 1 december 1907, och efter hand i trafik med övriga länder, till vilka vägen går över Tyskland. Redan tidigare ägde det dock i huvudsak tillämpning för den svensk-tyska samtrafiken. Trafikreglementen, upprättade i huvudsaklig överensstämmelse med internationella fördraget, tillämpas jämväl sedan länge i flera länders egen trafik, såsom Tyskland, Österrike, Danmark och Schweiz. Då bestämmelserna i stort sett i dessa länder bibehållit sig oförändrade och internationella fördragets bestämmelser visat sig väl lämpade för svenska förhållanden i vår trafik med utlandet, var det en naturlig sak, att berörda bestämmelser i allt väsentligt upptogos i förslaget till trafikstadgan. Därtill bidrog också önskan att för såväl inhemska som utländsk trafik ha ett enhetligt reglemente, vilket såväl för trafikanter som för järnvägspersonalen skulle innebära en väsentlig lättnad mot om skilda reglementen gällt för olika slag av trafik. Det torde här böra framhållas, att representanter för industri och näringar haft tillfälle att inverka på stadgans avfattning. Sedan nämligen förslaget utarbetats av järnvägsstyrelsen, remitterades det till järnvägsrådet, bland vars medlemmar ju finnas representanter för jordbruk, handel och industri. Järnvägsrådet gillade förslaget i allt väsentligt. De framställningar angående ändring av vissa av fördragets paragrafer, som framställdes inom järnvägsrådet, beaktades vid den överarbetning av förslaget, som efter järnvägsrådets första behandling av detsamma och i samarbete med av järnvägsrådet utsedda delegerade kom till stånd, och föranledde i en del fall ändring av förslaget.

Inledningsvis har motionären gjort gällande, att trafikstadgans bestämmelser skulle vara varandra motsägande. Något exempel på sådana bestämmelser har motionären icke anfört. Järnvägsstyrelsen har därför icke kännedom om vad motionären därmed avser.

Motionären säger vidare, att med hänsyn till den monopolartade ställning, som järnvägarna nu intaga, det synes, som om järnvägarna vid uppgörandet av fraktavtal blivit genom gällande stadga mer än tillbörligt gynnade på den andra avtalande partens bekostnad. Det torde emellertid böra ihågkommas, att järnvägarna på grund av berörda monopolartade ställning i motsats till en vanlig fraktförare äro lagligen förpliktade att mottaga gods, vilket på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att skadas under transporten. Det har därför syntts både rättvist och rimligt att göra inskränkningar i järnvägens ansvarsskyldighet i de fall, då en avsändare icke vidtager erforderliga försiktighetsmått (exempelvis förpackning, täckning) eller till befordring avlämnar gods, vars transport på grund av godsets naturliga beskaffenhet (bräckliga och lättfördärvliga varor, levande djur) medför vissa större risker för järnvägen.

Motionären framhåller, »att stadgans bestämmelser äro mestadels hållna i mycket allmänna ordalag, vilket nödvändiggör, att desamma fullständigas eller närmare utvecklas. Och detta äger *varje* järnvägsförvaltning rätt att göra genom tilläggsbestämmelser, gällande för trafiken å respektive järnvägar. Följaktligen blir en järnvägsförvaltning i stånd att ensam föreskriva, under vilka villkor allmän-

heten får använda dess trafikanstalter, något som principiellt näppeligen kan vara riktigt». Detta motionärens påstående är formellt riktigt, men i realiteten oriktigt. Det bör till en början anmärkas, att rikets järnvägsförvaltningar, jämlikt förut gällande trafikreglementen, sedan gammalt haft rätt att avgöra frågor beträffande reglerandet av mindre viktiga rättsförhållanden mellan järnvägarna och trafikanterna. Vid stadgans tillkomst har järnvägsstyrelsen, som insåg vikten av att stadgans bestämmelser icke utvecklades olika på olika järnvägar, i samarbete med svenska järnvägsföreningen utarbetat enhetliga tilläggsbestämmelser för alla svenska järnvägar. Den av järnvägsstyrelsen tryckta trafikstadgan med därvid fogade tilläggsbestämmelser tillämpas således vid samtliga järnvägar. Visserligen äger en järnväg enligt stadgan rätt att utfärda särskilda tilläggsbestämmelser, men några sådana, avvikande från de av järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen fastställda, hava icke, såvitt järnvägsstyrelsen har sig bekant, utfärdats. De för allmänheten gällande villkoren för befordring å järnväg äro således i själva verket enhetliga för hela riket. Det bör också anmärkas, att en säkerhet mot maktmissbruk ligger däri, att enligt stadgans § 2 dylika tilläggsbestämmelser endast få avse att fullständiga eller närmare utveckla stadgans föreskrifter, och att således en järnväg icke äger genom tilläggsbestämmelser göra inskränkning i de rättigheter, som genom stadgan tillerkänts allmänheten.

Emellertid är det ju omöjligt att utfärda enhetliga detaljföreskrifter för alla förekommande fall. Trafikens krav och trafikförhållandena äro ju så skiftande, att de icke kunna i detalj regleras i en författning. Det måste således i många fall överlämnas åt järnvägarna, särskilt stationerna, att förfara efter omständigheterna. Ett sådant område berör motionären, då han omnämner, att statens järnvägar rörande godsfröremålens emballering meddelat en mängd enligt motionärens mening betungande och olämpliga föreskrifter. Trafikstadgan lämnar i § 62, mom. 1, generella föreskrifter att, om inlämnat gods är av beskaffenhet att fordra emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada, avsändaren är skyldig att därom träffa anstalt. Uppfyller avsändaren icke denna skyldighet, kan järnvägen antingen vägra mottaga godset eller fordra, att avsändaren å fraktsedeln erkänner, att emballage saknas eller är otillräckligt eller bristfälligt. Genom ett dylikt erkännande å fraktsedeln fritages järnvägen från ansvar för godset, *för såvitt en skada kan tillskrivas den i fraktsedeln erkända bristen i avseende på emballaget*. Har sådant erkännande å fraktsedeln icke fordrats eller kan förlusten icke tillskrivas emballagets bristfällighet, ansvarar järnvägen såsom för annat gods. Järnvägsstyrelsen har nu ifråga om emballagets beskaffenhet uppställt den fordran, att detsamma för att kunna anses fullgott, skall utgöra betryggande skydd för såväl godset självt som för annat i samma vagn inlastat gods och dessutom vara sådant, att det medgiver godsets stuvning på ett för järnvägen tillfredsställande sätt och ej hindrar olika kollins placering ovanpå varandra. Emballagets beskaffenhet kan icke få vara beroende på om det däri inneslutna godset är mer eller mindre dyrbart. Gods av ringa värde, som lätt är utsatt för skada eller som medför stor risk för skada å annat gods, måste naturligen vara bättre emballerat än gods av högt värde, som själv icke är så

lätt utsatt för skada och som icke medför fara för annat gods. Mot dylika fordringar torde väl icke vara något att invända, och de särskilda emballeringsföreskrifter, som järnvägsstyrelsen utfärdat, stödja sig också på nyssnämnda allmänna principer. Det är ju emellertid tydligt, att man icke kan lämna fullt uttömmande föreskrifter för varje förekommande fall. Avgörandet, om ett emballage är tillfredsställande eller ej, måste ligga i avsändningsstationens hand, icke minst med hänsyn till de olika fordringar på emballagets beskaffenhet, som bero på, huruvida transporten skall verkställas i direkt vagn eller med flera eller färre omlastningar. Fall hava förekommit, då stationerna hava varit allt för krävande ifråga om emballaget. I sådana fall har järnvägsstyrelsen, så fort den erhållit kännedom om vederbörande stations allt för stora nitälskan, utfärdat förtydligande föreskrifter. Någon annan rimlig utväg än att, om en station anses vara för sträng, anmäla förhållandet för järnvägsförvaltningen för eventuell rättelse, läser icke kunna påvisas.

Motionärens påstående, att, om en godsbefraktare icke iakttager järnvägens föreskrifter och godset skadas genom järnvägspersonalens vårdslöshet, befraktaren icke kan utfå ersättning, såvida han icke företer bindande bevisning om personalens vårdslöshet, kan icke heller sägas vara riktigt. Järnvägsstyrelsen, och, såvitt styrelsen har sig bekant, även enskilda järnvägsförvaltningar, fordra icke bindande bevisning utan lämna ersättning, om av förhållandena framgår, att skadan är att tillskriva vårdslöshet hos personalen.

Motionären övergår härefter till frågan om bevisbördans fördelning i fall av tvist mellan järnväg och trafikant och påstår, att stadgan i detta avseende icke överensstämmer med svensk rättsuppfattning. Såsom bevis för sitt påstående anför han, att en godsbefraktare i regel skall förebringa bevis för att järnvägens påstående äro oriktiga, under det att han själv i en del fall icke ens genom bevis får styrka riktigheten av sina egna uppgifter. Som exempel på detta påstående nämner motionären, att den vikt, som fastställts av järnvägen, är bindande gent emot trafikanten, därest icke denne förmår visa, att järnvägens uppgift är oriktig, men att i det fall, att befraktaren själv vägt godset och uppgivit dess vikt, detta icke utgör något bevis mot järnvägen, även om han kan styrka uppgiftens riktighet. Därest man till en början fäster sig vid det anförda exemplet, måste det väl anses rimligt och riktigt, att om vikten fastställts av järnvägen, järnvägen anser denna vikt riktig, till dess att det visas, att vikten oriktigt angivits. Lika rimligt och riktigt är den i stadgans § 65, mom. 3, införda bestämmelsen, att, därest trafikanten lastat godset och uppgivit godsets vikt, denna uppgift icke utan vidare utgör bevis mot järnvägen. Anledningen till stadgandet är, att järnvägen i sådant fall icke haft något att göra med godsets lastning och därför icke heller haft anledning eller tillfälle att övertyga sig om riktigheten av trafikantens uppgifter. Skulle nu järnvägen, utan att hava kontrollerat uppgifterna ifråga, genom fraktsedelns avstämpling bliva bunden av samma uppgifter, skulle ju trafikanten kunna å fraktsedeln uppgiva högre vikt, än som i verkligheten inlastats i vagnen, och sedermera kunna av järnvägen kräva ersättning för skillnaden mellan det å fraktsedeln uppgivna och det verkliga inlastade godset, och denna ersättning skulle järnvägen icke kunna vägra att ut-

betala. Att stadga, att järnvägen för att fria sig från dylika krav skall vara skyldig att bevisa, att fraktsedelns uppgift är felaktig, vore detsamma som att tvinga järnvägen att vid mottagandet väga och räkna allt vagnslastgods. Någon möjlighet att först då ett dylikt krav riktas mot järnvägen kunna åstadkomma en sådan bevisning, skulle knappast någonsin förefinnas. Den påtalade bestämmelsen är därför av behovet påkallad och kan omöjligen från järnvägens sida eftergivvas.

Motionärens påstående, att avsändarens uppgift icke skulle godtagas av järnvägen, även om han kan styrka uppgiftens riktighet, är icke med verkliga förhållandet överensstämmande. Tvärtom framgår tydligt av § 61, mom. 2 och 3, i stadgan, att trafikant äger rätt att styrka, att hans viktuppgift är riktig.

Motionären påstår vidare, att trafikanten icke har rätt att påfordra, att hans uppgift om godsets vikt kontrolleras av järnvägen. Detta påstående och vad som av motionären i sammanhang därmed uttalas, är missvisande. Trafikstadgan stadgar uttryckligen i § 61, mom. 3, beträffande vagnslastgodset, varom här torde vara fråga, att järnvägen på avsändarens begäran är skyldig att fastställa och i fraktsedeln införa godsets vikt. Detta är alltså regeln. En restriktion finnes visserligen, nämligen »för såvitt järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva samt vikten kan utronas medelst järnvägens vågar». En sådan restriktion är nödvändig för att förekomma, att en trafikant skulle genom sina anspråk på vägning genom järnvägens försorg kunna hindra trafikens snabba avveckling eller tvinga järnvägen att för enstaka fall anskaffa dyrbara vågar. Till järnvägsstyrelsens kännedom har icke kommit, att stationerna utan nödtvång vägra att utföra vägning åt trafikanterna.

Detta om de anförda exemplen. För att återgå till motionärens allmänna påstående, att befraktaren skall förebringa bevis för att järnvägens påstående äro oriktiga, torde det kunna sägas, att icke heller detta allmänna påstående är riktigt. På det område, där tvister mellan järnvägen och trafikanter oftast förekomma, nämligen ifråga om järnvägens ersättningsskyldighet för förluster, gäller såsom huvudregel (jfr. § 80), att järnvägen är ansvarig för inträffad skada, såvida icke järnvägen förmår bevisa, att skadan uppkommit genom den förfogandeberättigades vållande eller till följd av något förfogande av honom, som icke föranletts av någon försummelse av järnvägen, eller på grund av godsets naturliga beskaffenhet eller genom händelser av högre hand. Bevisningsskyldigheten åligger således järnvägen. Det är sant, att stadgan från denna bevisningsskyldighet gör vissa undantag, som äro nog så betydelsefulla och omfattande, men *regeln* är emellertid den nämnda. Det är vidare att märka, att dessa undantagsbestämmelser icke gälla till järnvägens förmån, om det visas, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom vållande medverkat till skadan.

