

Nr 192.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om
ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886
angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs
drift; given Stockholms slott den 16 mars 1928.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill
Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att an-
taga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen
den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Johan C. W. Thyrén.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 (nr 7)
angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

Härigenom förordnas, att 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, av vilka lagrum 6 § ändrats genom lagen den 8 juli 1904 (nr 29 s. 2), skola erhålla den ändrade lydelse, som av det följande framgår:

6 §.

Varder — — — — skadan.

Har nötkreatur eller häst under betesgång skadats eller dödats, annorledes än i 5 § sägs, i följd av järnvägs drift, vare, ändå att icke järnvägens förvaltning eller betjäning vållat skadan, järnvägens innehavare skyldig gälda skadestånd, där ej den, vilken vård om djuret ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan. Vad nu stadgats äge dock ej tillämpning, där djurets ägare genom underlåtenhet att fullgöra honom jämlikt åtagande eller på annan grund åliggande skyldighet mot järnvägens ägare eller innehavare själv föranlett skadan. Hade djuret inkommit å järnvägens område, oaktat detta var försett med järnvägen tillhörig hägnad av beskaffenhet, att dylikt hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området, vare järnvägens innehavare ej heller skyldig ersätta skadan, där ej vållande till denna ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last; och vare lag samma, där djurets ägare jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran.

Blev ren, tillhörig den, som har rätt till renbete enligt lagen om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige, annorledes än i 5 § sägs, i följd av järnvägs drift skadad eller dödad, och skedde det å trakt, där lapparna då ägde uppehålla sig med sina renar, vare lag som i andra stycket första punkten sägs.

11 §.

Vad järnvägs ägare eller innehavare utgivit i skadestånd, äger han söka åter av den, som vållat skadan, där icke denne själv lidit skadan och enligt 3 § är berättigad att därför njuta ersättning eller i fall, som avses i 6 § andra eller tredje stycket, den vållande haft att taga vård om djuret.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1928.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 2 mars 1928.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och jordbruksdepartementen anför chefen för justitiedepartementet statsrådet Thyren:

»I skrivelse den 21 maj 1926, nr 251, har riksdagen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte *dels* skyndsamt verkställa utredning, huruvida nu gällande regler rörande järnvägs hägnadsskyldighet och plikt att gälda skadestånd för vid järnvägsdriften skadade kreatur borde jämkas i närboende jordägares intresse samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda, *dels ock* vidtaga åtgärder för att förefintliga järnvägsstängsel måtte tillsvidare upprätthållas på sätt hittills varit vanligt.

Över berörda skrivelse hava infordrade utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samtliga länsstyrelser, varjämte svenska järnvägsföreningen efter därtill erhållit tillfälle yttrat sig i ärendet. Länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Kronobergs, Hallands, Göteborgs och Bohus, Gävleborgs och Norrbottens län hava vid sina utlåtanden fogat yttranden från länens hushållningssällskaps förvaltningsutskott och länsstyrelsen i Norrbottens län jämväl yttrande från länets landsting samt länsstyrelserna i Östergötlands, Kronobergs, Blekinge och Västmanlands län yttranden från förvaltningarna av vissa inom länen varande enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen hava därjämte efter anmodan i skrivelser den 31 januari samt 2 och 11 februari 1928 inkommit med vissa uppgifter i ärendet.

Efter det nämnda yttranden och skrivelser inkommit har ärendet varit föremål för beredning inom justitiedepartementet. Härvid hava såsom särskilt tillkallade sakkunniga biträtt ledamöterna av riksdagens andra kammare hemmansägarna G. H. Andersson i Rasjön, C. J. Johansson i Uppmälby och E. O. Magnusson i Tumhult, ledamoten av första kammaren lantbrukaren O. L. Tjällgren samt hovrättsrådet i Svea hovrätt Thor Sjöfors, varjämte extra byråchefen i kommunikationsdepartementet, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren A. B. Gärde på min anmodan deltagit i de sakkunnigas arbete. Sedan beredningen numera slutförts, anhåller jag att få anmäla detta ärende för Kungl. Maj:t.

Jag torde härvid först få lämna en översikt av nu gällande föreskrifter angående inhägnande av järnväg.

Gällande bestämmelser om inhägnande av järnväg.

I detta hänseende må till en början erinras, att bestämmelserna i förordningen den 21 december 1857 (nr 59 s. 1) om ägors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet, på sätt bland annat framgår av Kungl. Maj:ts dom den 21 april 1879 (N. J. A. 1879 sid. 172), ej äga tillämpning i fråga om järnväg. Innehavare av järnväg kan sålunda ej till skydd för järnvägstrafiken göra sagda bestämmelser gällande mot ägarna av den till järnvägen gränsande marken, och dessa senare äga å sin sida ej åberopa dessa bestämmelser mot järnvägsinnehavaren till skydd för sina hemdjur. Ej heller eljest hava i lag upptagits några stadganden om inhägnande av järnväg. I administrativ ordning hava däremot vissa föreskrifter meddelats i detta ämne.

I fråga om statens järnvägar stadgas sålunda i den av järnvägsstyrelsen den 18 januari 1923 utfärdade banförordningen, § 24, att järnvägsområdet skall vara inhägnat, där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken. Före utfärdandet av sagda förordning gällde enligt det av styrelsen för statens järnvägstrafik den 26 januari 1877 utfärdade tjänstgöringsreglementet vid statens järnvägar, att hägnad av minst 4 fots höjd skulle vara anbragt och i fullgott skick underhållen överallt, där sådant till betryggande av bantågens säkerhet vore behövt. Vidare stadgas i den av järnvägsstyrelsen den 11 mars 1924 fastställda säkerhetsordning vid statens järnvägar, § 31, att vägövergång i banans plan skall vara försedd med skyddsanordningar i den omfattning, som enligt distriktsförvaltningens beprövande är erforderlig.

Beträffande hållande av hägnad vid enskilda järnvägar hava föreskrifter meddelats i det av järnvägsstyrelsen den 28 februari 1921 — med stöd av kungörelserna den 21 oktober 1864 (nr 81) angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll av enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar samt den 11 december 1874 (nr 107 s. 6) om förändrad lydelse av 1:sta och 2:dra punkterna i förstnämnda kungörelse — fastställda tjänstgöringsreglemente för enskilda järnvägar med huvud- eller sekundärbanedrift, vilket reglemente äger tillämpning beträffande det övervägande flertalet enskilda järnvägar. I § 90 av detta reglemente föreskrives, att hägnad av lämplig beskaffenhet skall vara anbragt och i fullgott skick underhållen överallt, där sådant till betryggande av tågens säkerhet är behövt, samt i § 91, att vägövergång i banans plan skall vara försedd med grindar eller bommar, vilka kunna avhålla vägfarande, då tåg passerar vägövergången, dock att efter vederbörligt tillstånd vägövergång må vara skyddad på annat sätt än genom grindar eller bommar. Liknande bestämmelser förekomma även i de tjänstgöringsreglementen, som fastställts för övriga enskilda järnvägar. Jag erinrar härvid, att enligt Kungl. Maj:ts brev den 2 mars 1923 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det numera ankommer å sistnämnda styrelse att fastställa tjänstgöringsreglementen för de enskilda järnvägarna.

Förutom genom nu angivna bestämmelser hava de enskilda järnvägarna i regel ålagts hägnadsskyldighet i samband med koncessionernas beviljande. I

detta avseende är att märka, att, därest stängsel, såsom vanligen brukar ske, upptagits i det kostnadsförslag eller eljest i den plan över järnvägsanläggningen, som skall bifogas ansökan om koncession för enskild järnväg, koncessionsinnehavaren anses bliva ålagd skyldighet att inhägna järnvägen, såsom i planen angivits, i och med planens fastställande. Någon uttrycklig föreskrift om hägnadsskyldighet intages därför ej i detta fall i koncessionsresolutionen. Framgår däremot ej av planen, att järnvägen är avsedd att inhägnas, brukar i koncessionen uttrycklig föreskrift härom meddelas. I de koncessionsresolutioner, som utfärdats före år 1881, hava dock ej upptagits några föreskrifter om stängselskyldighet för de järnvägar, resolutionerna avse, — beträffande vissa av dessa järnvägar hava emellertid stängsel upptagits i vederbörande planer — och i en del av de resolutioner, som meddelats under sagda år och åren närmast därefter, har allenast föreskrivits, att de stängsel, som enligt planen borde anbringas i ägo gränser, skulle anordnas på sätt gällande lag och författningar om hägnad föreskreve samt att dessutom betryggande stängsel skulle uppföras mellan järnbanan och farväg, då sådan löpte jämsides med och invid järnvägen.

I vissa fall hava enskilda järnvägar, som i de för dem meddelade koncessionerna ålagts hägnadsskyldighet, sedermera förvärvats av staten. Därest staten ej vid dylikt förvärv särskilt förbundit sig att svara för sagda skyldighet, torde densamma liksom koncessionen i övrigt hava upphört att gälla i och med förvärvet. I överensstämmelse härmed har Kungl. Maj:t, sedan staten förvärvat den av enskilt bolag byggda järnvägen Orsa—Sveg, vilken järnväg i koncessionen underkastats stängselskyldighet, samt järnvägsstyrelsen gjort framställning om rätt för styrelsen att allenast i viss inskränkt omfattning hålla stängsel utmed järnvägen, genom beslut den 6 mars 1925 förklarat, att hinder ej mötte för järnvägsstyrelsen att i vanlig ordning låta utrusta sagda järnväg med stängsel allenast i den omfattning, som styrelsen funne betingad av hänsyn till trafiksäkerheten.

De stadganden angående inhägnande av järnväg, som innehållas i banförfordningen för statens järnvägar och tjänstgöringsreglementena för de enskilda järnvägarna, åsyfta, såsom av stadgandenas lydelse uttryckligen framgår, allenast tryggande av trafiksäkerheten. Dessa stadganden kunna sålunda ej åberopas till skydd för i järnvägarnas närhet betande hemdjur. Härav följer, att, om fullgörandet av berörda stadganden försummas och detta föranleder, att hemdjur inkomma å banan och där tillskyndas skada i följd av järnvägsdriften, försummelsen i och för sig ej medför förpliktelse för järnvägens innehavare att ersätta skadan. (Jfr Naumanns tidskrift för lagstiftning m. m. 1870 sid. 490 och N. J. A. 1900 sid. 236.) Vad däremot angår den hägnadsskyldighet, som genom koncessionerna ålagts flertalet enskilda järnvägar, har denna skyldighet ansetts åsyfta ej allenast trafiksäkerhetens tryggande å vederbörande järnvägar utan även beredande av skydd åt närboende jordägares hemdjur. I enlighet härmed har, då fullgörandet av nyssangivna hägnadsskyldighet underlätits samt hemdjur till följd därav skadats genom järnvägsdriften, järnvägens innehavare ansetts vållande till skadan och förpliktats er-

sätta denna. (N. J. A. 1881 sid. 251 och 1886 sid. 199.) Skyldighetens berörda innebörd har jämväl kommit till uttryck på det sätt, att, då Kungl. Maj:t, såsom i åtskilliga fall skett, beträffande enskilda järnvägar medgivit befrielse från eller inskränkning i här avsedd skyldighet, dylikt medgivande i regel lämnats under villkor, att samtliga ägare eller brukare av den mark, som låge invid vederbörande järnväg eller järnvägssträcka, för sin del lämnade samtycke till befrielsen eller inskränkningen.

Såsom förut angivits, hava i säkerhetsordningen vid statens järnvägar och tjänstgöringsreglementena för de enskilda järnvägarna åtskilliga föreskrifter meddelats rörande stängningsanordningar vid vägovergångar över järnväg. Vissa föreskrifter i detta ämne hava jämväl upptagits i kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Då sistangivna föreskrifter, ehuru åsyftande tryggnad av trafiksäkerheten å järnvägarna och vederbörande vägar, dock äro av viss betydelse för den nu föreliggande frågan, torde jag här få i korthet redogöra för dessa.

Berörda kungörelse gäller såväl statens som enskilda järnvägar men har avseende allenast å korsningar mellan järnväg och sådan väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares. I kungörelsen skiljes mellan tvenne fall, nämligen då fri sikt för vägfärande förefinnes vid korsningen och då sådan sikt ej är för handen. I det senare fallet skola vid korsningen vara anbragta dels varningsmärken av visst i kungörelsen angivet utseende dels ock vissa särskilda anordningar för trafiksäkerhetens betryggande. Såsom dylika anordningar angivas grindar eller bommar, som hållas bevakade och stängda över vägen, då tåg passerar, samt vissa ljussignaler och ringklockor, varjämte föreskrives, att grindar och bommar böra användas vid korsning mellan väg och bangård, där växlingsrörelser ofta förekomma, och vid starkt trafikerade vägkorsningar, företrädesvis då dessa beröra flera än ett järnvägsspår eller äro belägna i eller invid tätt bebyggda samhällen. I det förra fallet skola i regel vid korsningen allenast uppsättas sådana varningsmärken, som nyss sagts. Understundom skola dock även i detta fall förutom dylika varningsmärken jämväl sådana säkerhetsanordningar finnas, som förut angivits, nämligen därest detta på grund av särskilda förhållanden anses för trafiksäkerhetens tryggnad nödigt, såsom vid ogynnsamma lutningsförhållanden å väg eller järnväg, vid korsningar av ett flertal spår, där livlig trafik försiggår, och i liknande fall. Enligt kungörelsen åligger det järnvägens innehavare, varmed förstås i fråga om staten tillhörig järnväg vederbörande distriktsförvaltning och i fråga om enskild järnväg vederbörande koncessionsinnehavare eller den, å vilken driften överlåtits, att uppsätta och underhålla ifrågakommande varningsmärken och säkerhetsanordningar ävensom fullgöra den bevakning, som enligt kungörelsen kan ifrågakomma. Vad sålunda stadgats har dock icke avseende å frågan, vem slutligen skall vidkännas kostnaderna för vidtagande av oförmälda åtgärder. Enligt kungörelsen åligger det vidare järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna att vaka över tillämpnin-

gen av de i kungörelsen givna bestämmelser samt att i fråga därom, när så påkallas, meddela beslut. Länsstyrelse äger att hos berörda styrelser påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodo-seende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hän-skjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i kun-görelsen.

Det må erinras, att före utfärdandet av sistnämnda kungörelse det ansetts tillkomma vederbörande länsstyrelse såsom övervakare av allmän ordning och säkerhet inom länet att meddela föreskrifter om de anordningar, som inom lä-net erfordrades vid korsning mellan järnväg och sådan väg, som i kungörelsen avses, för tryggande av trafiksäkerheten å vägen. I vissa fall har befogenhet i detta avseende uttryckligen tillerkänts länsstyrelserna i vederbörande kon-cessioner. I fråga om de enskilda järnvägarna har därjämte dylik befogenhet även före tillkomsten av berörda kungörelse ansetts tillkomma väg- och vatten-byggnadsstyrelsen.

I detta sammanhang må framhållas, att det förbud mot uppsättande av grind å allmän väg, som upptages i 31 § av lagen den 23 oktober 1891 (nr 68 s. 1) ang. väghållningsbesvärets utgörande på landet, ej äger tillämpning beträffan-de grind, där allmän väg korsas av järnväg.

*Åtagande eller
åläggande av
stängselskyldig-
het vid
expropriation
eller eljest vid
förvärfv av
mark för
järnvägs-
anläggning.*

I vissa fall har staten vid expropriation eller eljest i samband med förvär-vande av mark för anläggande av järnväg särskilt åtagit sig eller ålagts att hålla banan inhägnad i närboende jordägares intresse.

I förenämnda skrivelse den 31 januari 1928 har järnvägsstyrelsen, med över-lämnande av en av vederbörande distriktsförvaltningar samt av äganderättsar-kivet vid styrelsens banbyrå verkställd utredning i ämnet, anfört i förevarande avseende:

Stängselskyldighet på grund av åläggande eller åtagande föreläge för sta-tens järnvägar endast i rena undantagsfall. Den utredning, som genom sty-relsens försorg härutinnan verkstälts, gäve vid handen, att i endast ett fall av större betydelse statens järnvägar kunde anses hava åtagit sig stängsels hål-lande, nämligen å bansträckningen genom Jämtland, där statens järnvägars ombud vid expropriationen upplyst, att utefter banan skulle på statens järn-vägars bekostnad anbringas stängsel i likhet med stängslet utefter övriga ban-sträckningar inom länet. I alla övriga fall hade de gjorda åtagandena varit av lokal natur och mycket begränsad omfattning. Det vore emellertid att märka, att statens järnvägar sedan gammalt brukat inhägna alla sina järn-vägslinjer förutom i rena ödemarkstrakter, och hade hägnaden såsom regel va-rit uppsatt, redan då expropriationen framgått. Detta förhållande kunde givet-vis förklara, att endast i ett fåtal fall frågan om skyldighet för järnvägen att hålla hägnad blivit förd på tal och i expropriationshandlingarna omnämnd.

Slutligen ville styrelsen framhålla, att beträffande alla de statsbanor, som tillkommit sedan år 1900 (Örebro—Krylbo och senare byggda) vederbörande landsting, kommuner och enskilda hade åtagit sig att fritt upplåta mark för banorna samt att upplåtelsen jämväl skulle innebära förpliktelse att lämna ersättning för olägenheter till följd av försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter av vad namn och beskaffenhet de vore, som kunde an-ses härflyta av det genom järnvägens anläggning orsakade intrång, och torde

av denna anledning ingen stängselskyldighet kunna föreligga beträffande dessa banor.