Av dessa undantag har motionären vidrört ett, som han karaktäriserar så, att järnvägen befrias från ansvar, om godset befordras i *öppen vagn*. Beträffande detta må framhållas, att den i § 81, mom. 1, medgivna inskränkningen i ansvarsskyldigheten innefattar befrielse för järnvägen endast ifråga om sådant gods, som enligt taxans bestämmelser eller enligt med avsändaren träffat avtal befordras i öppen vagn. Därest järnvägen således på grund av brist på täckta



vagnar utan avsändarens medgivande befordrar i öppen vagn gods, som enligt taxans bestämmelser skall befordras i täckt vagn, bär järnvägen det regelmässiga, vidsträckta ansvaret. Ytterligare är att märka, att ansvarsfriheten gäller endast sådan skada, som är att tillskriva den med befordring i öppen vagn förenade särskilda risken. Andra risker bär järnvägen således i alla händelser. Motionärens påstående, att då icke mindre än 80 % av transporterat gods befordras i öppna vagnar, järnvägarna icke skulle ansvara för mer än omkring 20 % av det gods, som mottages till transport, är oriktigt. Till en början är märka, att de angivna procenttalen äro felaktiga, i det att transporterarna i öppna vagnar utgöra c:a 55 à 60 % av alla transporter. Och vidare bör erinras — vilket i detta sammanhang är det viktigaste — att järnvägen ansvarar även för de 80 % — rätteligen 55 à 60 % — med de undantag, som nyss nämnts.

Denna inskränkning i järnvägens ansvarsskyldighet har under krigsåren fått särskilt stor betydelse, enär järnvägarna till följd av bristen på täckta vagnar tvungits att i öppna vagnar befordra gods, som under normala förhållanden alltid befordrats i täckta vagnar. Innan järnvägsförvaltningarna kunnat erhålla tillräcklig överblick över de inträdda förhållandena, hava förvaltningarna, av lätt förklarlig tvekan om, huru förhållandena skulle komma att utveckla sig, måhända till en början tillämpat denna bestämmelse väl strängt, i det att järnvägarna gjort gällande, att avtal med avsändaren träffats om befordring i öppen vagn även i fall, där tvekan kunnat råda, huruvida sådant avtal verkligen föreläggat. Sedan erfarenhet vunnits, har järnvägsstyrelsen emellertid utfärdat normerande föreskrifter, avsedda att för stationer och trafikanter klargöra, huruvida avtal föreligger eller ej. Dessa föreskrifter återfinnas i bifogade bihang till järnvägsstyrelsens ordersamling, nr 698/1918, och leda till för trafikanterna väsentligt mindre risker än förut.

Även i ett annat avseende har tvekan rått, i vilken grad denna bestämmelse bör fritaga järnvägen från ansvar. Denna tvekan gäller stölder från öppna vagnar. Om järnvägens ansvar i sådant hänseende råda mycket olika meningar, jämväl i den utländska rättstillämpningen. Skäl hava framförts såväl för att järnvägarna skola vara fria från ansvar för sådana stölder, som för att järnvägarna skola taga sådant ansvar på sig. Järnvägsstyrelsen har emellertid så småningom letts till den uppfattningen, att järnvägarna böra åtminstone i viss mån åtaga sig ansvar för dylika stölder, och har järnvägsstyrelsen för avsikt att träda i förhandling med svenska järnvägsföreningen för att åstadkomma en för samtliga järnvägar gemensam tolkningsständpunkt i detta avseende.

Motionären fortsätter, att beträffande de återstående 20 % skulle järnvägen frias från ansvar för större delen med hänsyn till bestämmelserna om emballagens beskaffenhet, lastningens utförande och godsets egenskap att ruttna, frysa, avdunsta eller läcka. Av detta samt motionärens näst förut anförda yttranden får man ju den uppfattningen, att järnvägen endast i ytterst få fall skulle lämna någon ersättning för lidna förluster. Att detta verkligen måtte vara motionärens mening, bekräftas av, att motionären längre fram i motionen talar om »de få fall, då ersättning enligt trafikstadgan kan tillerkännas godsbefraktare». Oriktigheten i ett sådant påstående torde bäst framgå av det förhållande, att, såsom

styrelsen längre fram kommer att utförligare redogöra för antalet av järnvägsstyrelsen beviljade ersättningsanspråk åren 1916, 1917 och 1918 utgjorde 79 resp. 82 och 81 % av samtliga hos styrelsen framställda anspråk.

Ehuru motionären icke närmare berör den inskränkning i järnvägens ansvarsskyldighet, som gäller för gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att skadas genom att frysa eller ruttna, får styrelsen med hänsyn till vikten av denna fråga meddela, att styrelsen redan i motiveringen för sitt förslag till ny trafikstadga framhållit, att, ehuru järnvägarna varken enligt de äldre trafikreglementena eller enligt den föreslagna trafikstadgan vore skyldiga att ansvara för förlust genom köld eller värme, det vore önskvärt, om denna fråga kunde ordnas så, att järnvägarna kunde åtaga sig sådant ansvar. Frågan är emellertid svår, då ansvaret för dylika skador under transporten givetvis måste skiljas från ansvaret för dylika skador, som inträffat före eller efter transporten. En av järnvägen i samråd med svenska järnvägsföreningen tillsatt kommitté är sysselsatt med frågans utredning, och är det att hoppas, att någon utväg skall kunna finnas att utan allt för stor risk för järnvägarna lösa denna fråga. Det bör emellertid anmärkas, att, såvitt styrelsen har sig bekant, järnvägarna icke i något annat land hittills åtagit sig dylikt ansvar.

Motionären påstår vidare, att mot järnvägens blotta åberopande av någon förut omförd anledning till befrielse från ansvar måste trafikanten å sin sida förebringa bindande bevisning, att skadan icke kunnat härröra från de av järnvägen åberopade orsakerna. Stadgan innehåller i § 81, mom. 2, en bestämmelse att, om inträffad skada kan tillskrivas en viss av de i paragraferna omnämnda orsakerna, så antages, intill dess motsatsen *bevisas*, att skadan härrör av denna orsak, liksom också i mom. 3 säges, att för järnvägens ansvarsskyldighet fordras, att det *visas*, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom vållande medverkat till skadan. Härav framgår, att blotta åberopandet av någon dylik anledning icke är tillräckligt för att fria järnvägen från ansvarsskyldigheten. Det fordras nämligen för en sådan befrielse, att omständigheterna giva vid handen, att skadan kan tillskrivas någon av ifrågavarande orsaker, och vidare är att märka, att dessa bestämmelser icke av järnvägsstyrelsen och, såvitt järnvägsstyrelsen har sig bekant, icke heller av någon enskild järnväg tolkats vare sig så, att det är *trafikanten*, som skall förebringa bevisning för att skadan härrör av en dylik orsak, eller att bevisningen skall vara bindande. Tvärtom hava järnvägsförvaltningarna tillämpat bestämmelserna så, att, såvitt vare sig trafikantens upplysningar eller järnvägens undersökning givit vid handen, att skadan icke låter hänföra sig till de i paragrafen omnämnda orsakerna, järnvägen åtager sig ansvaret. Då emellertid paragrafernas ordalydelse skulle kunna giva intryck av att bindande bevisning bör förebringas, har järnvägsstyrelsen för sin del icke något emot, att ordalydelsen ändras till närmare överensstämmelse med den tolkning, som givits åt uttrycken ifråga.

Motionären framhåller vidare, att då ersättning lämnas, denna icke utgår med de belopp, befraktaren borde hava rätt att fordra, i ty att ersättningens storlek endast beräknas efter godsets fakturavärde, men att däremot befrakta-

rens kostnader utöver fakturavärdet endast undantagsvis ersättas. De undantag, som motionären hänsyftar på, omnämnas dels i § 85, enligt vilken järnvägen ersätter vad som möjligen redan blivit betalt i tull, andra omkostnader och frakt för det förkomna eller skadade godset, dels i § 87, enligt vilken järnvägen är skyldig att lämna full ersättning för skada, som förorsakas med uppsåt eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida. Begränsningen av järnvägens ersättnings-skyldighet till att omfatta godsets allmänna handelsvärde å avsändningsorten vid tiden för godsets mottagande till befordran jämte ersättning för tull, andra omkostnader och frakt överensstämmer med motsvarande regler i internationella fördraget och i åtskilliga andra länders inhemska trafikreglementen. För att emellertid lämna trafikanten tillfälle att åtminstone i vissa fall försäkra sig om full ersättning för all förlust, hade järnvägsstyrelsen i sitt förslag till trafikstadga intagit ett i utlandet infört rättsinstitut, nämligen s. k. deklaration av leveransintresse, vilket medgav trafikanten möjlighet att mot erläggande av en viss premie försäkra sig om full ersättning. Järnvägsrådet avstyrkte emellertid införandet i Sverige av nämnda institut, och då järnvägsrådet ju är att betrakta såsom trafikanternas representant, ansåg sig järnvägsstyrelsen på grund av sagda avstyrkande böra återtaga sitt förslag om institutets intagande i stadgan. Skulle ett mera allmänt intresse visa sig hos allmänheten för införande av institutet ifråga, har järnvägsstyrelsen för sin del icke någon anledning att motsätta sig detta.

Motionären framställer till slut anmärkning mot trafikmålens rättsliga avgörande. Enligt stadgan avgöras dessa ersättningsmål icke av domstol utan genom skiljemän. Motionären påstår nu, att, då ledamöterna i skiljenämnderna växla, garantier för ensartad tolkning i lika frågor icke kunna skapas och att prejudikatbildning därigenom blir omöjlig. Härvid torde framhållas, att ordföranden i skiljenämnd utses årsvis av vederbörande länsstyrelse och att flertalet av nuvarande ordförande innehaft sina uppdrag i flera år. Från järnvägens sida utses vanligen samma person till medlem av skiljenämnd på de platser, där skiljenämnder flera gånger sammanträtt. Man kan således säga, att det i allmänhet endast är den av reklamanten utsedda skiljemannen, som växlar. Redan häri ligger en rätt stor utsikt till erhållande av kontinuitet i dömandet. För att befordra dylik kontinuitet utger styrelsen dessutom årligen en prejudikatsamling, innehållande en redogörelse för anmärkningsvärda domar i ersättningsärenden. I så stor grad som möjligt är, sörjes därför för enhetlighet i rättstillämpningen. Naturligt är emellertid, att så stor enhetlighet icke kan uppkomma, som fallet vore, om dylika ersättningsmål avgjordes av domstol, i vilket fall ju högsta domstolen skulle kunna skapa prejudikat. Järnvägsstyrelsen tog vid stadgans utarbetande i övervägande, om den gamla ordningen med ersättningsmåls avgörande av skiljenämnd skulle övergivas och ersättas med domstolsbehandling. I utlandet överlämnas alltid dylika frågor till avgörande av domstol. Styrelsen ansåg emellertid, att då här ju i allmänhet är fråga om relativt små be-  
lopp, det vore olämpligt att låta ersättningsmåls avgörande fördröjas kanske i flera år genom målens eventuella prövning i flera distanser. Från styrelsens sida är ingenting att invända mot domstolsbehandling. Det är uteslutande med

hänsyn till trafikanternas intresse, som styrelsen för sin del föreslagit bibehållandet av det förut tillämpade förfaringssättet med målens behandling av skiljemän.

Vidare framhåller motionären, att det synes vara orätt att i de fall, då skiljenämnden förklarar ett av järnvägen fattat beslut vara felaktigt, godsbe-fraktaren icke skall kunna erhålla ersättning för de kostnader, han på grund av järnvägens beslut åsamkas. Anledningen till att någon bestämmelse härom icke inflytt i stadgan, är endast, att någon dylik bestämmelse icke fanns i det gamla trafikreglementet och icke heller finnes i något utländskt för järnvägen känt dylik reglemente. Emellertid medger styrelsen, att skäl kunna anföras för en sådan bestämmelse, vilken i så fall borde omfatta rätt även för järnvägen till dylik ersättning, och torde frågan härom böra prövas vid en blivande revision av stadgan.

Redan av den redogörelse styrelsen nu lämnat, torde framgå, att de av motionären framställda anmärkningarna mot trafikstadgan i de allra flesta avseenden icke hålla streck eller äro betydligt överdrivna. Att trafikanternas anspråk på ersättning icke lämnats obeaktade och att statens järnvägar icke sökt genom sträng bokstavstolkning komma ifrån sina skyldigheter, torde framgå dels av förut nämnda siffror, 79, 82 och 81 % av järnvägsstyrelsens beviljade ersättningsanspråk av under åren 1916, 1917 och 1918 framställda dylika, dels av att de belopp, som utbetalats av järnvägsstyrelsen, utgöra cirka 121,000 kr. under 1916, 334,000 kr. under 1917 och 846,000 kr. under 1918. Att märka är, att här är endast fråga om av järnvägsstyrelsen beviljade skadeersättningar. Till dessa belopp komma således de av de enskilda järnvägarna utbetalade. Om man tager i betraktande, att en mängd krav framställas, som saknar varje spår av berättigande, måste man väl medgiva, att de anförda siffrorna utvisa, att järnvägarna väl erkänna sina skyldigheter ifråga om ersättning till trafikanterna för förlust och skador och också uppfylla dessa sina skyldigheter.

I anledning av motionärens påstående, att hans uppfattning om, att bestämmelserna i trafikstadgan i många hänseenden äro allt annat än tillfredsställande, delas av flertalet ordförande i utsedda skiljenämnder, får styrelsen slutligen anföras, att styrelsen, som redan förut inhämtat yttranden om trafikstadgan från vissa skiljenämndsordförande, som haft ett flertal mål till behandling, med anledning av den ingivna motionen anmodat samtliga skiljenämndsordförande att delgiva styrelsen sin uppfattning angående stadgans ersättningsbestämmelser. Det torde härvid böra anmärkas, att de flesta ordförande endast haft ett ringa antal ersättningsärenden till behandling och att de sålunda sakna större erfarenhet i tillämpningen av bestämmelserna, något som också många av dem framhållit. Motionärens påstående, att flertalet ordförande anse bestämmelserna allt annat än tillfredsställande, är icke riktigt. Endast några få förorda en allmän omarbetning av stadgan. Några av dem uttala som sin uppfattning, att bestämmelserna äro i huvudsak tillfredsställande. De erinringar, som av ordförandena i allmänhet framställas, röra endast ett eller annat stadgande, huvudsakligast förutnämnda bestämmelser om inskränkning i järnvägens ansvarighet vid transporter i öppen vagn samt beträffande frostsador ävensom

bestämmelserna i § 81, mom. 2, om bevisbördans fördelning till järnvägens förmån.