Svenska järnvägsföreningen — som utgör en sammanslutning bland de enskilda järnvägarna och vartill samtliga enskilda järnvägar med undantag av ett tjugutal av de minst betydande anslutit sig — har i skrivelsen den 2 februari 1928 uppgivit, att enligt vad förvaltningarna av de till föreningen anslutna järnvägarna upplyst, så vitt för dem vore känt, något åtagande mot markägarna att hålla stängsel icke föreläge.

Jag torde i detta sammanhang få erinra därom, att enligt 7 § i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation ägare av fastighet, varav en del exproprieras till järnväg, är berättigad till ersättning för skada och intrång, som återstöden av fastigheten lider genom expropriationen eller den exproprierade delens användande. Under dylik skada och intrång torde även i vissa fall vara att hänföra kostnad, som fastighetsägaren får vidkännas för hållande av stängsel mot järnvägen i syfte att hindra honom tillhöriga hemdjur att inkomma å järnvägsområdet eller för utövande av en för detta ändamål erforderlig tillsyn å djuren.

Ersättning enligt expropriationslagstiftningen för skada och intrång till följd därav att järnväg lämnats oinhägnad eller ofullständigt inhägnats.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelsen den 31 januari 1928 uppgivit, att det icke i något fall visat sig, att ersättning tillerkänts markägare för skada och intrång enbart på grund av att järnvägen komme att lämnas ohägnad. Överhuvud kunde man numera ej göra klart för sig, huruvida å oinhägnad bana, där ersättning för skada och intrång tillerkänts markägare, denna ersättning utgått just för att banan icke komme att bli inhägnad. Styrelsen hölle dock för troligt, att, där sådan ersättning utgått, densamma åtminstone huvudsakligen avsett gottgörelse för försvärad brukning, på grund av att ägorna kommit att ligga på omse sidor om järnvägen.

Av den vid järnvägsstyrelsens berörda skrivelse fogade utredning framgår, att vid expropriation inom Ragunda tingslag år 1885 för statens järnvägars räkning markägarna i vissa fall på begäran tillerkänts ersättning för tätning av järnvägsstängslet samt att vid expropriation av mark för järnvägslinjerna Kilafors—Stugsund och Ljusdal—Hudiksvall expropriationsnämnden i vissa fall, då markägarna ifrågasatt förbättring av det invid banan befintliga stängslet eller begärt ersättning för dess ofullständighet, antingen inberäknat ersättning härför i det belopp, som vederbörande tillerkänts för försvärat bruk, eller tagit berörda förhållande i beräkning vid jordvärdets bestämmande. Enligt utredningen skulle därjämte vid expropriation av mark för järnvägslinjen Ulriksdal—Krylbo ersättning i särskilt fall hava tillerkänts markägare 'för tätare hägnad, så att smådjur icke inkomme på banan'.

Spörsmålet om järnvägs hägnadsskyldighet äger nära samband med frågan om järnvägs plikt att gälda skadestånd för kreatur, som skadats genom järnvägsdriften. Gällande bestämmelser i sistberörda hänseende återfinnas i lagen den 12 mars 1886 (nr 7) om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift och innebära, att järnvägs innehavare i regel svarar för vid järnvägens drift uppkommen skada å betande hemdjur allenast därest vållande till skadan ligger

Gällande bestämmelser om järnvägs skyldighet att ersätta vid järnvägsdriften skadade kreatur.

järnvägens förvaltning eller betjäning till last. I undantagsfall kan dock innehavaren bliva ansvarig för dylik skada, utan att något sådant vållande föreligger, nämligen därest skadan uppstått därigenom, att eld kommit lös från lokomotiv eller eldstad i annat järnvägsfordon. Har enskild järnväg i koncessionen ålagts hägnadsskyldighet, anses, såsom förut berörts, vållande ligga järnvägsförvaltningen till last, därest sagda skyldighet eftersättes och kreatur i följd härav inkomma å järnvägsområdet och där genom järnvägsdriften tillskyndas skada.

Järnvägsinnehavares ansvarighet för vid järnvägsdriften uppkommen skada å renar är i vissa fall strängare än i fråga om dylik skada å hemdjur. I 6 § andra stycket i lagen den 12 mars 1886 stadgas i detta avseende, att, därest ren, tillhörig den, som har rätt till renbete enligt lagen om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige, blivit annorledes än i 5 § sägs (d. v. s. på annat sätt än genom eld, som kommit lös från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon) skadad eller dödad i följd av järnvägs drift samt detta skett å trakt, där lapparna vid tiden för skadans timande ägt uppehålla sig med sina renar, järnvägens innehavare är skyldig ersätta skadan, ändå att järnvägens förvaltning eller betjäning ej varit vållande till denna. Vad sålunda stadgats äger dock ej tillämpning, där den, vilken vård om renen ålegat, uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan.

Det må i detta sammanhang erinras, att i förenämnda tjänstgöringsreglemente den 28 februari 1921 för vissa enskilda järnvägar åtskilliga föreskrifter upptagits, som äro av särskild betydelse med hänsyn till förekommande av skada å kreatur vid järnvägsdriften. I §§ 80 och 81 av reglementet stadgas sålunda, att tågs hastighet skall minskas, då djur finnas å banan framför tåget, samt att tåg skall stanna så fort ske kan, då fara är för handen. Vidare föreskrives i § 36, att vid vägövergång, där särskild vakt är anställd, större antal kreatur ej må på en gång genomsläppas under de tio sista minuterna före tågs väntade ankomst.

Den omfattning, vari järnvägarna äro inhägnade, samt hägnadernas beskaffenhet.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, hava såväl statens som de enskilda järnvägarna i regel hållits inhägnade alltifrån tiden för respektive järnvägars byggande. Undantag från denna regel äger huvudsakligen rum beträffande vissa statsjärnvägar i landets norra delar, som genomlöpa ödemarksområden.

Järnvägsstyrelsen har med skrivelsen den 31 januari 1928 överlämnat en uppgift rörande den utsträckning, vari statens järnvägar vid slutet av år 1926 voro inhägnade, i vilken uppgift jämväl hägnadernas beskaffenhet angivits. Denna uppgift är av följande innehåll:

Hägnadens beskaffenhet	Antal meter hägnad	S u m m a	Anmärkingar
Befintlig hägnad.			
<i>Hägnad utestängande såväl större som mindre hemdjur.</i>			
5 järntrådar	61,577	1,260,234	{ Osäkert huruvida en del av denna hägnad utestänger mindre hemdjur.
Stenmurar	559,480		
Jordvallar	66,863		
Spjälör, spikade	76,071		
» hopflätade	351,299		
Häckar eller andra slag	144,944		
<i>Hägnad utestängande endast större hemdjur.</i>			
3 slanor	992,731	9,757,991	
4 »	18,323		
1 slana och 2 trådar	639,145		
1 » » 3 »	6,413,450		
1 » » hopflätade trådar	195,780		
3 järntrådar	523,400		
4 »	906,074		
Hopflätade järntrådar	69,088		
Summa		11,018,225	
Hägnad saknas å en sammanlagd längd av	1,482,342	1,482,342	
Summa		12,500,567	

Av uppgiften framgår sålunda, att längden av samtliga hägnader vid statens järnvägar vid sagda tidpunkt uppgått till 11,018,225 meter, därav 9,757,991 meter avsett hägnader, som utestänga endast större hemdjur, samt 1,260,234 meter hägnader, som utestänga såväl större som mindre hemdjur. Enligt uppgiften saknades hägnader å en sammanlagd längd av 1,482,342 meter, därav enligt vad järnvägsstyrelsen i skrivelsen uppgivit cirka 1,000,000 meter av såge ödemarkstrakter å bandelarna Boden—Riksgränsen och Inlandsbanan med bilinjer.

Enligt berörda uppgift utgöras de hägnader, som utestänga endast större hemdjur, i regel av en slana och två eller tre järntrådar eller ock av tre eller fyra järntrådar eller tre slanor. De hägnader, som stänga mot såväl större som mindre hemdjur, bestå huvudsakligen av stenmurar, jordvallar, spjälstaket eller häckar.

I ett av järnvägsstyrelsen till riksdagens andra lagutskott den 26 februari 1926 avgivet yttrande har styrelsen uppgivit, att hägnaderna vid statens järnvägar ursprungligen i regel utgjorts av tre eller fyra slanor men att dessa hägnader av sparsamhetshänsyn så småningom utbytts mot förut angivna billigare stängsel.

Svenska järnvägsföreningen har beträffande de till föreningen anslutna enskilda järnvägarna i skrivelsen den 2 februari 1928 uppgivit, att dessa järnvägar vore för närvarande fullständigt inhägnade med undantag för sträckor,

där järnväg låge invid en sjö eller större vattendrag, samt att hägnaden i regel utgjordes av en slana och två å tre järntrådar eller av tre å fyra järntrådar, i några fall av fem järntrådar. Hägnaden utestängde endast större hemdjur.

Enligt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under år 1921 verkställd undersökning voro då elva enskilda järnvägar med en längd av sammanlagt 153.3 kilometer oinhägnade. Av dessa järnvägar voro sju med en längd av 96.7 kilometer belägna i Skåne.

Kostnaderna för underhåll av befintliga järnvägsstängsel.

Ehuru järnväghägnaderna sålunda i flertalet fall äro av förhållandevis enkel beskaffenhet, stiga dock kostnaderna för deras underhåll till betydande belopp.

I fråga om statens järnvägar har järnvägsstyrelsen i förenämnda yttrande den 26 februari 1926 till riksdagens andra lagutskott uppgivit, att de årliga kostnaderna för underhåll av stängsel utgjort under åren 1910—1917 omkring 300,000 kronor, under åren 1918—1921 mellan 600,000 och 1,000,000 kronor samt under åren 1922—1925 mellan 400,000 och 500,000 kronor. I dessa belopp inginge emellertid icke kostnaderna för de arbeten med avseende å stängslet, som utförts av ordinarie banvakter. Dessa arbeten kunde under de sista åren beräknas hava dragit en kostnad av cirka 300,000 kronor om året. Med den banlängd statens järnvägar numera hade beräknades kostnaderna för underhåll av stängsel under de närmaste åren komma att belöpa sig på 700,000 kronor om året, därest stängslet bibehölles i nuvarande omfattning.

I skrivelsen den 31 januari 1928 har järnvägsstyrelsen uppgivit, att samtliga kostnader under åren 1926 och 1927 för underhåll av statens järnvägars hägnad utgjort cirka 800,000 resp. 850,000 kronor.

Vad angår enskilda järnvägar har svenska järnvägsföreningen uppgivit, att årliga kostnaden för underhåll av hägnaderna vid de till föreningen anslutna järnvägarna uppginge till cirka 1,252,000 kronor.

Kostnaderna för verks tällande av sådan ombyggnad av befintliga järnvägsstängsel, att dessa utestänga även mindre hemdjur, samt för underhåll av sålunda ombyggda stängsel.

På särskild anmodan hava järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen verkställt beräkningar rörande kostnaderna för utförande av sådan ombyggnad av nu befintliga järnvägsstängsel, att dessa utestängde även mindre hemdjur, samt för underhåll av sålunda ombyggda stängsel.

I fråga om statens järnvägar har järnvägsstyrelsen i detta avseende anfört:

Kostnaderna för verkställande av sådana ombyggnader av samtliga vid statens järnvägar nu befintliga stängsel, att desamma stängde även mot mindre hemdjur, beräknades kunna inskränkas till cirka 1,200,000 kronor, därest man utginge från, att en tätning av järnvägsstängslet genom anbringande av ytterligare tvenne järntrådar kunde vara tillräcklig för utestängande av mindre husdjur. Skulle detta sätt för stängslets tätning, såsom styrelsen hade anledning förmoda, icke anses tillfyllest för ändamålet utan böra ske genom anbringande av tvenne slanor — såsom torde hava avsetts i de fall vederbörande markägare vid järnvägens anläggning erhållit ersättning för tätning av stängslet — bleve kostnaderna cirka 2,500,000 kronor.

Därest emellertid den ifrågasatta ombyggnaden av järnvägens hägnad ansåges behöva ske så, att man med full säkerhet utestängde alla mindre hemdjur, borde tätningen lämpligast utföras genom uppsättande av nätstängsel

av 0.7 meters höjd. Kostnaderna för en sådan ombyggnad kunde beräknas till cirka 4,000,000 kronor. Härvid vore dock icke medräknat en eventuellt erforderlig påbyggnad av stenmurarna utmed järnvägen.

Den årliga merkostnaden för underhåll av sålunda ombyggda stängsel beräknades uppgå till omkring 80,000 kronor, resp. 300,000 och 280,000 kronor.

Beträffande de till järnvägsföreningen anslutna enskilda järnvägar har föreningen i skrivelsen den 2 februari 1928 i förevarande hänseende allenast uppgivit, att kostnaden för verkställande av här avsedd ombyggnad vid sagda järnvägar uppginge till cirka 9,315,000 kronor och årliga kostnaden för underhåll av de ombyggda hägnaderna till cirka 1,850,000 kronor.

Föreningen har sedermera i skrivelsen den 11 februari 1928 lämnat vissa uppgifter om de grunder, enligt vilka nyssangivna kostnadsbelopp å 9,315,000 kronor beräknats, samt huru detta belopp förhölle sig till de av järnvägsstyrelsen i förevarande avseende beräknade kostnaderna, och i detta avseende anført:

Den av föreningen uppgivna kostnadssumman å 9,315,000 kronor grundade sig å uppgifter från de till föreningen anslutna särskilda järnvägarna. Vid lämnandet av dessa uppgifter hade föreningens medlemmar beräknat det gamla stängslets förstärkning på något olika sätt, bland annat beroende på detta stängsels olika beskaffenhet. Sålunda hade en del järnvägar nöjt sig med uppsättande av ytterligare två eller tre järntrådar, varemot andra därjämte beräknat en ny stängselstolpe mellan varje förut befintlig stolpe — givetvis beroende på avståndet mellan nuvarande stängselstolpar. Slutligen hade större delen av förvaltningarna ansett nödvändigt, för att vinna full trygghet, att uppsätta nättrådstängsel — därvid höjden på detta stängsel också beräknats något olika, varjämte stängselstolparnas antal även i detta fall vid ett flertal järnvägar måst ökas.

Beträffande förhållandet mellan de av föreningen och järnvägsstyrelsen i förevarande avseende beräknade kostnaderna vore att märka, att längden av den hägnad vid statens järnvägar, som utestängde endast större hemdjur, enligt järnvägsstyrelsens uppgift uppginge till 9,757,991 meter. En förstärkning av denna stängsellängd med nätstängsel av 0.7 meters höjd uppgaves av järnvägsstyrelsen kosta cirka 4 miljoner kronor. Detta utgjorde en *kostnad per meter av 41 öre*. De enskilda järnvägar, som tillhörde föreningen, hade en längd av cirka 10,000 kilometer. Då de vore helt inhägnade med stängsel, som endast utestängde större hemdjur, bleve den stängsellängd, som måste förstärkas, cirka 20,000,000 meter plus 10 % tillägg för krökar, bangårdar m. m., sålunda cirka 22,000,000 meter. (10 % tillägg för krökar m. m. hade visat sig vara det ungefärligen riktiga och beräknades alltid vid kostnadsförslags uppgörande till järnvägar.) Den sammanlagda förstärkningskostnaden 9,315,000 kronor utgjorde sålunda en *kostnad per meter av 42 öre*. De av järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägarna i medeltal gjorda beräkningarna överensstämde sålunda rätt nära med varandra, då nämligen de flesta enskilda järnvägarna räknat med nättrådstängsel och med ökning av stängselstolparnas antal såsom enda effektiva skyddet.

Föreningen har i skrivelsen den 11 februari 1928 tillagt, att kostnaderna för verkställande av sådan enklare ombyggnad av hägnaderna vid de till föreningen anslutna järnvägarna, som av järnvägsstyrelsen alternativt föreslagits och som avsåge anbringande å nuvarande hägnader av ytterligare två järn-

trådar eller två slador, skulle med tillämpning av den av järnvägsstyrelsen beräknade kostnaden per stängselmeter uppgå till resp. 2,706,000 och 5,628,000 kronor. Föreningen hyste dock den uppfattning, att nyssangivna förstärkningsmetoder i regel ej vore tillfyllest för utestängande av mindre hemdjur.

*Antal, slag
och värde av
de hemdjur,
som under de
senaste tio
åren skadats
i följd av järn-
vägs drift.*

Trots den stora omfattning, vari järnvägarna i vårt land hållas inhägnade, äro de skador å betande hemdjur, som genom järnvägsdriften förorsakas, icke obetydliga.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelsen den 31 januari 1928 härom anført:

Under de senaste 10 åren hade till följd av driften å statens järnvägar skadats eller dödats tillhopa 171 hästar, 354 nötkreatur samt 260 får, getter eller svin. I dessa siffror hade även medräknats de djur, som överkörts å vägkorsningar eller som vid dessa inkommit på banan och senare påkörts. Värdet av de under sagda period skadade och dödade djuren hade av styrelsen uppskattats till resp. 164,000, 138,000 och 8,000 kronor eller sammanlagt till 310,000 kronor. De av styrelsen nu lämnade uppgifterna, som visade förhållandena med den omfattning statens järnvägars hägnader haft under ifrågasatt 10-årsperiod, kunde givetvis icke lämna någon som helst ledning för bedömning av antalet och värdet av de hemdjur, som kunde beräknas bliva påkörda, därest statens järnvägar icke uppehölle sina stängsel i nuvarande skick.