Styrelsens uppfattning av frågan är, att de av motionären framställda anmärkningarna mot stadgan icke utgöra tillräckliga skäl för en omarbetning av trafikstadgan. Den grund, på vilken stadgan uppbyggts, synes fortfarande böra bestå. Vad särskilt angår grunderna för järnvägens ansvarsskyldighet är att märka, att järnvägen enligt stadgan i regel ansvarar icke blott för skada, som beror på direkt försumlighet hos personalen, utan även för sådan skada, som personalen förorsakat utan att hava begått någon försumlighet, vidare för utomståendes åtgöranden samt för olyckshändelser, såvida dessa icke kunna betraktas såsom force majeure, ävensom att det i regel åligger järnvägen att bevisa, att sådana omständigheter föreligga, som skola kunna befria järnvägen från ansvaret. Denna ansvarsskyldighet är betydligt större än den man kan ställa på en vanlig depositarie. Järnvägens ansvarsskyldighet är också enligt den nu gällande stadgan i vissa avseenden större än den, som ålåg järnvägen enligt det gamla trafikreglementet. De undantag, som äro stadgade till järnvägens förmån, innefatta egentligen, att bevisningsskyldigheten i de ifrågavarande fallen omkastas och åläggas trafikanten i stället för järnvägen. Denna omkastning av bevisningsskyldigheten torde överensstämma med i Sverige gällande rättsgrundsatser och har icke mött något motstånd varken hos järnvägsrådet eller hos Kungl. Maj:t vid stadgeförslagets prövning. Sant är, att dessa bestämmelser kunna liksom varje annan lagbestämmelse tolkas mer eller mindre strängt, men med den tolkning, som järnvägsstyrelsen redan tillämpat, och med den än mildare tolkning, som styrelsen i vissa fall har för avsikt att tillämpa, torde några berättigade anmärkningar mot stadgans ansvarsbestämmelser icke kunna framställas.

Såsom styrelsen emellertid redan i det föregående framhållit, kunna vissa bestämmelser lämpligen tänkas avfattade på ett sätt, som står i närmare överensstämmelse med den praxis järnvägarna tillämpa, än vad deras ordalydelse ger vid handen. De gångna årens erfarenhet har också visat, att vissa andra, av motionären icke berörda bestämmelser, kunna lämpligen omformuleras till vinnande av större tydlighet och fullständighet. Styrelsen har därför för sin del icke något att invända mot, att stadgan göres till föremål för en överarbetning. Styrelsen anser emellertid, att med arbetet härmed bör anstå ännu någon tid. Såsom styrelsen förut omnämnt, pågår inom styrelsen arbete med lösningen av frågan, huruvida järnvägarna utan allt för stor risk kunna åtaga sig ansvar för skada till följd av kyla eller värme, även i de fall, då det icke visats, att järnvägen genom vållande medverkat till skadan. Styrelsen har haft för avsikt att, när detta arbete slutförts, inkomma till Kungl. Maj:t med förslag till ändring av stadgans bestämmelse i detta hänseende, ävensom i andra avseenden, där erfarenheten givit vid handen, att ändring är lämplig. Till tiden för avgivandet av detta förslag synes också prövningen av de av motionären framhållna kraven böra anstå. Att dessförinnan företaga dessa krav till behandling synes styrelsen föranleda onödigt dubbelarbete, då de av styrelsen ifrågasatta nya bestämmelserna kunna tänkas stå i samband med de av motionären angivna.

Vad beträffar sättet för utförandet av ifrågavarande revision finner sty-

relsen det lämpligast, att densamma utföres av styrelsen i samråd med svenska järnvägsföreningen, varefter ett eventuellt förslag synes böra i vanlig ordning föreläggas järnvägsrådet, som ju inom sig räknar representanter för handel och industri. Vid sådant förhållande synes det icke vara av behovet påkallat, att särskilda dylika representanter tillkallas för deltagande i revisionsarbetet.

Styrelsen, som erhållit del av de av Sveriges industriförbund och Sveriges allmänna exportförening till utskottet i ärendet ingivna yttrandena, har för avsikt att snarast avgiva särskilt utlåtande med anledning av de däri gjorda uttalandena.

Med hänsyn till vad styrelsen här ovan anfört, anser styrelsen, att motionärens hemställan icke bör föranleda någon åtgärd från utskottets eller riksdagens sida.

Ett exemplar av järnvägstrafikstadgan med de av järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen fastställda tilläggsbestämmelserna bifogas.

Stockholm den 22 mars 1919.

A. M. GRANHOLM.

*Aldo Almqvist.*

*Bilaga 2.*

Till

Andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Med anledning av utskottets skrivelse av den 4 februari med begäran om Sveriges allmänna exportförenings yttrande över den i andra kammaren av herr Erik Röing väckta motionen, nr 202, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av gällande trafikstadgas bestämmelser, får exportföreningen härmed äran anföra följande:

För att få kännedom om de önskemål beträffande järnvägsstadgans bättre tillgodoseende av det praktiska livets krav, har exportföreningen föranställt en enquête bland mera betydande svenska industriidkare och exportörer. Ehuru den frist, som lämnats för denna förfrågans besvarande, var tämligen knapp, har tills dato inkommit omkring 80 svar. Av dessa innehålla alla utom tvenne ett allmänt instämmande i motionens syfte, och den enighet, som råder angående den nuvarande järnvägstrafikstadgans otidsenlighet och otillfredsställande anpassning efter näringslivets förhållanden, synes oss klargöra, att en grundlig omredigering av stadgans olika bestämmelser måste vidtagas för att ej våra exportörers strävanden att i den stundande hårda konkurrensen på ett framgångsrikt sätt föra ut sina alster på världsmarknaden skola lamslås.

Det torde vara ett allmänt krav bland näringslivets män, att järnvägarna skola skötas på ett mera affärsmässigt sätt än hittills, och att den enskildes

rätt gent emot järnvägen ej skall vara så kringskuren som förhållandena nu göra den.

Vi skola i det nedanstående närmare redogöra för de huvudsynpunkter, som böra särskilt framhållas vid en blivande omarbetning av järnvägstrafikstadgan.

### 1. Emballage.

Den nuvarande definitionen på tillräckligt emballage bör undergå en revidering, och järnvägens tillvägagångssätt att skydda sig mot varje skadeanspråk genom att, huru väl en vara än är emballerad, påsätta sin stämpel »bristfälligt emballage», torde böra genom nya bestämmelser omöjliggöras. Det bidrager dessutom till att skapa en dålig anda bland järnvägens personal, att fall av vårdslös behandling av fraktgodset ej kan med utsikt till framgång från enskild sida beivras, då järnvägen under nuvarande förhållanden helt självklart skyddar sig under hänvisning till den svävande benämningen »otillräckligt emballage». För många industrier är det ur ekonomisk och praktisk synpunkt absolut omöjligt att följa järnvägsstadgan i detta avseende, och denna klass av exportörer står således alldeles rättslös även inför påtagliga bevis om grov vårdslöshet från järnvägspersonalens sida. Artiklar såsom maskingods, gjutgods, maskiner, marmorskivor, tröskverk, grövre slöjvaror, hudar och skinn, åkdon, båtar, rördelar av järn etc. kunna således anföras såsom exempel på varor, vilka man ur dessa synpunkter ej kan förse med »tillräckligt emballage» enligt järnvägens åsikt. Vad angår transport av syror, föreskrives från järnvägens sida, att endast järnfat äro fullgott emballage, men då dylika fat frätas sönder av saltsyra, torde det böra medgivas i den nya stadgan, att även glasdamejeanner skola anses som god förpackning, då det gäller syretransporter, om de blott äro förpackade i korgar. En ansedd exportfirma skriver till oss följande angående emballagefrågan:

»Den 30 augusti 1918 sändes från Jonsereds fabriker, Jonsered, till under-tecknade en träfräsmaskin. Vid framkomsten var densamma sönderslagen. Den var av sådan konstruktion och sönderslagen på ett sådant sätt, att det tydligt visade, att detsamma skett genom grov vårdslöshet, t. ex. därigenom, att den blivit omkullslagen i vagnen eller vid omlastning tumlad av densamma. Någon ersättning från järnvägen lämnades ej, då maskinen saknade emballage, vilket på grund av densammas konstruktion för oss skulle ha blivit en alltför dryg kostnad, och enligt såväl vår som avsändarens mening alldeles onödigt.»

Ett marmorbruk berör samma fråga och yttrar bland annat:

»Vad vi först och främst då få nämna är emballeringen och ersättnings-möjligheterna för på järnvägen sönderslagna lavoaruppsatser av marmor. I hela landet användes att emballera dylika i lådor eller häckar, där emballagebräderna sitta mycket glest, så att var och en kan se under hanterandet vad innehålles i emballaget. Sålunda emballerat är det vår avsikt att järnvägens folk vid blotta åsynen av kollyt ifråga skall kunna se, att detsamma är ömtåligt och alltså självfallet böra vidtaga de nödiga försiktighetsmått, som varan kräver. Emellertid

gillar icke järnvägen emballaget, utan föreskriver att detta skall utgöras av täta lådor av godkänt tjockt virke, som vi hört 2" tjockt. Att utföra dyl. emballagelådor för en vara, som under normala förhållanden kostar 20 à 25 kr., är naturligtvis icke möjligt, det skulle bliva alldeles för dyrt.

Det har hänt, att vi ha fått tillbaka marmoruppsatser, som varit alldeles krossade, och hava vi tydligt sett att någon alldeles särskilt stor åverkan övergått desamma, så stor, att det är tydligt att även om emballagelådan varit av 2" virke, skulle den icke hållit. För dyl. skador har icke ersättning kunnat erhållas, då järnvägen hänvisar på att emballaget icke varit i enlighet med instruktioner.»

En firma inom maskinbranschen anför följande:

»Inom vår bransch, där varorna i regel bestå av sådant gods, som ej kan räknas till lättfördärligt, har härvarande järnvägsstation dock föreskrivit, att exempelvis rördelar (järn) emballerade i träull med pappersomslag ej godtagas till avsändning med mindre än »otillräckligt emballerat» utskrivs å fraktsedeln. Samma förhållande gäller såväl verktyg (järn) som remmar av olika kvaliteter.

Orsaken till detta förfaringssätt är ju tydligen, att järnvägen vill förebygga varje ersättningsanspråk, ty om varan skulle gå sönder eller delvis komma bort, är järnvägen under alla omständigheter fri från ersättningskyldighet, enär saken ju då lätt kan hänskjutas till att trafikstadgan ej följts.»

En annan firma skriver om samma sak följande:

»Genom denna bestämmelse, som möjliggör för järnvägen att som oemballerat betrakta även gods emballerat i häckar, ramar eller s. k. skelettemballage, står en varuemottagare rättslös för skador, som under transporten uppstå och helt naturligt slappas därigenom ansvarskänslan hos den personal inom järnvägen, som har med godsets inlastning, stuvning, transport och lossning att göra. I en hel del fall, i synnerhet vid kortare transporter utan omlastning, är det förenat med onödig kostnad att i helsluten låda emballera visst gods, såsom maskiner, porslin, emaljgjutgods o. d., utan sådant försändes antingen oemballerat, uppskruvat på träbjälkar, emballerat i häckar eller försett med s. k. skelettemballage. Om vid sådant försändningssätt skada under transporten uppstår, vägrar i regel varuemottagaren utlösa godset och avsändaren får stå för skadan på grund av järnvägens bestämmelse om »oemballerat eller delvis emballerat gods». Vi hava ej ansett det lönt beivra sådana fall, ty järnvägen skyddar sig alltid med bestämmelserna i järnvägstrafiktaxan och vi bifoga härmed en avskrift av skrivelse daterad den 17 nov. 1917 från järnvägsstyrelsen, som bekräftar detta. Att för trafikanten förebringa bevisning, att skadan skett genom vållande från järnvägspersonalens sida ligger naturligtvis sällan eller aldrig inom möjlighetens gräns.

I realiteten har järnvägen ej heller något ansvar för helt emballerat gods, ty om på så sätt förpackade varor genom ovarsam behandling skadas, fritager sig järnvägen ändock från ansvar, såvida ej även emballaget är skadat, så att strängt taget kan godset behandlas hur vårdslöst som helst, utan att järnvägen för uppkommen skada är ersättningskyldig.»

Järnvägstrafikstadgan bestämmer, att presenningar ej få uthyras vid trans-



port av åkdon. Under denna grupp hänföres också båtar, och ett båtbyggeri har följaktligen stora olägenheter av dessa bestämmelser, enär deras gods ofta bliva under transporten åverkade därigenom att glödande sotpartiklar från lokomotiven skadar fernissan. En omredigering av stadgan i denna del därhän, att järnvägen vore skyldig att tillhandahålla presenningar mot vanlig hyra under förutsättning, att godset ej har skarpa utstående kanter eller dylikt, som kunna skada duken. Det torde vara praktiskt omöjligt att för en enskild hålla egna presenningar, då dessa i de flesta fall komma bort.