Svenska järnvägsföreningen har i berörda skrivelse den 2 februari 1928 uppgivit, att under de senaste 10 åren 527 större och 218 mindre hemdjur skadats eller dödats till följd av driften å de till föreningen anslutna järnvägarna. Några få av dessa järnvägar hade dock ej kunnat lämna någon uppgift i förevarande avseende. Föreningen, som ej närmare specificerat de olika slagen av de skadade djuren, har förklarat sig ej kunna angiva något värde å dessa, enär i alla sådana fall, då järnvägen ej varit ansvarig för dödandet eller skadandet, ex. då djuren inkommit på banan genom en öppen grind, vars stängning ålegat djurägaren, järnvägen ej hade kännedom om djurens värde. Enligt järnvägsförvaltningarnas uppgifter hade djuren i en mängd fall inkommit å banan just genom sådana ostängda grindar.

Under förutsättning, att förhållandet mellan antalet skadade hästar och nötkreatur är i stort sett enahanda vid statens och enskilda järnvägar samt att de av järnvägsstyrelsen beräknade värdena å skadade hemdjur äga giltighet även beträffande djur, som under ifrågasatt period skadats vid de till föreningen anslutna enskilda järnvägarna, skulle värdet av sistnämnda djur uppgå till sammanlagt cirka 308,700 kronor, därav cirka 302,000 kronor skulle avse större hemdjur och cirka 6,700 kronor mindre hemdjur. Värdet av samtliga hemdjur, som skadats under de senaste 10 åren i följd av driften vid statens och de till järnvägsföreningen anslutna enskilda järnvägar, skulle sålunda uppgå beträffande de större hemdjuren till 604,000 kronor och beträffande de mindre till 14,700 kronor eller sålunda sammanlagt till 618,700 kronor. I medeltal per år utgör ifrågasatt värde för större hemdjur 60,400 kronor och för mindre 1,470 kronor eller tillhopa 61,870 kronor.

Järnvägsföreningen har i detta sammanhang gjort gällande, att hägnaderna vid järnvägarna oftast vore vållande till att på banan inkomna kreatur bleve överkörda. Om stängsel ej förekomme, skulle kreaturen springa ned från banvallen, under det de å inhägnad järnväg sprunget längs banan. Denna erfarenhet hade man från järnvägar under byggnadstiden, då grus- och arbetståg vore i gång, innan hägnad blivit uppförd.

Jag torde nu få övergå till att lämna en kort översikt över de bestämmelser, som gälla i vissa främmande länder rörande järnvägs hägnadsskyldighet och plikt att ersätta genom driften föranledd skada å kreatur. Jag anmärker härvid, att denna översikt i huvudsak grundar sig å en av förste byråingenjören hos järnvägsstyrelsen L. Marcus enligt styrelsens uppdrag under år 1926 verkställd utredning i ämnet.

Vid redogörelsen torde jag först få uppehålla mig vid de bestämmelser, som gälla i fråga om järnvägs hägnadsskyldighet, vilka bestämmelser äro ganska växlande i de olika länderna.

I *Finland* stadgas i detta avseende i lagen den 14 juli 1898 om expropriation av fast egendom för allmänt behov, att ägare av järnväg är pliktig att, där ej annorlunda överenskommes, inrätta och underhålla stängsel i den mån och på de ställen, sådant kan erfordras för avhållande av andras kreatur från järnvägens område. Ägare av järnväg är sålunda i Finland principiellt underkastad skyldighet att hålla järnvägen inhägnad till skydd för annans hemdjur. Denna hägnadsskyldighet kan dock enligt nyssberörda lag, där järnvägens ägare det fordrar, mot full ersättning överflyttas på jordägaren. Dylik överflyttning har ock enligt uppgift ägt rum i betydande utsträckning.

I *Danmark* finnes ej någon lagstadgad hägnadsskyldighet för järnväg. Vid fattande av beslut om anläggning av nya statsjärnvägar bestämmes emellertid, huruvida dessa skola inhägnas eller ej, därvid enligt uppgift hänsyn utslutande tages till trafiksäkerheten å banan. På grund av i denna ordning meddelade föreskrifter äro de danska statsjärnvägarna i regel inhägnade. Undantag härifrån äger rum allenast i fråga om ett fåtal banor, å vilka tåghastigheten understiger 45 km. per timme, samt beträffande sträckor, där järnvägarna genomlöpa s. k. fredade skogar. Beträffande enskilda järnvägar bestämmes, liksom hos oss, i koncessionerna, huruvida dessa skola inhägnas. De enskilda järnvägarna, å vilka tåghastigheten i regel är låg, äro emellertid i allmänhet oinhägnade.

Järnvägarna i *Tyskland* äro enligt Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung av den 4 november 1904 underkastade hägnadsskyldighet, där banans gestaltning och den vanliga banbevakningen icke anses tillräckliga för att hindra banans beträdande. Denna bestämmelse äger dock ej tillämpning i fråga om »Nebenbahnen», för vilka någon hägnadsskyldighet ej finnes föreskriven. I förordningen den 4 november 1904 stadgas därjämte, att den, som har uppsikt över kreatur, är ansvarig för att dessa icke beträda järnvägsanläggning. Beträffande Preussen gäller, förutom nyssangivna bestämmelser, jämväl lagen

Gällande bestämmelser om järnvägs hägnadsskyldighet och plikt att ersätta skada å kreatur i vissa främmande länder m. m.

den 30 november 1838 angående järnvägsföretag, däri föreskrives, att järnvägsförvaltning är skyldig att anordna och underhålla alla anläggningar, som regeringen anser nödvändiga beträffande, bland annat, överfarter, beten och stängsel i syfte att angränsande jordägare må skyddas mot fara och olägenheter vid brukande av sin jord, dock att, därest behov av sådana anläggningar uppstår först efter banans öppnande på grund av förändring, som vidtages å angränsande jordområde, jordägaren är pliktig bekosta sådana anläggningar.

På grund av nu angivna bestämmelser äro de tyska järnvägarna inhägnade — förutom där hägnader erfordras för trafiksäkerhetens trygghet — å sådana sträckor, där särskild fara kan uppstå för människor och djur, såsom vid alla vägövergångar, i skärningar med branta släntor samt där allmän väg följer längs banan. I övrigt beror hållandet av hägnader utmed järnvägarna i hög grad på ortsbruket i fråga om kreatursdrift. I de stora jordbruksområdena i norra och mellersta Tyskland, där kreaturen i regel hållas tjudrade eller vallas å betesmarkerna, förekomma sålunda i allmänhet ej hägnader invid järnvägarna. Däremot äro dessa i stora delar av nordvästra Preussen samt östra Bayern, varest kreaturen i regel få gå lösa å betesområdet, allmänt försedda med stängsel.

I *Österrike* gäller enligt Eisenbahnbetriebsordnung den 16 november 1851, att järnväg skall hava banan inhägnad på sådana platser, där vederbörande myndigheter föreskriva detta till förhindrande av olycksfall samt att järnväg är ansvarig för vidmakthållandet och underhållet av alla anläggningar i fråga om, bland annat, vägkorsningar och hägnad, som enligt vederbörande myndigheters uppfattning eller eljest blivit nödvändiga på grund av banans anläggning och trafikerande. Härförutom innehåller förordningen en allmän föreskrift om skyldighet för järnvägsförvaltningar och direktioner att vid järnvägsdriften använda alla medel, som framkommit genom erfarenhet eller teknik, för att förhindra och förebygga olyckshändelser. Slutligen stadgas i förordningen, att i omedelbar närhet av järnväg boskap får beta endast under omsorgsfull uppsikt samt att det måste tillses, att boskapen icke beträder banan med dess tillbehör eller överskrider stängslet.

Beträffande innebörden av förenämnda stadganden har i en av Verwaltungsgerichtshof den 23 november 1888 meddelad dom uttalats, att i fråga om järnvägs inhägnande endast det ur allmän synpunkt objektivt avvägda behovet, sådant detta sakkunnigt bedömts av vederbörande myndigheter, vore utslagsgivande. Banans inhägnande skedde framför allt för skyddande av själva banan och järnvägstrafiken, och hade angränsande markägare ingen rätt påfordra dylik hägnad. Vidare har järnvägsministeriet i ett särskilt fall förklarat, att närboende boskapsägare vore berättigad kräva järnvägs inhägnande blott i det fall, att betesområdet redan före järnvägens byggande varit inhägnat och hägnaden berörts av järnvägsanläggningen.

Vid järnvägarnas anläggande i *Österrike* blevo emellertid dessa i trakter, där lösgående kreatur höllas på bete, på vederbörande markägares begäran i regel av järnvägsförvaltningarna försedda med hägnader. Även i övrigt an-

ordnades hägnader utmed järnvägarna i ganska stor utsträckning. Inom de egentliga åkerbruksområdena, där kreaturen brukade tjudras eller vallas, lämnades dock järnvägarna i allmänhet ohägnade.

För genomförande av nödiga besparingar i järnvägarnas drift hava under senare år från vederbörande järnvägsdirektioners sida energiska åtgärder vidtagits för nedläggande av järnväghägnaderna å de sträckor, där stängsel ansetts obehövliga och där hägnadsskyldighet ej åligger järnvägen enligt lag eller särskilt åtagande. I skrivelse den 7 juni 1924 har generaldirektionen för de österrikiska förbundsjärnvägarna anbefallt samtliga underlydande bandirektioner att verkställa en allmän undersökning rörande borttagande av obehövliga järnvägsstängsel och till generaldirektionen inkomma med förslag här om. Beträffande den s. k. sydbanan hade redan före avlåtandet av sagda skrivelse genom vederbörande bandirektions försorg en dylik undersökning igångsatts. Sedan sålunda detaljerade förslag upprättats över de hägnader, vilka anses kunna borttagas, föreläggas dessa förslag vederbörande administrativa myndigheter till prövning och avgörande. Nu angivna åtgärder hava emellertid från jordägarnas sida föranlett protester och invändningar. Detta gäller särskilt Tyrolen, där boskapsskötseln är en av huvudnäringarna och kreaturen allmänt få gå lösa å betesmarkerna.

De bestämmelser om järnvägs hägnadsskyldighet, som gälla i Österrike, äga jämväl tillämpning i *Tjeckoslovakien*. I sistnämnda stat äro emellertid järnvägarna i allmänhet icke inhägnade, beroende enligt uppgift därpå, att vederbörande jordägare jämlikt förenämnda Eisenbahnbetriebsordnung den 16 november 1851 ansetts pliktiga att själva taga sådan vård om sina kreatur, att dessa hindrades inkomma å järnvägsområdet.

Förvaltningarna av de *schweiziska* järnvägarna hava genom Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen av den 23 december 1872 ålagts att, där så erfordrades för den allmänna säkerheten, på egen bekostnad inhägna vederbörande banor på ett för denna säkerhet tillfredsställande sätt samt att städse hålla hägnaden i gott skick. Nyssberörda lag gäller dock ej s. k. Nebenbahnen, d. v. s. banor och bansträckningar, som huvudsakligen tjäna ett lokalt trafikändamål eller annat speciellt ändamål och som ej förmedla större genomgångstrafik för personer och gods. Sistnämnda banor äro enligt en lag av den 21 december 1899 underkastade hägnadsskyldighet allenast på sådana ställen, där tåg hastigheten och säkerheten för trafiken å järnvägarna och korsande vägar påfordra hägnad.

På grund av nu angivna föreskrifter hava huvudbanorna i regel inhägnats, bibanorna däremot i regel lämnats ohägnade. Även å huvudbanorna förekomma dock betydande sträckor, som sakna stängsel, särskilt i de landsdelar, där det är brukligt att tjudra eller vakta kreaturen under betandet.

I *Frankrike* skola järnvägarna enligt lagen den 15 juni 1845 angående järnvägarnas förvaltning vara inhägnade å båda sidor utefter banans hela sträckning, och ankommer å vederbörande styrelse att bestämma, huru hägnaden skall vara beskaffad. Från sålunda föreskriven hägnadsskyldighet äger emellertid enligt lagen den 26 mars 1897 ministern för allmänna arbeten rätt att

medgiva undantag, då han finner detta skäligt med hänsyn till trafiksäkerheten å banan och allmänhetens skyddande. Denna dispensbefogenhet gäller dock ej de mest trafikerade järnvägarna samt är jämväl i övrigt underkastad vissa inskränkningar. Vid prövning av spörsmål om befrielse från hägnadsskyldighet låter ministern höra, förutom förvaltningen av den järnväg, varom fråga är, prefekten och le conseil général i vederbörande departement samt le conseil général des ponts et chaussées. Av ministern lämnad dispens är av provisorisk natur och kan när som helst återkallas.

Till följd av nu berörda föreskrifter äro de franska huvudbanorna i regel inhägnade till hela sin längd. Hägnaderna utgöras i allmänhet av häckar eller stängsel av stolpar med 3 järntrådar, och uppgår hägnadernas höjd till omkring 1 meter. Hägnaderna äro enligt uppgift ej avsedda att hindra människor eller djur att inkomma å järnvägsområdet utan endast att markera detta område såsom farligt och fridlyst. Hägnaderna äro sålunda av limitativ, ej av defensiv karaktär. Undantagsvis förekomma dock defensiva stängsel, där banan framdragits genom trakter, varest lösgående dyrbara kreatur till större antal bruka hållas å bete.

I *Holland* gällde ursprungligen enligt lagen den 9 april 1875 angående järnvägarnas drift m. m., att varje järnväg skulle vara inhägnad på sätt regeringen bestämde. Denna bestämmelse har emellertid genom lagen den 6 maj 1922 ersatts av en föreskrift av innehåll, att varje järnväg skall inhägnas på sätt, som föreskrives genom allmän förordning, med de undantag, som däri angivas. Denna ändring avsåg att möjliggöra borttagandet av sådana stängsel vid järnvägarna, som ej voro nödvändiga, och härigenom minska järnvägarnas driftskostnader. Kort efter berörda lagändring utfärdades den 9 augusti 1922 en kunglig förordning med närmare bestämmelser angående järnvägarnas inhägnande. Denna upptager detaljerade bestämmelser om vad som är att anse såsom laggill hägnad utmed järnväg samt lämnar befogenhet för kommunikationsministern att medgiva befrielse från skyldighet att hålla järnväg inhägnad i de fall, då säkerheten ej kräver detta. Beträffande korsningar mellan järnväg och allmän väg gäller dock såsom villkor för lämnande av dylikt medgivande, att trafiken över korsningen ej är stor samt att utsikten från den korsande vägen över järnvägen är tillräckligt fri å båda sidor. Enligt uppgift har befrielse från hägnadsskyldighet i allmänhet medgivits av kommunikationsministern, då hägnaden ej varit absolut nödvändig för beredande av erforderlig säkerhet.

Vad härefter angår järnvägs skyldighet att ersätta genom driften föranledd skada å betande kreatur gäller i förenämnda främmande länder såsom generell regel, att dylik ersättningsskyldighet förefinnes, allenast därest vållande till skadan ligger järnvägspersonalen till last. Underlåtenhet från järnvägens sida att fullgöra densamma åvilande hägnadsskyldighet anses i allmänhet såsom vållande och medför sålunda ersättningsskyldighet. Detta gäller dock enligt uppgift i regel ej i Frankrike, där flertalet järnvägshägnader, såsom förut nämnts, blott hava limitativ karaktär. Betydelsen av berörda allmänna

regel förringas i Frankrike även därav, att enligt där gällande lagstiftning kreatursägare är pliktig att taga sådan vård om sina djur, att de ej inkomma å järnvägens område.

I vissa länder hava emellertid järnvägarna ålagts en strängare ersättnings-skyldighet än nu sagts. I Preussen äro sålunda järnvägarna enligt förenämnda lag den 30 november 1838 pliktiga ersätta skada, som vid banans trafikerande uppstår å betande kreatur, där ej skadan uppkommit genom sakägarens eget förvållande eller genom »einen unabwendbaren äusseren Zufall». Vållande från sakägarens sida anses föreligga, där han ej tagit sådan vård om kreaturen, som på orten är brukligt. Ifrågavarande bestämmelse har till följd, att i nordvästra Preussen, där kreaturen i regel gå lösa å betesområdet, järnvägarna få betala stora ersättningsbelopp för överkörda kreatur. Även i Bayern äro järnvägarna i visst fall underkastade en skärpt ersättningsskyldighet i detta hänseende. Genom lagen den 9 juni 1899 rörande tillämpningen inom Bayern av Bürgerliches Gesetzbuch har nämligen föreskrivits, att, därest med vederbörande myndigheters tillstånd allmänna vägar eller områden nyttjas för järnvägsändamål, järnvägsförvaltningen är ansvarig för de skador, som vid driften kunna uppstå å främmande egendom till följd av vägens eller områdets allmänna utnyttjande, dock ej där skadan förorsakats genom vis major (höhere Gewalt) eller genom sakägarens eget förvållande. Om kreatur skadas genom järnvägs drift å ställe, där allmän väg korsar järnvägen, eller om kreatur vid en dylik korsning inkommer å järnvägslinjen och där överköres och skadas, är järnvägen sålunda enligt berörda bestämmelse skyldig ersätta skadan, där ej någon av berörda befrielsegrunder föreligger.

Frågan om införande i vårt land av ändrade bestämmelser rörande järnvägs inhägnande samt angående järnvägs plikt att gälta skadestånd för vid järnvägsdriften skadade hemdjur har redan före avlåtandet av 1926 års riksdags omförmälda skrivelse i ämnet vid upprepade tillfällen varit föremål för uppmärksamhet inom riksdagen.