## 2. Vägning av godset.

Det leder ofta till tvist mellan järnvägen och godsemottagaren att järnvägens vägning ej överensstämmer med inlastarens eller mottagarens kontravägning, och speciellt torde detta vara fallet vid vagnslastsändningar, då järnvägens vikt beräknas efter å vagnen utsatt en gång för alla fastställd vikt utan hänsyn till dess verkliga vikt vid avsändningen. Vid regnig väderlek spelar därvid uppkommen viktskillnad stor roll och föranleder meningsskiljaktigheter mellan köpare och säljare. Det torde vara i högsta grad önskligt att en förbättring vidtoges i detta avseende, då den vikt, som järnvägen angiver, ofta ligger till grund för faktureringen. Vid transport av en hel del varor, som ej äro buntade eller emballerade såsom rotfrukter, kalk, brännrot, ljung, vass m. m. är det ofta för leverantören förenat med allt för stort besvär och kostnader att väga varan före avsändningen, men då det visar sig, att järnvägens viktuppgifter äro långt ifrån korrekta, ha emottagarne i allt större utsträckning funnit det nödvändigt att vid framkomsten kontrollera varans vikt, och dessa viktdifferenser åstadkomma en hel del misstroende och tvister mellan köpare och säljare. Huru rättslösa godsavsändarne i själva verket stå gent emot järnvägen, framhålles av en skrivelse från ett av våra större bruk, vilket i utdrag meddelas:

»Samtliga järnvägsförvaltningar, som vi kommit i beröring med, hava vid gjorda framställningar nästan undantagslöst ömsevis åberopat sig på stadgans paragrafer 65 och 81, för att med hjälp av dessa inbördes mot sig stridande paragrafer skydda sig mot event. ersättningsanspråk. Dessa paragrafer äro till sin lydelse sådana, att det i praktiken är omöjligt att uppfylla gällande föreskrifter. Par. 65 mom. 3 säger t. ex. » . . . Beträffande sådant gods, vars lastning åligger avsändaren, utgöra dock fraktsedelns uppgifter om godsets vikt och stycketal icke något bevis mot järnvägen, såvida icke järnvägen låtit väga eller räkna godset och anteckning därom gjorts å fraktsedeln ». Som en konsekvens av denna bestämmelse framgår otvivelaktigt, att en avlastare, som vill skydda sig mot event. förluster under transporten, begär vägning och räkning av godset, men är järnvägen berättigad förvägra detta på grund av t. ex. bristande personal enligt par. 61 mom. 3, där det heter: » . . . allt för såvitt järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva . . . ». Genom kombinerandet av dessa tvenne paragrafer är det således möjligt för järnvägen att undgå vägning och kontrollräkning, ehuru godsets avlastare gjort framställan härom. När

sedan godset framkommer till destinationsorten och därvid såsom under senaste tiden alltför ofta förekommit, visat en undervikt eller för litet kolliantal, åberopar järnvägen sig på par. 81, då framställning göres om ersättning. Att närmare ingå på tydandet av sistnämnda paragraf ligger utom vår möjlighet och torde för övrigt även för den erfarnaste trafikman eller jurist det vara fullt utslutet att komma till något definitivt resultat angående, varest järnvägens ersättningsplikt börjar eller upphör. För betraktaren finnes visserligen den möjligheten öppen, att genom tvenne ojäviga personer såväl på avlastnings- som ankomstationen låta kontrollräkna godsets antal och vikt, men kan ju detta endast betraktas som en nödfallsåtgärd, som dessutom icke i och för sig ålägger järnvägen något ansvar, annat än efter ett domslut antingen genom rättegång eller skiljedom. För utvecklingen av ett sunt näringsliv torde emellertid ett så omständigt förfarande egentligen ligga utom de praktiska möjligheternas gränser.»

Samma spörsmål behandlas i en skrivelse från en stor firma, i vilken praktiska uppdrag, värda att taga vara på, äro framställda:

»Vi hava i ett fall helt nyligen expedierat ett parti bladvass från Askersund till Jönköping. Enligt järnvägens fraktkvitto skulle partiet innehålla 16,900 kg., varför vår emottagare även betalt frakt. Först sedan partiet slutlossats kom vår emottagare underfund med att partiet omöjligt kunde hålla den av järnvägen uppgivna vikten, men som varan var inlagd i en loge och svårigheter förefunnos att kontrollväga partiet, kommo vi överens om att med utgångspunkt från den kvantitet bladvass, som avverkats å avlastplatsen fastställa vikten till 9,000 kg., enär denna kvantitet var den största, som kunde motsvara det antal kärvar, som funnos vid inlastningstillfället. I detta fall torde det emellertid ej vara möjligt att erhålla någon fraktr restitution, utan får vår köpare finna sig uti att betala ungefär dubbelt för hög frakt. Det hade visserligen bort vara hans skyldighet att genast göra anmärkning till järnvägen mot vikten, men i likhet med många godsemottagare utkvitterade han vagnen, lät sitt folk lossa den och först sedan detta slutförts, upptäcktes som ovan nämnts att ett fel förelåg.

För att förebygga dylika fall samt för att i möjligaste mån förenkla tillvägagångssättet för fastställandet av vikten i vagnslaster, som ej vägas före inlastningen, tillåta vi oss förslagsvis föreslå, att dylika vagnar, på särskild anmodan av avsändaren, mot en mindre avgift få vägas två gånger under transporten på olika vägar. Skulle det därvid visa sig, att någon nämnvärd differens förefinnes mellan vägningsresultatet å de olika vägarna, göres emottagaren uppmärksam på förhållandet innan lossningen påbörjas, och skulle järnvägen vara skyldig kontrollera mottagarens vägning av varan. Frakt för större kvantitet än den, som härvid konstateras, skulle helt naturligt ej behöva betalas.»

### 3. Transport i öppna vagnar.

Genom nuvarande bestämmelser står ej järnvägen ansvarig, om gods befordras i öppen vagn, och bakom denna stipulation värjer sig sålunda järnvägen mot varje anspråk på ersättning för vårdslös behandling av godset, eldskada etc.

Det synes oss som om åtminstone en punkt borde inryckas i den blivande trafikstadgan, att om en trafikant begär täckt vagn och icke erhåller sådan, utan måste nöja sig med öppen vagn — det har nämligen under det gångna året varit sådan brist på tomvagnar, att järnvägen ofta ej kunnat tillmötesgå anhållan om täckta godsvagnar — järnvägsstyrelsen i så fall bör vara ansvarig för godset i lika stor utsträckning som om transport skett i täckt vagn. Men järnvägens ansvar bör även utsträckas generellt till varje transport i öppna vagnar. Vid rådande vagnsbrist inträffar ofta att för ömtåligt gods, exempelvis foderämnen, gips, eldfast lera endast öppna vagnar med presenning stå att erhålla, och vid uppkomna skador står varuägaren i dylika fall alldeles rättslös. I detta sammanhang bör även framhållas önskvärdheten av klarare föreskrifter med avseende på järnvägens skyldighet att vid behov tillhandahålla fullgoda och nöjaktigt rengjorda presenningar för i öppna vagnar lastat gods. Ett av våra större järnbruk skriver rörande denna fråga följande:

»Ansvaret för vagnslastgods. Endast i de fall då vagnen är plomberad är järnvägen eventuellt ansvarig för bortkommet eller skadat gods, och då, enligt motionärens beräkning, endast 20 % vagnar av sådan typ som kunna plomberas — G-vagnar — finnas att tillgå, göra reflexionerna sig själva; ett exempel, som hänt oss, belyser saken ytterligare:

Ett parti för väta ömtålig plåt sändes å en öppen vagn (då annan ej på rimlig tid kunde erhållas), täcktes med presenning, men på grund av dessas i allmänhet bristfälliga beskaffenhet framkom plåten genomdränkt av vatten, rostig och oduglig för avsett ändamål. Svaret vid anmärkning till järnvägen blev: 'Ni skulle hava rekvirerat och använt täckt vagn; ansvaret blir edert eget.'»

Ovillkorligen måste härvidlag yrkas på en förbättring, ty visserligen säges i moment 3 av § 81, att järnvägen vid transport i öppen vagn icke befrias från ansvar för skada, om det kan bevisas att järnvägsförvaltningen eller betjäningen varit felande, men för godsavsändaren är det i dylikt fall omöjligt prestera några bevis för vårdslös behandling från järnvägens sida, och står han i allra flesta fall maktlös att genomdriva sina anspråk.

#### 4. Ersättning för skadat eller förkommet gods.

Enligt vad motionären anför angående denna sak utfår aldrig befraktaren full valuta för under transport skadat eller förkommet gods, utan får han nöja sig — i de fall han verkligen lyckas ställa järnvägen till ansvar — med utfående av ett belopp lika stort som godsets fakturavärde. Alla andra kostnader, som uppstått genom exempelvis leveransplikt från avsändarens sida, stegrat värde på godset etc., kan han endast i ytterst få fall erhålla full ersättning för. Ett belysande exempel på de olidliga förhållanden, som i detta avseende karaktärisera transportsystemet, förtjänar anföras följande skrivelse från en mekanisk verkstad:

»Den 27/6 1918 beordrades från Domnarvets järnverk ett parti grova plattjärn, vägande c:a 1500 kg., till ett pris av 62 1/2 öre pr kg., för leverans inom c:a 8 veckor.

Först den 21 oktober 1918, således med 7 à 8 veckors försening, avgick partiet från Domnarvets järnvägsstation till vår adress Borås, och anlände fraktpapperen till Borås Övre järnvägsstation, men saknades godset, varom anmälan några dagar senare gjordes till Kungl. Järnvägsstyrelsen, Godsregleringen, Stockholm.

Då redan från bruket försening förelåg, var situationen särdeles besvärlig, i det att vår beställare var synnerligen angelägen om arbetets fullföljande och förklarade sig genom förseningen göra avsevärda förluster, för vilka han ville göra oss ansvariga.

Upprepade gånger avgåvo vi påminnelser till Godsregleringen, som dock icke kunde komma till något resultat beträffande godsets återskaffande. Slutligen måste vi efter samråd med härvarande järnvägstjänstemän giva partiet förlorat och gå i författning om anskaffandet av nytt material.

Här framkomma nu en hel del brister i gällande järnvägstrafikstadga.

1) Ersättningsanspråken, som ingåvos den 8 januari 1919, skulle utgå från fakturavärdet, 62  $\frac{1}{2}$  öre per kg., medan dagspriset för samma parti var c:a 20 öre högre, vadan vi under alla omständigheter hade fått vidkännas motsvarande förlust.

2) Leveranstiden för ett nytt parti skulle bliva c:a 2 månader. För härigenom uppkommande förlust synes enligt järnvägstrafikstadgan ersättning icke kunna utgå.

3) Vidare står det, enligt järnvägstrafikstadgan, i järnvägens val att antingen själva anskaffa nytt material eller att lämna kontant ersättning. Sålunda kunde från vår sida intet definitivt åtgöras, förr än järnvägen tillkännagivit sitt beslut i detta avseende. Att på vinst och förlust själva beställa nytt material ansågo vi allt för vanskligt, då det i så fall skulle ha kunnat inträffat, att vi erhållit dubbla partier plattjärn, och då dessa voro av ovanliga profiler, avsedda för särskilda ändamål, hade vi icke kunnat få bruk för dubbla partier.»

Hur nuvarande ansvarsfrihet hos järnvägsförvaltningen uppammar en dålig anda hos personalen framgår av de talrika klagomål vi med anledning av vår enquête erhållit från våra medlemmar. Det synes som om en helt annan ansvarsuppfattning borde förekomma inom ett transportväsen, som står i daglig kontakt med enskilda företag, och som väl dagligen får till sig framställda klagomål angående bristande omsorg vid godsets behandling. Det skulle förmodligen kunna införas bestämmelser, vilka göra järnvägsfolket direkt ansvariga för grövre skador å godset, felaktig dirigering av fraktgoods etc. Endast genom skärpta föreskrifter härutinnan torde en genomgripande förändring till det bättre kunna åstadkommas. Det torde även absolut böra förbjudas, att järnvägstjänstemännen i avsändarens eller emottagarens frånvaro undersöka för befraktning inlämnat gods, ty denna medgivna (eller självtagna) rätt har ofta föranlett skador å gods av mera ömtålig natur såsom t. ex. bordssilver, glasvaror m. m. dyl. Ett intressant bidrag, som närmare belyser den risk avsändaren under nuvarande förhållanden löper att få gods förstört genom vårdslöshet från järnvägmännens sida, har givits oss av ett stort företag, som skriver:

»Vidare kunna vi meddela, att vi under åren 1916, 1917 och 1918 haft anledning föra anteckningar över uppkommet bräckage inom en viss grupp av våra järnvägssändningar, omfattande huvudsakligen glaserade lerrör. Nedanstående uppställning angiver de siffror, som framkommit ur nämnda anteckningar:

	Antal bräckagefall i procent av antalet sändningar:	Bräckageprocent i de skadade sändningarna:		
		lägst	högst	medeltal
År 1916 .....	17.4	1.7	48.2	17.7
» 1917 .....	17.0	2.5	77.0	24.0
» 1918 .....	10.0	2.5	100.0	43.0

Härav framgår, att antalet skadade sändningar varit avsevärt, samt att bräckageprocenten, om än varierande mellan vida gränser, dock giver synnerligen höga medeltal.

I de fall, som här åsyftas, hava icke ersättningsanspråk framställt mot vederbörande järnvägsförvaltningar, enär vi ansett detta vara lönlöst på grund av det kända faktum, att dylika reklamationer städse bliva avvisade under hänvisning till gällande trafikreglemente.»

Trafikstadgan stipulerar, att mottagaren ej äger rätt undersöka godset förrän det blivit utlöst, och under sådana förhållanden är det för denne omöjligt att i händelse av skada å godset utfå någon ersättning. Det torde därför vara ett allmänt krav hos skilda befraktare, att denna bestämmelse ändras därhän, att emottagaren skall hava rättighet att inspektera godset i närvaro av en järnvägsman, innan utlösning sker. Vid vagnslastsändning såsom exempelvis vid leverans av tackjärn borde järnvägen hava skyldighet att å såväl avsändningssom mottagningsstation i trafikanternas närvaro kontrollera bruttovikten, enär det därigenom skulle bliva omedelbart fastslaget om något under transporten kommit bort, och avsändaren skulle beredas skydd mot godsemottagarens anmärkning mot vikten. Det torde likaledes vara önskligt, att stadgan ändras så, att avsändaren skall hava rätt att reklamera å gods, som bevisligen avlämnats till järnvägen i oskadat eller komplett skick, och att därvid intet hinder må kunna resas mot avsändarens ersättningsanspråk även om mottagaren kvitterat ut godset. Vi vilja även understryka önskemålet rörande klara bestämmelser beträffande brandrisk (ej självantändning), och som exempel å behovet av en ändring i detta avseende framlägga vi följande utdrag ur en skrivelse från ett av våra större järnverk:

»Den 2 nov. 1917 inlämnades å Gröttingen station under vår adress 4 vagnar träkol. Av dessa ha endast 3 vagnar framkommit, beroende på, att en vagn under transporten antänts av järnvägens lok och brunnit upp. Med anledning därav begärde vi hos Kungl. Järnvägsstyrelsen ersättning för den saknade kvantiteten träkol, en begäran som dock ej godkändes.