Redan 1892 års riksdag uttalade sålunda i skrivelse, nr 29, angående Luleå —Gällivarebanans försättande i fullständigt skick den åsikt, att en godsbana, som genomlöpte avlägsna, folktomma bygder och endast trafikerades med långsamt gående tåg, icke för trafikens säkerhet erfordrade stängsel. Enligt riksdagens mening borde därför den kostnad, som i verkställd beräkning över nödiga kompletteringsarbeten å sagda bana upptagits för uppsättning av felande stängsel utefter banan, kunna inbesparas.

Såsom förut antytts, är berörda bana allenast delvis försedd med stängsel, nämligen å de sträckor, där banan framgår genom eller i närheten av bebyggda trakter.

I nära anslutning till den åsikt, som sålunda hävdats av 1892 års riksdag, framhöllo de detta år samlade statsrevisorerna i sin berättelse, att med hänsyn till den genom stängsels uppförande förhöjda anläggningskostnaden samt kost-

Tidigare inom riksdagen framställda förslag rörande järnvägs inhägnande samt plikt att ersätta skadade kreatur m. m.

naderna för dess underhåll stängsel kring statens järnvägar borde i Norrland på de vidsträckta, obebodda skogsmarker, som där genomskures, kunna i regel undvaras samt att sådan hägnad syntes särskilt obehöfelig, där järnväg löpte genom kronan tillhöriga marker, å vilka kreatursbete ej ägde rum.

I häröver avgivet utlåtande anförde järnvägsstyrelsen, att det ej syntes tillräddligt att minska eller borttaga stängslet utefter de norrländska banorna, då all den mark, stambanan genomginge, genomströvades av betande boskapskreatur, varför det även visat sig nödigt att å skogsmark vid banans byggande snarast möjligt uppföra stängsel till undvikande av olyckshändelser. Norra stambanan (d. v. s. den del av banan, som vid ifrågavarande tid färdigställdes) genomginge endast på helt korta sträckor mindre kronoparker, och då dessa i allmänhet icke vore inhägnade, förefunnes ingen anledning att vid banans framdragande över dem utesluta järnvägsstängslet.

Statsutskottet vid 1893 års riksdag yttrade i utlåtande nr 30 i anledning av statsrevisorernas berörda uttalande:

Allt från början av statsjärnvägarnas anläggande hade den uppfattningen varit rådande, att järnvägarna borde skyddas medelst stängsel. Under senare tider hade emellertid förändrade åsikter om sådant stängsels nödvändighet gjort sig gällande. Erfarenheten vid enskilda järnvägar torde i flera fall hava ådagalagt, att stängsel kunde undvaras utan fara för järnvägstrafiken; och om, å ena sidan, i saknad av stängsel järnvägarna vore utsatta för skada å banvallen, förorsakade av kreatur, torde å andra sidan böra tagas i betraktande, att de utgifter, som för sådan skadas botande kunde erfordras, icke torde vara jämförliga med kostnaden för stängsels uppförande och underhåll. Härjämte vore att märka, att i samma mån som talrika övergångar i järnvägens plan förefunnes, stängslets skydd minskades genom osäkerheten, att de till övergångarna ledande grindarna hölles vederbörligen stängda. Och torde det kunna ifrågasättas, huruvida ej större fara för järnvägstrafiken föranleddes av kreatur, som befunno sig på instängd bana än på ohägnad, enär iakttagits, att vid annalkande tåg kreaturen i förra fallet löpte utefter banan, tills de uppnåddes av tåget, men i senare fallet hade större benägenhet att begiva sig bort från banvallen. Ehuru väl på många orter redan nu anbragt stängsel måhända skulle kunna utan olägenhet undvaras, hade utskottet icke velat för det dåvarande ifrågasätta, att sådant stängsel ej vidare skulle underhållas; men beträffande det fortsatta järnvägsbyggandet i övre Norrland hade utskottet ansett riksdagen böra underställa Kungl. Maj:ts prövning, huruvida icke, till besparing i kostnaderna för järnvägens byggande och underhåll, densamma kunde i regel lämnas ohägnad. Utskottet hemställde på grund härav, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande, i vad mån stängsel utefter den då ej fullbordade delen av stambanan i Norrland kunde undvaras.

Utskottets hemställan bifölls, efter längre debatter i båda kamrarna, av första kammaren med 52 röster mot 50 och av andra kammaren med 114 röster mot 62. Minoriteten röstade för avslag å skrivelseförslaget.

Sedan riksdagen i enlighet härmed avlätit skrivelse i ämnet, nr 65, anbefallde Kungl. Maj:t i brev den 2 juni 1893 järnvägsstyrelsen att för framtiden iakttaga, att vid statens återstående järnvägsarbeten inom Norrland stängsel

ej borde anbringas, där sådant med hänsyn till beskaffenheten av den terräng järnbanan genomginge syntes kunna utan våda för trafiken undvaras.

Det må erinras, att stambanan genom övre Norrland till hela sin längd försetts med stängsel, vilket dock är av svagare beskaffenhet å de sträckor, där banan genomlöper kronoparker.

Vid 1904 års riksdag väcktes inom andra kammaren en motion, nr 52, däri beträffande behovet av stängsel vid järnväg en väsentligen annan mening hävdades än i nyssberörda riksdagsskrivelse. I motionen hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande behovet av sådant stängsel utefter järnvägarna, att jämväl smärre hemdjur, såsom får, ej komme in på järnvägens område. I motionen åberopades, att i proposition till 1904 års riksdag förslag framlagts om skyldighet för järnväg att ersätta skada, som järnvägsdriften kunde komma att förorsaka lapparnas renhjordar å för dem upplåtna betesmarker, samt framhölls såsom oegentligt, att man vid anläggning av järnvägar i Norrland ansett, att stängsel kunnat i viss utsträckning undvaras, samt att man beträffande vissa sträckor av banan, där från början fyrslanigt stängsel uppförts, sedermera förändrat detta till treslanigt, varigenom ortsbefolkningens hemdjur, fåren, utsatts för faran att genom det glesa stängslet inkomma på järnvägen och överköras. Motionären erinrade, att denna befolkning hade minst lika full rätt till beten å sina skogar, som lapparna hade till sina renbeten, samt att får i avseende å behovet av skydd mot den från järnvägsdriften härrörande faran måste anses stå renarna mycket nära.

Det tillfälliga utskott, som hade att behandla denna motion, anförde i afgivet utlåtande:

Några lagbestämmelser rörande skyldigheten att hålla stängsel utmed järnvägslinjer finnes icke; de administrativa föreskrifter, vilka i detta hänseende kunde vara för statens järnvägar eller i gällande koncessioner för enskilda järnvägar meddelade, hade tillkommit dels för järnvägens och trafikens skydd dels till förebyggande av allmän fara av järnvägsdriften. Genom sin förevarande framställning ville motionären i fråga om denna stängselskyldighet anlägga en ny synpunkt, hemdjurens fredande. Från djurägares och djurskyddsvänners ståndpunkt skulle väl en dylik lagstiftning finnas önskvärd, men oavsett att den praktiska tillämpningen av en sådan lag givetvis måste möta stora svårigheter, om så fullständig hägnad skulle fordras, att både större och mindre hemdjur bleve skyddade, skulle ett lagstiftande på detta nya område och efter den princip, som motionären framkastat, otvivelaktigt leda till vittgående konsekvenser, vilka svårigen kunde fullt överskådas. Frågan om ansvarighet för skada å lapparnas renar avsåge en utvidgad ersättningsskyldighet men berörde icke stängselskyldigheten. För vinnande av motionärens egentliga syfte, vilket väl torde få anses vara djurägares trygghet mot oförevallade förluster, hade det varit lyckligare, om motionen fått utmynna i hemställan om förtydligande av nu gällande lagbestämmelser angående ersättningsskyldighet i stället för krav på ny lagstiftning rörande stängselskyldigheten. Utskottet hemställde, att motionen icke måtte till någon kammarens åtgärd föranleda.

Utskottets hemställan bifölls av andra kammaren utan debatt.

Vid 1905 års riksdag väckte samme motionär en ny motion i ämnet, nr 80, däri framhölls, att frågan om skadeståndsansättning för vid järnvägsdriften skadade djur borde bliva lika klargjord för de betesrättsägande jordbrukarne som den blivit för den nomadiserande lappbefolkningen, samt hemställdes, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda och för riksdagen framlägga de lagförslag, som i motionens syfte kunde anses av behovet påkallade. Motionären hänvisade även till lagen om skydd mot yrkesfara, däri den principen syntes fastslagen, att icke blott ersättning för skada skulle utgå utan jämväl skyddsanordningar till förebyggande av skada skulle vidtagas, tydligen lika mycket i syfte att förebygga själva skadan som dess följd, skadeersättningen, samt erinrade, att genom beslutet om utsträckt ersättningsskyldighet för skada genom järnvägsdrift å lapparnas renar principen om skadeersättning för av järnvägsdrift skadade eller dödade betande djur blivit fastslagen.