Om järnvägen tillfölje höga kolpriser för sin drift använder sig av ved som bränsle vill det synas som ej trafikanterna skulle vara skyldiga att ikläda sig den därigenom ökade risken för antändning.»

Det händer tyvärr ofta, att godset genom försummelse från järnvägens sida dirigeras till fel station, och att lång tid förflyter innan godset hinner tillrättaskaffas. Härigenom uppkommer för såväl avsändaren som mottagaren betydande förluster, för vilka ej full ersättning kan erhållas hos järnvägen, och en mera praktisk lösning av denna fråga torde därför vara av behovet påkallad. Ett rätt intressant bidrag till lösande av detta problem gives i följande förslag från en Stockholmsfirma:

»Mottagnings- och avsändningsstationerna böra stå, synes det oss, i en intimare mera hastigt verkande reglementsenlig förbindelse med varandra än nu tyckes vara fallet. Den mottagande järnvägsgodsexpeditionen tar under nuvarande förhållanden ytterst sällan initiativet till en förkommen försändelses tillrättaskaffande, utan synes detta vara helt beroende av varuemottagarens större eller mindre påpasslighet.

Sent omsider märker först varuemottagaren, att en till honom avsänd försändelse icke anlänt, och han gör då en förfrågan hos avsändaren, eventuellt även järnvägen. En undersökning igångsättes, som sällan är slutförd på kortare tid än ett par, tre veckor. Vi ha gjort den erfarenheten, att detta dröjsmål mången gång omintetgör eller åtminstone högst väsentligt kan försvåra säljmöjligheterna för varan.

Vi föreslå i stället att, om såsom väl är antagligt avsändningsstationen inom en viss knapp tillmätt tid skall enligt nuvarande reglemente emottaga redovisning från resp. godsemottagande järnvägsstationer för på viss dag därifrån anlänt gods, men sådan redovisning uteblir och godset därför kan miss tänkas vara förkommet, avsändningsstation reglementsenligt bör åläggas att ofördröjligen inom viss dag meddela avsändaren och emottagaren, så att ersättningsgods genast kan sändas och bör då avsändaren få rätt att skicka detta gods franko, om frakt förut blivit betald, samt att inom högst någon månad erhålla full ersättning (fakturabelopp plus 10 % imaginär vinst) för det förkomna godset, såvida detsamma under samma tid ej kunnat tillrättaskaffas; i motsatt fall skall det naturligtvis gratis och oskadat återställas till avsändaren.»

## 5. Skiljedomstol.

Skiljedomstolsförfarandet torde såsom det nu tillämpas ej vara ägnat att skapa trygghet och ingiva förtroende hos de enskilda trafikanterna. Såsom skiljedomstolarna nu äro sammansatta bli deras omdömen naturligtvis mycket växlande, och någon enhetlig praxis vid transportvisterernas avgörande torde knappast kunna genomföras. Exportföreningen får därför för sin del förorda, att antingen en särskild domstol får avgöra hithörande tvistefrågor eller ock att en permanent, opartisk skiljenämnd inrättas, där även den juridiska sakkunskapen borde bliva väl representerad. En dylik skiljenämnd skulle kanske vara att föredraga framför den mera omständliga domstolsproceduren. Genom nämndens permanenta karaktär borde så småningom större rättssäkerhet ernås och järnvägens ansvar strängare fastslås.

## 6. Lossning av gods.

Den lossningsfrist som lämnas godsemottagaren är i många fall alldeles för kort för att den, även med de lämpligaste urlastningsanordningar, skulle kunna äga rum före tidens utlöpande, och även om bestämmelsen ifråga är att härleda från den genom kriget skapade bristen på tomvagnar, så torde dock en skälig ändring till trafikanternas förmån här vara att rekommendera. Exportföreningen vill även för sin del kraftigt understryka behovet av nyanskaffning av fullt modern vagnmateriel, då det är av stor vikt att snabb lossning kan ske i hamnarna av speciellt tyngre gods, såsom malm, tackjärn m. m. För malmtransporten torde sålunda fullt sidotippande vagnar med mekaniska lossningsanordningar behöva nyanskaffas och i övrigt en allmän förnyelse och utvidgning av järnvägsparken vara av ett verkligt behov.

Sveriges Allmänna Exportförening ber sålunda under hänvisning till ovanstående utredning få starkt betona vikten av att den av motionären påkallade utredningen ang. omarbetning av nu gällande järnvägstrafikstadga måtte komma till snar verkställighet under samverkan med erfarna representanter för näringsgarne, vilkas medverkan torde vara en av förutsättningarna för att denna fråga skulle lösas till förmån såväl för staten som den enskilde. Exportföreningen får därför på det kraftigaste tillstyrka den ifrågavarande motionen om att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att en omredigering av järnvägstrafikstadgans bestämmelser snarast möjligt företages, ävensom att representanter för handeln och industrien sättas i tillfälle att därvid deltaga.

Stockholm den 15 mars 1919.

Å Styrelsens för Sveriges Allmänna Exportförening vägnar:

*H. L. F. Lagercrantz.*

Eric Nylander.

*Bilaga 3.*

Till

Riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

I anslutning till sitt yttrande av den 22 nästlidne mars får kungl. järnvägsstyrelsen, som varit i tillfälle att taga del av de yttranden, som av utskottet inforrats från Sveriges allmänna exportförening och Sveriges industriförbund med anledning av herr Röings i riksdagens andra kammare väckta motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av järnvägstrafikstadgan, härigenom framföra några erinringar beträffande de i berörda yttranden gjorda ut-

talandena. Styrelsen har ansett sig vilja bemöta dessa uttalanden, särskilt av den anledningen att exportföreningen på grund av vissa industriidkares och exportörers yttranden ansett sig hava fog för det allmänna uttalandet, att en *grundlig* omredigering av stadgans olika bestämmelser måste vidtagas, för att ej våra exportörers strävanden att i den stundande hårda konkurrensen på ett framgångsrikt sätt föra ut sina alster på världsmarknaden skola lamslås. Om de av exportföreningen i skrivelsen framdragna exemplen skola utgöra det bärande underlaget för berörda uttalande, måste det med skärpa framhållas, att svaret på frågan om behovet av trafikstadgans omarbetande icke bör få göras beroende av så svagt motiverade och så litet genomtänkta påståenden, som de sålunda framburna.

I fråga om de av exportföreningen framhållna synpunkterna får styrelsen göra följande erinringar.

### 1. Emballage.

I fråga om uttalandena rörande godsets emballering får styrelsen hänvisa till styrelsens principiella uttalande i skrivelsen till utskottet av den 22 nästlidne mars, vari den icke ovanliga vanföreställningen om järnvägarnas fullständiga ansvarsfrihet för sådana sändningar, vilka inlämnas med bristfälligt emballage, erhållit sin rätta belysning. Styrelsen måste också med bestämdhet protestera mot exportföreningens påstående, att järnvägarna bruka skydda sig mot varje skadersättningsanspråk genom att, *hur väl en vara än är emballerad*, påsätta sin stämpel »*bristfälligt emballage*». I talrika till styrelsens kännedom komna fall ha stationerna tvärtom försummat sin skyldighet att fritaga järnvägen från ansvars- skyldighet för skada på grund av emballagets ofullständighet, ehuru emballaget tydligen varit alldeles otillräckligt. Såsom i styrelsens förutberörda skrivelse framhållits, förekommer visserligen ett och annat fall, där stationer missuppfattat givna föreskrifter, men dessa fall rättas givetvis, så fort styrelsen därom erhåller kännedom.

Av exportföreningens yttrande i emballagefrågan synes framgå, att föreningen vill göra gällande, att tecknandet av en förklaring å fraktsedeln om godsets bristfälliga emballering skulle i och för sig bidra till att skapa en dålig anda bland järnvägens personal, varvid föreningen synbarligen utgår från, att personalen icke skulle behandla dylikt gods med samma omsorg som annat gods. Styrelsen får i anledning härav framhålla, att den personal, som lastar godset å avsändningsstationen, omlastar detsamma under transporten eller lossar det å bestämmelsestationen, i regel icke har tillgång till fraktsedeln och sålunda icke kan ha reda på, huruvida trafikanten lämnat någon förklaring beträffande emballagets tillstånd eller icke. Själva påteckningen på fraktsedeln kan sålunda icke inverka på godsets behandling, sedan godset väl emottagits på avsändningsstationen och inlagts i avsändningsmagasinet.

Att exportörerna skulle stå alldeles rättslösa även inför påtagliga bevis om grov vårdslöshet från järnvägspersonalens sida, måste styrelsen bestämt bestrida, ty finnas sådana påtagliga bevis, så lär ingen järnvägsförvaltning undandraga



sig ersättningsskyldighet. Det må i detta sammanhang framhållas, att det icke kan finnas fog för att generellt påbürda järnvägens personal mera än trafikanternas egen personal skulden för de skador, som vid transport uppstå å bräckligt gods. De skador, som upptäckas vid godsets uppackning hos mottagarna, kunna likaväl ha uppstått under transporten till eller från järnvägen, som under det godset varit i järnvägens vård.

Då föreningen uttalar sig för att glasdamejeanner skola få anses som tillfredsställande emballage, om de blott äro förpackade i korgar, må det till en början framhållas, att järnvägen icke kan eftergiva något på det nuvarande villkoret, att en damejeanne skall vara placerad i balja, avsedd att uppsamla innehållet, därest damejeannen skulle gå sönder, då eljest såväl järnvägens materiel och annat gods som personalen skulle vid inträffat missöde kunna utsättas för allvarliga skador. Är emellertid damejeannen omgiven av lämpligt packningsmaterial och insatt i helt omslutande korg samt nedsatt i balja, godkännes sådan förpackning. Det är sålunda icke, såsom föreningen påstår, endast järnfat som godkänns som tillräckligt emballage för syretransporter och dylikt.

I detta sammanhang vill styrelsen framhålla, att en glasdamejeanne är i hög grad utsatt för fara att skadas. Järnvägen kan icke vid någorlunda ekonomisk drift befordra dylika damejeanner i särskilda vagnar, utan måste — såvida det icke är fråga om hela vagnslaster — sammanlasta dem med annat gods. Det kan därvid, utan att kunna betraktas som vårdslöshet från järnvägspersonalens sida, lätt inträffa, att damejeannerna bliva skadade, t. ex. vid in- och urlastning av annat gods å en mellanstation i mörker eller bristfällig belysning i vagnarna, och faran för skada är givetvis väsentligt större, om glaset är oskyddat.

Vad beträffar den av en trafikant omtalade sönderslagna träfräsmaskinen, kan styrelsen, i saknad av närmare upplysningar angående fallet ifråga, icke uttala sig annorlunda än att framhålla några synpunkter, som kunna belysa frågan. Maskiner försändas esomoftast oemballerade. Ofta nog äro maskinerna exempelvis övertunga och därigenom utsatta för faran att stjälpas. De äro härigenom svårhandterliga. Järnvägarna ha icke alltid tillgång på personal, som är fullt förtrogen med den ändamålsenliga behandlingen av allt slags gods; brister det i vana och färdighet vid lastning eller lossning av en sådan oemballerad maskin, som ovan antytts, kan skada lätt uppstå, utan att den kan tillskrivas vårdslöshet från personalens sida. Järnvägen kan, såsom affär betraktad, under dylika förhållanden icke påtaga sig risken för skadegörelse, utan måste fordra antingen att maskinen emballeras eller också att järnvägen fritages från ansvar för skador på grund av bristen av emballage.

Ifråga om emballering och ersättningsmöjligheter för lavoaruppsatser av marmor anger ett marmorbruk, dels att järnvägen föreskriver, att emballaget skall utgöras av täta lådor av två tums tjockt virke i stället för de eljest använda lådorna eller häckarna, där emballagebräderna sitta mycket glest, dels att ersättning för uppkomna skador icke kunnat erhållas, då järnvägen anført, att emballaget icke varit »i enlighet med instruktioner». Någon sådan instruktion, som antytts, har icke från järnvägsstyrelsens sida givits, varken beträffande

kravet på täta lådor eller lådor av sådant virke som angivits. Att järnvägsstyrelsen icke vägrar ersättning för skador å dylika marmorskivor framgår däraf, att av 11 på måfå genomsedda ansökningar om ersättning för dylika skador endast en avslagits, och detta av den anledning, att skadan tydligen haft sin grundorsak i en i godset befintlig gammal spricka. Ersättningarna hava utbetalats utan att järnvägen ens fordrat intyg om att godset varit helt vid inlämningen. I de angivna fallen har järnvägsstyrelsen sålunda visat det största tillmötesgående, vilket i sin mån jävar de genom exportföreningen gjorda uttalandena, att den enskildes rätt gent emot järnvägen blivit oskäligt kringskuren genom trafikstadgan.

Vad beträffar det av en firma framdragna exemplet beträffande emballering av rördelar i papper, så synes det styrelsen icke nödvändigt att begära förklaring i fraktsedeln angående otillräckligt emballage, för såvitt pappersomslaget är tillräckligt starkt. Det torde, om papperet är för tunt, icke kunna bli fråga om skada å själva godset, utan endast om omslagets söndertrasande med påföljd att innehållet skingras. Det är tydligt, att risken härför bör läggas på avsändaren.

En annan firma framhåller, att en varuemottagare genom att järnvägen som oemballerat betraktar även gods i häckar, ramar eller s. k. skelettemballage, står rättslös för skador som uppstå under transporten. Detta påstående är missvisande. Har skada uppstått och denna verkligen är att tillskriva det mindre goda emballaget, kan det icke vara rimligt, att järnvägen skall ersätta densamma. Är skadan däremot icke att tillskriva emballagets otillräcklighet, står trafikanten visst icke rättslös utan har samma rätt att utkräva skadeersättning av järnvägen som i fråga om varje annan sändning. Emellertid har det visat sig, att flera järnvägsstationer varit tveksamma, i vad mån häckar skola anses vara fullgott emballage och styrelsen har därför uttalat sig för att, därest godset är inneslutet i ett inre emballage, t. ex. kartonger, som i sin tur äro inneslutna i spjälhäckar, ur vilka innehållet icke kan avlägsnas, med mindre spjälor lösbrytas och det inre emballaget förstöres, skall emballeringen anses tillräcklig.

Exportföreningen framhåller båtbyggeriers olägenhet av att presenningar icke få av järnvägen hyras för transport av båtar. Något förbud härför finnes dock icke, endast en allmän bestämmelse om, att presenningar icke få användas för att täcka gods, som genom utstående spetsar, skarpa kanter och hörn eller frätande egenskaper lätt förorsaka skada å presenningarna, mot vilken bestämmelse exportföreningen uttryckligen sagt sig icke hava något att erinra.

Vad beträffar påståendet att det skulle vara praktiskt omöjligt för en enskild hålla egna presenningar, på grund av att dessa i de flesta fall komma bort, förvånar det styrelsen, att ett sådant påstående överhuvudtaget kan göras, då det dels borde vara allmänt bekant, att många trafikanter anskaffat egna presenningar, dels är ett faktum att klagomål över bortkomna presenningar äro sällsynta. Därest en presenning behörigen angivits å fraktsedeln och aumälan om, att presenningen saknas vid framkomsten, göres i behörig tid, är järnvägen ersättningskyldig i vanlig ordning.

## 2. Vägning av godset.

Exportföreningen framhåller, att tvister ofta uppstå mellan järnvägen och godsemottagaren på grund av att järnvägens vägning ej överensstämmer med inlastarens eller mottagarens kontravägning, och speciellt torde detta vara fallet beträffande vagnslastsändningar, då järnvägens vikt beräknas efter å vagnen utsatt, en gång för alla fastställd vikt, utan hänsyn till dess verkliga vikt vid avsändningen. Föreningen framhåller, och detta med rätta, den stora roll, som regnig väderlek spelar ifråga om vagnens vikt, då givetvis en vagns egen vikt förändras, om den utsättes för väta. Men vid bedömandet av denna fråga bör man ihågkomma, att järnvägen icke åtagit sig och icke kan åtaga sig att väga gods i ändamål att den utfunna vikten skall ligga till grund för faktureringen. Järnvägens uppgift härvidlag kan väl ej rimligtvis ens ur trafikanternas synpunkt vara att besörja detta. Järnvägens vägning av godset är huvudsakligen förestavad av behovet att få ett underlag för fraktdebiteringen och i vissa fall av behovet att vinna visshet om, att en vagn icke är överbelastad. Den ungefärliga vikt, som järnvägen erhåller genom vägning av godset tillsammans med vagnen och genom fråndragandet från den sålunda erhållna vikten av vagnens egen medelvikt, är för järnvägen fullt tillräcklig för fraktdebiteringen. För faktureringsändamål skulle givetvis fordras betydligt mera minutiös vägning, d. v. s. noggrann vägning av vagnen, först såsom tom och sedan såsom lastad, vilket allt skulle för järnvägen medföra stora kostnader, utan att järnvägen för egen räkning hade behov av dylik noggrann vägning. Järnvägen skulle också genom ett sådant åtagande bli indragen i tvister, huruvida faktureringen är riktig och trafikanterna skulle lägga hela skyldigheten att bevisa varans vikt ur faktureringsynpunkt å järnvägen. Önskar en avsändare undandraga sig besväret med godsets vägning och i stället lägga den av järnvägen utrönta vikten till grund för faktureringen, så är det hans ensak, men bör icke ådraga järnvägarna större skyldigheter än som äro betingade av järnvägens egna krav, d. v. s. att bestämma vikten för fraktberäkningen. Det står för övrigt avsändaren fritt att mot erläggande av stadgad avgift få vagnen vägd tom, innan lastningen sker, och därigenom eliminera den missvisning, som särskilt vid otjänlig väderlek kan uppträda i fråga om vagnens egen vikt.

Det av exportföreningen återgivna påståendet av en trafikant, att det är för järnvägen möjligt att med hänvisning till trafikstadgan undandraga sig vägning och kontrollräkning, ehuru godsets avlastare gjort framställning härom, är, såsom järnvägsstyrelsen förut framhållit, i sak oriktigt. Järnvägsstyrelsen har åtminstone icke någon erfarenhet om att stationerna annat än rent undantagsvis och detta på grund av särskilda förhållanden avböja begäran om vägning och kontrollräkning. Att järnvägarna skulle, såsom berörda trafikant påstått, åberopa sig på trafikstadgans § 81 för att undgå ersättningskrav i de fall, då kontrollvägning genom järnvägens försorg icke ägt rum, är icke heller riktigt. I § 81 finnes icke något stadgande, som kan lämna det minsta stöd för befrielse för järnvägen att utbetala ersättning i ett dylikt fall.

Ifrågavarande trafikant påstår vidare, att bevis genom tvenne ojäviga per-

soner såväl på avlastnings- som ankomststationen angående godsets antal och vikt icke i och för sig skulle ålägga järnvägen något ansvar annat än efter ett domslut, antingen genom rättegång eller skiljedom. Detta påstående är icke heller riktigt.

I fråga om det av en firma framdragna exemplet rörande ett parti blad-vass från Askersund till Jönköping, vilket av järnvägen angivits väga 16,900 kg., ehuru detta av allt att döma vore alldeles för mycket, må framhållas följande. Då avsändaren vid avsändandet återfick fraktsedelsdubletten, borde han hava omedelbart gjort anmärkning mot den å fraktsedeln angivna vikten (det antages, att vagnen såsom brukligt blev vägd å avsändningsstationen). Mottagaren borde också, då han utlöste vagnen, hava gjort anmärkning mot vikten, ett förhållande, som till och med firman ifråga insett vara riktigtast. Hade å någondera sidan sådan anmärkning gjorts, så hade kontrollvägning kunnat företagas. Firman ifråga säger att det är rätt vanligt, att godsemottagare utkvittera och lossa vagnar utan att först undersöka, huruvida allt är som sig bör. I ett fall sådant som det relaterade hade en hänvändelse till järnvägsstyrelsen med anhållan om restitution utan tvivel lett till önskat resultat, då felvägning uppenbarligen förelegat. Ur principiell synpunkt anser sig styrelsen böra uttala, att det icke synes rimligt att av järnvägarna fordra, att de skola vara beredda att, med underkännande av sina egna viktsiffror, godtaga trafikanternas på lösa beräkningar grundade uppgifter, oaktat trafikanterna försummat flera tillfällen att begära kontroll å järnvägens uppgifter. Gent emot dylik försumlighet från trafikanternas sida synes talet om *järnvägarnas* brist på affärsmässig skötsel rätt egen-domligt.

### 3. Transport i öppna vagnar.

Beträffande denna del får järnvägsstyrelsen hänvisa till sina uttalanden i skrivelsen av den 22 nästlidne mars. Då exportföreningen påfordrar, att järnvägens fulla ansvar bör utsträckas till varje transport i öppna vagnar, motive-rande detta med att trafikanterna vid rådande vagnbrist äro hänvisade till att begagna öppna vagnar med presenningar för visst ömtåligt gods, får styrelsen framhålla, att detta är en fråga, som ytterst sammanhänger med frågan om storleken av fraktavgifterna för varan. Att hålla täckta vagnar för allt gods, som över huvud taget kan lastas i dylika vagnar, skulle givetvis öka befodringskostnaderna och därmed också fraktavgifterna. I trafikanternas eget intresse håller därför järnvägen öppna vagnar för sådant gods, som i regel är mindre ömtåligt och mindre värdefullt, men om järnvägen under sådana villkor kan hålla lägre frakter, bör också den större risk, som härigenom uppstår, rättvisligen drabba trafikanterna och icke järnvägen. Att — såsom påståtts — varu-ägaren, därest öppen vagn med presenning skulle anvisas för en sändning, skulle stå alldeles rättslös, får styrelsen tillbakavisa såsom oriktig. Då det av sammanhanget synes framgå, att exportföreningen därmed menar, att avsändaren måste nöja sig med bristfälliga presenningar, visar detta på obekantskap med rätta förhållandet. Avsändaren är nämligen icke skyldig att godtaga dylika presenningar.

#### 4. Ersättning för skadat eller förkommet gods.

Då de framhållna synpunkterna i huvudsak skärskådats i styrelsens mera nämnda skrivelse den 22 nästlidne mars, må här, med anledning av det av en mekanisk verkstad angivna exemplet, blott anföras, att gods, som icke av järnvägen kan utlämnas inom trettio dagar efter leveransfristens utgång, må av den förfogandeberättigade anses vara förlorat, och kan han alltså dels förklara sig icke vilja mottaga det, därest det tillrättakommer efter den sålunda angivna tiden, dels — i överensstämmelse härmed — omedelbart begära ersättning för godset. Efter de trettio dagarnas utgång har trafikanten alltså handlingsfrihet i fråga om nybeställning av icke levererat gods.

Slutligen anser sig styrelsen i anledning av exportföreningens uttalande om järnvägspersonalens uppfattning om sitt ansvar böra framhålla, att, även om personalen icke helt kan fritagas från att under de senaste åren hava låtit komma sig till last att icke behandla godset med nödig omsorg, detta måste till huvudsaklig del betraktas som en kristidsföreteelse. Redan nu kan man vid efter hand inträdande stabilisering i personalförhållandena spåra början till en tillfredsställande återgång till förhållandena före kriget. Anledningarna till klagomål på järnvägens personal komma därför säkerligen att minskas. Att hänföra de påtalade missförhållandena till trafikstadgan är emellertid under alla förhållanden obefogat.

Exportföreningen anför, att det borde absolut förbjudas, att järnvägspersonalen i avsändarens eller emottagarens frånvaro undersöker för befordring inlämnat gods. Betyggande bestämmelser härom synas emellertid finnas redan i trafikstadgans § 61 mom. 1, vari stadgats att undersökning skall försiggå i två vittnens närvaro, såvida icke undersökningen är att hänföra till sådana mått och steg, som offentlig myndighet i allmänna säkerhetens och ordningens intresse är berättigad att vidtaga. Genom berörda stadgande torde trafikanternas intresse vara fullt tillvaratagna.

I fråga om skador genom bräckage lämnar det i skrivelsen anförda exemplet ett tydligt prof på den risk, som är förenad med transport av vissa bräckliga föremål. En järnväg kan med kändedom om denna risk icke åtaga sig transporter av dylika varor med fullt ansvar, med mindre sådana avgifter erläggas, att alla omkostnader (befordringskostnader, skadeersättningar etc.) bliva täckta. Om järnvägen skulle övertaga ansvaret, skulle detta alltså resultera i höjda fraktavgifter. Det kan ifrågasättas, huruvida detta är för trafikanterna bättre än att betala lägre frakter och själva stå viss risk vid inträffad skada, som icke kan tillskrivas vållande från järnvägspersonalens sida.

Samma är förhållandet angående brandrisk för bland annat träkol.

Vad Exportföreningen uttalar beträffande kontrollering av godset å bestämmelsestationen m. m. torde bero på något missförstånd. I regel torde det väl icke vara omöjligt för en godsemottagare att, innan han hemför godset från stationen, underkasta det en sådan undersökning, att därav kan framgå, huruvida skada synes föreligga eller icke. Vidare står det såväl avsändare som mottagare fritt att begära kontrollvägning av godset, vilket endast av särskilda skäl vägras.

Dessutom är det möjligt för mottagaren att i de få fall, då sådan vägran förekommer, genom vägning inför ojäviga vittnen erhålla bevis om godsets vikt. Slutligen finnes det icke något hinder för honom att utfå ersättning för en skadad godssändning, även om godset utkvitterats, därest anmälan blott sker inom i trafikstadgan föreskriven tid och intyg att skadan icke uppkommit före eller efter järnvägstransporten presteras.

Att järnvägen endast ytterst sällan skulle taga initiativet till en förkommen försändelses tillrättaskaffande är icke med sanningen överensstämmande. I det avseendet äro noggranna föreskrifter utfärdade och tillämpade och styrelsen har inrättat en särskild expedition för att på ett rationellt sätt uppsåra felsänt gods.

Efter denna redogörelse anser sig styrelsen böra yttra några ord med anledning av exportföreningens i början av järnvägsstyrelsens föreliggande skrivelse omnämnda yttrande rörande faran för att konkurrensen med utlandet skulle lamslås, därest trafikstadgan icke bleve föremål för en grundlig omredigering. Vad som av styrelsen i det föregående påpekats och anförts torde i och för sig visa, att föreningen och dess omnämnda medlemmar icke tillräckligt väl känna till trafikstadgan och trafikanternas vare sig skyldigheter eller rättigheter gentemot järnvägen. Detta förhållande kan ju förklara de påtagliga överdrifterna i föreningens ifrågavarande yttrande, men det synes styrelsen dock, att föreningen, innan den gör ett sådant uttalande som det nyss nämnda, hade bort tränga närmare in i den författning, varom den yttrar sig. Det torde vara nog att påminna om, att kontinentens stora exportländer länge tillämpat de bestämmelser, som återfinnas i trafikstadgan, i sin direkta trafik till utlandet och att flera länder, däribland Tyskland, vilket ju som exportland stått långt framför Sverige, ha tillämpat bestämmelserna även i sin inhemska exporttrafik, utan att någon lär kunna påstå, att deras exporthandel lamslagits. Redan detta faktum torde vara nog för att visa, huru obefogat ett sådant generellt yttrande är som det ovan berörda.

---

Beträffande Sveriges industriförbunds skrivelse får styrelsen, då styrelsen redan i sin skrivelse den 22 nästlidne mars i huvudsak berört de synpunkter, som förbundet framfört, inskränka sig till att meddela, att förbundets påstående, att det internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg icke skulle innehålla samma bestämmelser som trafikstadgan i vad avser ansvarsskyldigheten för sådan skada, som uppstår därigenom, att godset fryser, jäser, smälter eller självantändes, nog vid ett första påseende kan befinnas riktigt. Den påtalade olikheten ligger dock endast däri, att trafikstadgan upptager flera exempel på vad som avses med skada på grund av godsets naturliga beskaffenhet än internationella fördraget. Huvudstadgandet är emellertid ett och detsamma, nämligen, att järnvägen icke ansvarar för sådant gods, som på grund av sin *naturliga beskaffenhet* är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, *för såvitt skadan är att tillskriva denna godsets beskaffenhet.*

---

De yttranden, som avgivits av de två här ovan angivna föreningarna, kunna, enligt järnvägsstyrelsens åsikt icke anses utgöra tillräcklig bakgrund för påståendet om behövligheten av en genomgripande omarbetning av trafikstadgan. Mot en överarbetning av stadgan för förtydligande och utveckling av densamma i vissa hänseenden har järnvägsstyrelsen, såsom förut uttalats, icke något att invända. Denna överarbetning bör, i enlighet med vad järnvägsstyrelsen förut föreslagit, lämpligen ske genom järnvägsstyrelsens försorg, varefter förslaget bör hänskjutas till järnvägsrådet, som kan behandla detsamma jämväl ur trafikanternas synpunkt. Enligt styrelsens förmenande böra statsmakterna tillse, att icke järnvägarna betungas med för trafikanterna ensidigt gynnsamma befordringsbestämmelser, vilkas tillämpning givetvis alltid resulterar i betungande utgifter för staten, vad statens järnvägar beträffar, och för andra affärsföretag, vad de enskilda järnvägarna beträffar.

Stockholm den 2 april 1919.

A. M. GRANHOLM.

*Aldo Almqvist.*

*Bilaga 4.*

Till

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Sedan utskottet i skrivelse den 4 sistlidne februari lämnat jernkontoret tillfälle att till utskottet inkomma med yttrande över en av herr Röing inom Andra kammaren väckt motion nr 202 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga, hava fullmäktige i jernkontoret remitterat ärendet till överingenjör A. Wahlberg i jernkontoret, vilken till jernkontoret inkommit med en promemoria i ärendet, vilken i avskrift här närläggas.

Under åberopande av vad i berörda promemoria uttalats, få fullmäktige för sin del förorda bifall till den väckta motionen.

Stockholm den 15 mars 1919.

På fullmäktiges vägnar:

EMIL KINANDER.

*/ Axel Alexanderson.*

Avskrift.

*Bilaga 5.*

*Promemoria*

beträffande omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga med anledning av en av herr Röing väckt motion i ämnet.

För att erhålla kännedom om de önskemål och fordringar, järnindustriens godsbefraktare hava beträffande järnvägsbefraktningar i allmänhet, har jag tillskrivit några av cheferna för de större järnverken med begäran om deras uttalanden i berörda frågor, varjämte jag varit i tillfälle att taga del av exportföreningens skrivelse till Andra kammarens tillfälliga utskott nr 3 i berörda ärende.

Beträffande sistnämnda skrivelse instämmer jag i väsentliga delar, men vill dock här anföra ett par av de viktigaste anmärkningar, som i yttranden från ovannämnda järnverkschefer framkommit mot gällande järnvägstrafikstadga, och som särskilt beröra järnindustriens fraktförhållanden.

1) Vägning av godset och i samband därmed stående eventuella ersättningsanspråk.

I de fall godsbefraktaren själv ombesörjer godsets ilastning och järnvägen förvägrat godsets vägning, vilket senare kan ske, då »järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva» (§ 61, mom. 3), synes befraktaren stå alldeles rättslös gent emot järnvägen. (Jämför § 65, mom. 3, som säger:

»Beträffande sådant gods, vars lastning åligger avsändaren, utgöra dock fraktsedelns uppgifter om godsets vikt och stycketal icke något bevis mot järnvägen, såvida icke järnvägen låtit väga eller räkna godset och anteckning därom gjorts å fraktsedeln»).

För att i möjligaste grad avhjälpa detta missförhållande torde med fog kunna påfordras bättre mekaniska anordningar för vägning av godset, åtminstone på alla sådana platser, där regelbunden masstransport förekommer. Lämpliga vägar för kontrollerande av vikterna borde även från järnvägsförvaltningarnas sida vara ett önskemål.

Svårigheten att utfå ersättning för förkomna eller skadade varor är också allmänt känd. En bidragande orsak härtill torde vara, att man först måste utkvittera godset, innan man har rätt till att undersöka det.

2) Järnvägens frihet från ansvar om godset, då detta befordras i öppen vagn.

Rörande denna anmärkning må omnämnas, att särskilt under de gångna krigsåren det ofta visat sig omöjligt att inom rimlig tid eller ens alls erhålla täckta vagnar, varigenom godsbefraktarna mest nöja sig med att använda öppna vagnar, därmed riskerande att godset tager skada eller förkommer under transporten. Som bekant hava också stölder under dylika transporter ägt rum i stor omfattning, särskilt vad tackjärn beträffar.

3) Utom vad ovan nämnts beträffande transportförhållandena m. m. har även framhållits, att skiljedomsförfarandet rörande tvister i dylika ärenden i en del fall varit ägnat att ingiva misstroende hos den enskilde befraktaren. En populär upplysningsverksamhet rörande sättet för utbekommande av ersättning samt godsbefraktarens rätt till klagan eller ärendets hänskjutande till skiljedomsstol ävensom beträffande gällande trafikstadgas tillämpning i sin helhet skulle därför ur många synpunkter vara ändamålsenligt och stärka förtroendet gent emot järnvägarna. Däremot ställer jag mig tveksam inför det omlägningsförslag beträffande tvisters avgörande, som exportföreningen i sin ovanberörda skrivelse framlagt.

Tiden har icke medgivit verkställandet av den omfattande utredning, som



kräves för att ingående belysa nu råda missförhållanden vid godstransporter, men torde av det anförda framgå, att vår järnindustris målsmän bestämt instämma uti här ifrågavarande motion.

Stockholm den 15 mars 1919.

*Axel Wahlberg.*

Vidimeras ex officio  
*Axel Alexanderson,*  
t. f. ombudsman hos jernkontoret.

*Bilaga 6.*

Till  
Riksdagens Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Med skrivelse till svenska järnvägsföreningen den 4 februari 1919 har utskottet, i ändamål att bereda föreningen tillfälle att inkomma med yttrande över densamma, översänt en av herr Röing i Andra kammaren väckt motion nr 202, däruti hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att omarbetning av gällande järnvägstrafikstadgas bestämmelser måtte snarast möjligt företagas samt representanter för handel och industri sättas i tillfälle att därvid deltaga.

I anledning härav får järnvägsföreningen äran anföra följande:

Motionären har gjort gällande, att genom trafikstadgans bestämmelser järnvägarna blivit mer än tillbörligt gynnade på trafikanternas bekostnad; och synes motionären åsyfta, att en mera omfattande omarbetning av trafikstadgan bör komma till stånd.

För sin del anser föreningen emellertid, att det icke kan med fog påstås, att järnvägarna genom trafikstadgans bestämmelser fått intaga en alltför gynsam ställning i förhållande till trafikanterna, utan torde det kunna sägas, att bestämmelserna i fråga innebära en i det hela lämplig och väl avvägd reglering av rättsförhållandet mellan järnvägarna och vederbörande trafikanter.

Framhållas må, att trafikstadgan är utarbetad efter förebilden av och i nära överensstämmelse med det s. k. internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg; och vad detta senare angår är att nämna, att det tillkommit efter omfattande förarbeten av med förhållandena på järnvägstransporternas område synnerligen förtrogna personer, samt antagits och under en lång följd av år tillämpats av flertalet europeiska länder.

Det torde också i detta sammanhang böra framhållas, att det ingalunda är så, att trafikstadgan tillkommit utan att representanter för handel och industri haft tillfälle att framföra sina önskemål och synpunkter. Järnvägsrådet, som inom sig innesluter representanter även för de nämnda näringarna, har nämligen hörts i ärendet samt på ett ingående sätt behandlat det preliminära förslag, som föregick det definitiva förslag, vilket legat till grund för den av Kungl. Maj:t ut-

*Bihang till riksdagens protokoll 1919. 13 saml. 3 avd. 11 häft. (Nr 11.) 7*

färdade stadgan; och till flera av de erinringar, som av järnvägsrådet framställts, har, såsom framgår av kungl. järnvägsstyrelsens den 26 april 1912 avgivna yttrande, då det definitiva förslaget översändes till Kungl. Maj:t, hänsyn tagits vid förslaget utarbetande.

Föreningen anser, att de huvudprinciper, på vilka trafikstadgan med dess bestämmelser om järnvägarnas ansvarighet för emottaget gods är byggd, äro väl grundade och att någon ändring eller rubbning av dem icke bör komma i fråga.

Efter detta allmänna uttalande torde föreningen böra yttra sig angående motionärens anmärkningar och uttalanden beträffande trafikstadgan.

Vad till en början angår motionärens anmärkning om att ett flertal av trafikstadgans bestämmelser äro varandra motsägande, vill föreningen uttala, att det hade varit önskvärt, att motionären anfört åtminstone några sådana bestämmelser.

I anledning av motionärens uttalande angående järnvägarnas monopolartade ställning må framhållas, att järnvägarna icke såsom andra fraktförare äga frihet att, därest de av en eller annan anledning skulle så finna lämpligt, icke åtaga sig en transport, utan äro de skyldiga att på vissa, på förhand bestämda villkor mottaga gods till befordran.

Då motionären säger, att en järnvägsförvaltning enligt trafikstadgan är i stånd att ensam föreskriva, under vilka vilkor allmänheten får använda dess trafikanstalter, må anmärkas, att § 1 mom. 1 i trafikstadgan innehåller den bestämmelsen, att annan inskränkning icke må göras i de rättigheter, som enligt stadgan eller Kungl. Maj:ts särskilda beslut tillkomma allmänheten, än som påfordras för upprätthållande av ordning och säkerhet.

Motionären synes vara av den meningen, att, därest gods skulle till skydd mot skada under transporten kräva ett i förhållande till godsets eget värde dyrbart emballage, järnvägen icke bör vara berättigad att fordra sådant emballage, men ändock skall vara skyldig att svara för all skada å godset.

Med avseende härå må framhållas, att järnvägen med nödvändighet måste kunna få stuva godset för att kunna utnyttja vagnsutrymmet samt utrymmet i sina magasin. Men för att stuvningen skall kunna ske, är tillfredsställande emballage nödvändigt. Vad det i avseende å emballagets beskaffenhet kommer an på är, att emballaget skall kunna skydda godset mot skada vid den behandling, för vilken det vid järnvägsbefordran regelmässigt måste bliva utsatt. Emballagets beskaffenhet kan således uppenbarligen icke få göras beroende av godsets större eller mindre värde, utan bör frågan därom uteslutande bedömas med hänsyn till godsets egenskap att tarva skydd mot risken för skada.

I anledning av motionärens uttalande angående skyldighet för trafikant att i vissa fall bevisa, att uppkommen skada förorsakats genom personalens vårdslöshet eller oförsiktighet, må framhållas, att vid inträffad skada noggrann undersökning skall företagas och skriftlig redogörelse däröver upprättas. Genom järnvägens försorg anskaffas på sådant sätt bevis om sättet för skadans uppkomst. För övrigt är att märka, att vid avgörandet av ersättningsmål bevisprövningen ju är fri, vadan man i praktiken ingalunda fordrar att trafikanten skall kunna förebringa bevisning om, när eller på vad sätt skadan uppkommit utan endast

att skadan *måste* hava uppkommit genom vållande av järnvägen eller dess personal. Till undanröjande av varje ovisshet skulle man emellertid kunna tänka sig en ändrad förtydligande avfattning av § 81 mom. 3, därav framginge, att bestämmelsen ifråga skall fattas och tillämpas så som nyss nämnts.

Det är ingalunda såsom motionären påstår så, att godsbefraktaren såsom regel har att förebringa bevis för, att järnvägens påståenden äro oriktiga. Huvudregeln, som innehålles i § 80, stadgar tvärtom, att järnvägen är ansvarig för förlust av eller skada å emottaget gods, därest järnvägen icke förmår bevisa, att skadan uppstått genom den föfogandeberättigades vållande eller till följd av något förfogande av honom, som icke föranletts av någon försummelse av järnvägen eller på grund av godsets naturliga beskaffenhet eller genom händelser av högre hand.

Motionären har framställt anmärkning däremot, att, om beträffande vagnslastgods godsbefraktaren själv vägt godset samt uppgivit vikten, godsbefraktarens viktuppgift icke utgör något bevis mot järnvägen, även om godsbefraktaren kan styrka uppgiftens riktighet. Det påstående, som denna anmärkning innehåller, är icke riktigt. Trafikstadgan bestämmer icke något sådant. Av § 61 mom. 3 framgår tvärtom, att trafikanten kan, även för det fall att järnvägen verkställt vägning av godset, få styrka felaktighet beträffande järnvägens viktuppgift eller med andra ord, att hans egen viktuppgift är riktig. Enligt föreningens åsikt kan det icke vara rimligt, att järnvägen skall vara skyldig att utan vidare taga för god en av trafikant lämnad viktuppgift. Till vilka konsekvenser skulle icke en sådan sakernas ordning kunna leda?

Tvärt emot vad motionären påstår har trafikanten rätt att påfordra, att hans uppgift i fraktsedeln om godsets vikt skall kontrolleras av järnvägen. Trafikstadgan föreskriver nämligen under § 61 mom. 3, att järnvägen på avsändarens därom i fraktsedeln införda begäran är skyldig att fastställa och i fraktsedeln införa godsets vikt ävensom kolliantalet, för så vitt järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva samt vikten kan utrönas medelst järnvägens vågar eller godsets beskaffenhet utan större svårighet medgiver fastställandet av kolliantalet. Att järnvägen skulle utan giltiga skäl undandraga sig fullgörande av berörda skyldighet anser föreningen, att man icke bör få förutsätta. Det är för övrigt icke så, att järnvägen är fri från ansvar för viktförlust eller minskning av kolliantalet, därest kontrollvägning eller kontrollräkning icke ägt rum. Kan trafikanten på tillfyllestgörande sätt bevisa, att minskning av sändningsvikt eller kolliantal ägt rum, under det sändningen befunnit sig i järnvägens vård, blir järnvägen givetvis ersättningsskyldig för den händelse icke särskild anledning till befrielse föreligger.

Motionärens påstående att järnvägen befrias från ansvar, om godset befordras i öppen vagn, är icke riktigt. Enligt § 81 mom. 1 a gäller nämligen, att järnvägen är fritagen från ansvar endast för det fall, att skadan är att tillskriva den med befordringen i öppen vagn förenade särskilda risk.

Det är icke så, att blotta åberopandet av de i § 81 angivna omständigheterna såsom frånvaro av eller bristfällighet med avseende å emballage, otillfredsställande lastning samt godsets egenskap att kunna bräckas, ruttna, frysa, avdunsta eller

läcka är tillfyllest för att befria järnvägen från ansvar. Endast, därest skadan enligt skiljemännens bedömning är att tillskriva någon sådan omständighet, må nämligen befrielse från ansvar äga rum. I regel lär ett dylikt bedömning ske utan att från trafikantens sida förebringas bevisning i saken. I verkligheten är det järnvägen, som har bevisningsskyldigheten. Järnvägen måste nämligen bevisa förefintligheten av någon sådan omständighet, som nyss nämnts, för att befrielse från ansvar skall kunna inträda.

Vad angår anmärkningen emot bestämmelsen om ersättningens beräkning efter fakturavärdet må nämnas, att internationella fördraget innehåller liknande bestämmelse. En utvidgning av ersättningsskyldigheten därhän, att järnvägen skall för varje förekommande fall vara skyldig att lämna full ersättning för all den skada, som trafikanten kan visa sig hava lidit, skulle helt visst medföra ett stort antal anspråk, som vore synnerligen svåra att bedöma. Med hänsyn särskilt till det förhållandet, att järnvägarna icke kunna vägra att emottaga gods till befördran, synes det föreningen vara rimligt, att med avseende å ersättningens storlek järnvägens ersättningsskyldighet begränsats på sätt som skett.

Motionären synes anse lämpligast, att domstolarna och ej skiljemän finge avgöra alla ersättningsanspråk från trafikanterna. Härvid må anmärkas, att utvecklingen eljest tenderar att gå i annan riktning. Det skulle ju emellertid kunna ifrågasättas, om icke vissa mål av större räckvidd lämpligen borde få dragas inför domstol eller inför en för hela landet avsedd skiljenämnd, vars beslut kunde komma att anses prejudicierande.

Vidkommande slutligen motionärens anmärkning mot att trafikanten, därest skiljenämnden upphäver järnvägens beslut och tillerkänner trafikanten ersättning, icke kan erhålla ersättning för de kostnader, han på grund av järnvägens beslut åsamkats, må framhållas, att skiljeavtal i regel icke innehålla bestämmelse om rätt för den vinnande parten att erhålla ersättning för sina kostnader för utförandet av sin talan inför skiljemännen.

Skall trafikant emellertid berättigas att i sådana fall, som av motionären anförts, erhålla ersättning för sina kostnader, bör givetvis också järnvägen berättigas att erhålla ersättning för sina kostnader för det fall att skiljenämnden icke gör ändring i järnvägens beslut; och, att döma efter det sätt, varpå skiljenämndernas avgöranden hittills utfallit, torde en sådan anordning snarare komma att vara trafikanterna, såsom helhet betraktade, till nackdel än tvärtom.

Såsom av det nu anförda framgår har föreningen funnit de av motionären framställda anmärkningarna mot trafikstadgan icke kunna lämnas oemotsagda; och föreningen håller före, att de icke motivera en sådan omarbetning av trafikstadgan, som motionären synes åsyfta.

Emellertid har erfarenheten från den tid, under vilken trafikstadgan varit i tillämpning, givit vid handen, att med avseende å en och annan bestämmelse i densamma viss jämkning eller visst förtydligande kan vara lämpligt och önskvärt.

Såsom exempel på dylika bestämmelser vill föreningen nämna bestämmelsen i § 81 mom. 1 a. Det synes föreningen önskvärt, att det genom exempel eller annorledes närmare angives arten och omfattningen av den risk, trafikanten

har att själv stå vid befordringen av gods i öppen vagn. Särskilt bör angivas, huruvida och i vilken mån järnvägen skall vara fri från ansvar för stöld.

En annan bestämmelse är § 81 mom. 3. Såsom föreningen redan förut anført, anser föreningen en ändrad, förtydligande avfattning av nämnda bestämmelse kunna ifrågasättas.

Med avseende å § 90 mom. 1 synes också ett förtydligande vara lämpligt till förebyggande av en alltför formell och sträng tillämpning.

Vad angår bestämmelserna angående ersättningsmåls avgörande, har föreningen redan uttalat, att det syntes föreningen kunna ifrågasättas, om icke vissa mål av större räckvidd borde få dragas inför domstol eller inför en för hela landet avsedd skiljenämnd.

Föreningen anser sig i detta sammanhang böra nämna, att det från järnvägsförvaltningarnas sida ifrågasatts en begränsning av järnvägens ersättningskyldighet enligt § 87 därhän, att ersättningskyldigheten skulle gälla endast intill visst belopp.

I anslutning till det nu anförda anser föreningen sig böra uttala, det föreningen icke vill motsätta sig, att en granskning eller revidering av trafikstadgans bestämmelser anordnas i syfte att utreda, huruvida vissa jämkningar eller förtydliganden med avseende å densamma må böra vidtagas.

Föreningen förutsätter, att, därest en dylik granskning eller revidering kommer att anordnas, tillfälle kommer att beredas representanter för de enskilda järnvägarna att delta i densamma.

Stockholm den 15 mars 1919.

Svenska järnvägsföreningen.

*F. W. H. Pegelow.*

*Bilaga 7.*

Till

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Sedan utskottet berett Sveriges allmänna landtbrukssällskap tillfälle att avgiva yttrande över en inom andra kammaren av hr Röing väckt motion angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga, får sällskapet anföra följande.

De av motionären framhållna synpunkterna ifråga om allmänhetens rättshet gent emot järnvägarna äro i allo välgrundade och skulle kunna kompletteras med otaliga bevis jämväl beträffande transport av lantbruksprodukter och förnödenheter. Särskilt är undervikt å varor såsom potatis, hö m. m., som

lastas i öppen vagn absolut omöjligt erhålla rättelse uti, om det också kan bevisas att vid in- och utlastning nödig kontroll anordnats. Men även i åtskilliga andra avseenden har trafikstadgans bestämmelser visat sig för trafikanterna olämpliga och orättvisa.

En sådan bestämmelse är stadgandet i 51 §, 2 och 3 mom. angående transport av levande djur. Däruti medgives en lossningsfrist av allenast 2 timmar efter ankomsten till mottagningsstationen av det tåg, varmed djuren befordrats. Så snart denna tid överskridits, oavsett om vagnen blivit nedväxlad till lossningsramp eller ej, debiteras vagnshyra enligt taxa jämväl för sön- och helgdagar samt tiden mellan kl. 7 e. m. och 7 f. m. Om djur sålunda ankomma med sena kvällståg och därför ej kunna lossas under natten, debiteras vagnshyra för natttimmarne ända tills vagnen på morgonen hinner lossas, vilket torde få anses som uppenbart orimligt. Denna bestämmelse är synnerligen besvärande å platser med större kreatursmarknader och förorsakar trafikanterna avsevärda kostnader.

Då verkningarna av de nya bestämmelserna i 1914 års trafikstadga ej kunde i alla avseenden förutses varken av trafikbefälet, trafikanterna eller järnvägsrådet, vilket senare för övrigt hade mycket kort tid på sig att pröva det på sin tid framlagda förslaget till ny trafikstadga, men då numera fyra års erfarenhet hunnit samlas angående bestämmelsernas lämplighet, torde tiden vara kommen att underkasta trafikstadgan en ingående revision.

Sveriges allmänna lantbrukssällskap får alltså förorda bifall till den av herr Röing väckta motionen.

Stockholm den 19 mars 1919.

För Sveriges allmänna landtbrukssällskap:

dess styrelse:

FREDRIK WRANGEL.

*G. Leufvén.*

*Bilaga 8.*

Till  
riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

I skrivelse den 4 februari har utskottet begärt Sveriges industriförbunds yttrande över en av herr Röing i andra kammaren väckt motion nr 202 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga, och får förbundet i anledning härav äran anföra följande.

Enligt vad förbundet har sig bekant råder inom industrien ett allmänt utbrett och starkt missnöje med järnvägstrafikstadgans bestämmelser, som anses vara avfattade på sådant sätt, att järnvägen i alltför hög grad befrias från ansvar för under transporten skadat eller förkommet gods. Närmast beror detta

därpå, att bevisbördan om orsaken till skadans uppkomst huvudsakligen är lagd på godsbefraktaren. I de fall nämligen, då järnvägen påstår, att skadan kan tillskrivas vissa i stadgan nämnda orsaker, utan att dock något bevis förebragts för att dessa orsaker verkligen förelegat, erhåller godsbefraktaren ej ersättning, såvida han ej kan styrka, att järnvägens påståenden sakna fog, eller han också kan direkt påvisa, att uppkommen skada förorsakats av vårdslöshet från järnvägspersonalens sida, eller att järnvägens förvaltning och personal på annat sätt medverkat till skadans uppkomst. I regel torde detta vara omöjligt, då såsom i motionen framhålls godsbefraktaren ej kan följa godset och övervaka dess behandling hela transportvägen. Den av järnvägen förebragta utredningen har dessutom i många fall varit även i andra avseenden bristfällig, beroende på att densamma ofta grundas på upplysningar, lämnade av de event. försunlige.

Förutom den oförmånliga ställning, som godsbefraktaren i bevisningshänseende intager, gäller dessutom, att järnvägen är helt befriad från ansvar för sådan skada, som kan tillskrivas den risk, som är förenad med transport i öppen vagn, frånvaron av eller ofullständighet i emballage, bristfällig tillstängning om gods i vagnslast, bräckage, förskämning, jäsning och frysning m. m.

Det bör i detta sammanhang särskilt framhållas, att ehuru den svenska järnvägstrafikstadgan i stort sett står i överensstämmelse med gällande internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg, en del av de för godsbefraktaren oförmånliga bestämmelserna dock ej återfinnas därstädes, exempelvis om järnvägens befrielse från ansvar för sådan skada, som uppstår därigenom att godset fryser, jäser, smälter eller självantändes.

Även i ett tredje avseende innehåller trafikstadgan bestämmelser till godsbefraktarens nackdel. Det stadgas nämligen, att tvister mellan järnväg och godsbefraktare såsom regel skola avdömas av särskilda för varje fall tillsatta skiljenämnder. Även härutinnan skiljer sig stadgan från det internationella fördragets bestämmelser, enligt vilka alla tvister skola hänskjutas till domstols prövning. Med rätten att hänskjuta tvist till domstol följer uppenbarligen möjlighet att fullfölja målet i flera instanser, varigenom en allsidigare prövning ernås. Även prejudikatbildning kan härigenom skapas, något som givetvis icke är möjligt vid ett skiljedomsförfarande, där skiljenämndens medlemmar ständigt växla. Vid domstol har godsbefraktaren därjämte möjlighet att få sina kostnader för utredning och bevisföring ersatta för den händelse hans talan vinner rättens bifall. Enligt trafikstadgan medges emellertid godsbefraktaren endast ersättning för det skadade eller bortkomna godsets handelsvärde, men lämnas honom ej någon ersättning för alla de kostnader, som han genom processförfarandet förorsakas. Denna omständighet bidrager naturligtvis till att skiljedomen ofta kommer att gå befraktaren emot, då han på grund av uppkommande kostnader ofta icke kan genom sakkunnigt ombud bevaka sin talan inför skiljenämnden.

De huvudsakligaste anmärkningar, som industriförbundet har att anföra mot järnvägstrafikstadgan äro sålunda:

1. att bevisskyldigheten i händelse av tvist allt för mycket påvilas godsbefraktaren;

2. att järnvägen i allt för stor utsträckning är befriad från ansvar för omhänderhaft gods; samt

3. att rättegångsförfarandet i ett flertal avseenden är ordnat till godsbefraktarens nackdel.

Orsaken till att dessa ur godsbefraktarens synpunkt beklagliga missförhållanden inryckts i trafikstadgan torde bero därpå, att förslaget till stadgan helt utarbetats inom järnvägsstyrelsen, och att för den skull ensidiga synpunkter synas fått göra sig gällande. Visserligen blev förslaget på sin tid delgivet vissa korporationer för yttrande, men är det givetvis svårt, att ur ett utarbetat helt förslag utbryta vissa detaljer för omarbetning, utan att därigenom förslaget i sin helhet rubbas. De synpunkter, som godsbefraktarna anlägga, synas sålunda hava bort få göra sig gällande och prövas redan vid förslagets utarbetande.

Att ej blott inom industrien missnöje råder med den nuvarande trafikstadgans bestämmelser, har förbundet varit i tillfälle konstatera genom förfrågningar hos skiljenämndsordförandena inom de olika länen. Av de sjutton ordförande, som uttalat sig härom till industriförbundet, hava nämligen femton ansett, att en omarbetning av stadgan i större eller mindre utsträckning är behövlig.

Industriförbundet vill sålunda på det livligaste tillstyrka motionärens förslag, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en omarbetning av järnvägstrafikstadgans bestämmelser snarast möjligt företages, ävensom att representanter för handel och industri sättas i tillfälle att därvid deltaga.

Stockholm den 15 mars 1919.

Sveriges industriförbund:

AXEL HULTKRANTZ.

*Gustaf Settergren.*