I sitt över motionen avgivna utlåtande, nr 11, anförde lagutskottet, bland annat:

Den av motionären ifrågasatta utsträckningen av den järnvägsinnehavare åliggande skadeståndsskyldighet kunde utskottet ej förorda. De skäl, som varit bestämmande för att i avseende å ansvaret för den skada, som inom de åt lapparna upplåtna områden i följd av järnvägsdrift tillfogades lapparnas renar, tillämpa särskilda skadeståndsregler, förefunnos icke i fråga om den bofasta befolkningen. Sålunda torde den säregna svårighet, som visat sig vara förenad med renarnas vård, och omöjligheten för lapparna, vilkas så gott som enda inkomstkälla utgjordes av renarna, att under alla förhållanden hava renhjordarna så i sin hand, att ej enstaka djur inkomme på järnvägens område, ej äga någon motsvarighet i fråga om den bofasta befolkningens handhavande av sin boskap, vartill komme, att järnvägen inom de åt lapparna upplåtna områden på stora sträckor saknade allt stängsel.

Någon i lag uttryckligen bestämd skyldighet för järnvägsinnehavare att hålla järnvägen inhägnad funnes för det dåvarande icke, men vore i regel administrativa föreskrifter i detta hänseende meddelade såväl i fråga om statens järnvägar som i gällande koncessioner för de enskilda järnvägarna; och då järnvägs innehavare av staten fått sig sådan hägnadsskyldighet ålagd eller eljest särskilt åtagit sig dylik skyldighet, vilket vid förvärvande av den för järnvägens behov nödiga marken icke sällan torde förekomma, torde ifrågasatt hägnadsskyldighet, så framt icke annat blivit uttryckligen bestämt, få anses innebära, att hägnaden omkring järnvägen skulle vara av laggill beskaffenhet eller sådan, att den hindrade annans större hemdjur, som ej vore okynligt eller vilt, att inkomma på järnvägen.

Då från statens sida en viss hägnadsskyldighet ålades järnvägsinnehavare, finge väl denna skyldighet antagas hava järnvägstrafikens egen säkerhet till sitt närmaste mål, men det torde möjligen kunna ifrågasättas, om icke staten vid fastställandet av berörda skyldighet borde mera, än som skedde, taga hänsyn till nyttan och behovet av stängsel utmed järnväg även för dem, som bodde i järnvägens närhet, särskilt med hänsyn till förekommande av skada å betande hemdjur, som kunde inkomma på järnvägens område. Till någon ingående prövning av denna fråga syntes emellertid ifrågavarande motion icke böra föranleda. Några skäl åter, som talade för att under dåvarande förhållanden, då, såsom nämnts, någon i lag bestämd hägnadsskyldighet för järnvägs innehavare ej förefunnos, utsträcka den järnvägs innehavare i ovanbe-

rörda hänseende åliggande ersättningsskyldigheten, hade ej av motionären anförts och syntes ej heller utskottet föreligga.

Utskottet hemställde förty, att motionen ej måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Utskottets hemställan bifölls av båda kamrarna.

Jämväl vid 1906 och 1907 års riksdagar väcktes i andra kammaren av samme motionär motioner i liknande syfte, nr 61 och 21.

I motionen vid 1906 års riksdag föreslogs skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utarbetande och framläggande av lagförslag rörande skadestånd för av järnvägsdrift skadade eller dödade betande djur. I motionen framhölls, att med de högst olika förhållanden, som på skilda orter rådde i avseende på behovet av skyddsanordningar emot betande husdjurs inkommande på järnvägsområde, ett järnvägsstängsels beskaffenhet icke borde genom en generell lag bestämmas, då ett sådant »laggillt stängsel» möjligen å vissa orter icke utestängde alla slag av betande hemdjur. Blev däremot en bestämd och oavvislig ersättningsplikt järnvägsägare ålagd, finge järnvägsstyrelserna själva ordna stängslets effektivitet efter varje Orts särskilda förhållanden för att sålunda söka undvika risken av skadestånds utbetalande. — Lagutskottet avstyrkte även denna motion på väsentligen samma skäl, som av utskottet åberopats beträffande motionen vid 1905 års riksdag, men framhöll därjämte, att det utan tvivel vore önskligt, att självstängande grindar och andra fullt ändamålsenliga stängselanordningar kunde åstadkommas överallt, där behovet sådant krävde. — I överensstämmelse med vad utskottet hemställt blev motionen av båda kamrarna avslagen, av andra kammaren efter votering med 114 röster mot 55, som avgåvos för bifall till motionen.

I motionen vid 1907 års riksdag yrkades, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om verkställande av en allsidig utredning rörande behovet av effektivare skyddslagstiftning till förekommande av skada å betande hemdjur till följd av järnvägsdrift samt framläggande för riksdagen av de lagförslag, vartill utredningen kunde föranleda. Även denna motion avstyrktes av lagutskottet under åberopande av förut anförda skäl samt med erinran, att anbringande vid alla rikets järnvägar av stängsel, vilka skulle motsvara de av motionären uppställda fordringar, utan tvivel komme att medföra högst betydande kostnader. Det syntes högst sannolikt, att de olägenheter och förluster, som motionären avsåg att få undanröjda, icke stode i rimligt förhållande till kostnaden för anbringande och underhåll av de stängsel, som i motionen åsyftades.

Enligt utskottets hemställan blev även denna motion, efter debatt i båda kamrarna, av riksdagen avslagen.

Frågan om skyldighet för järnväg att inhägna sitt område har även behandlats av den år 1904 tillsatta trafiksäkerhetskommittén i dess den 26 september 1907 avgivna betänkande.

Kommittén, vars uppdrag avsåg verkställande av utredning rörande trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarna, framlade i betänkandet förslag till vissa

1904 års
trafiksäker-
hetskommitté.

bestämmelser dels angående stängselanordningar vid vägövergång över enskild järnväg, dels ock om hållande av hägnad invid sådan järnväg i övrigt.

Bestämmelserna i förstnämnda hänseende innehållas i huvudsak i ett av kommittén avgivet förslag till lag angående korsning av enskild järnväg för allmän trafik och väg. Enligt detta förslag skulle, om järnväg skure väg i samma plan och mellan de sålunda avskilda delarna av vägen övergång över järnvägen vore anordnad, järnvägens ägare eller, i fall driften av järnvägen blivit å annan behörigen överläten, denne vara skyldig att vid övergången låta uppsätta och i fullgott skick underhålla grind ävensom i vissa fall utöva bevakning, på sätt i förslaget närmare angavs. Från den sålunda föreslagna skyldigheten skulle dock länsstyrelse äga att i särskilda fall medgiva undantag. Härförutom stadgades i ett av kommittén framlagt förslag till förordning angående byggnad och underhåll av enskild järnväg för allmän trafik (banförordning), bland annat, att grind eller bom vid vägövergång i banans plan finge anordnas så, att den endast stängde mot vägen, men att vid vägövergång, där bevakning vore anordnad, skulle, för den händelse övergången förmedlade förbindelsen mellan betesmarker å ömse sidor om järnvägen, anordningar vidtagas till förhindrande av att större betes kreatur inkomme på banan.

I motiveringen till dessa bestämmelser erinrade kommittén, att föreskriften om skyldighet för järnväg att uppsätta och underhålla lämpligt stängsel vid vägövergång över banan ej vore ny. Redan i då gällande tjänstgöringsreglemente för de enskilda järnvägarna stadgades, att vägövergång i banans plan skulle vara försedd med grindar eller bommar, vilka kunde avhålla vägfärdande, då tåg passerade vägövergången. Visserligen vore för en del järnvägar undantag medgivna men enligt uppgifter, som kommittén låtit införskaffa från de enskilda järnvägarna, saknade av omkring 14,000 vägövergångar allenast omkring 240 stängsel. Enligt kommitténs mening vore grind, som endast stängde mot vägen, i regel att föredraga framför grind, som jämväl kunde stänga mot järnvägen. Denna regel torde dock lida av undantag. Ett sådant, för vilket särskilda bestämmelser borde meddelas, vore, då betesmarker funnes å ömse sidor om vägövergång, vilken förmedlade förbindelsen dem emellan, och övergången vore av sådant slag, att grindarna i allmänhet hölles öppna samt stängda, endast då tåg skulle framgå eller växling ske över densamma, d. v. s. sådan vägövergång, som vore bevakad. I sådant fall kunde kreatur lätt inkomma på banan, och det torde vara svårt och mången gång omöjligt för grindvakten, som måhända kort före tågs ankomst anlände till platsen för att stänga grindarna, att få banan fri från kreaturen. Å sådant plats krävdes därför särskilda anordningar. Att föreskriva, att i detta fall grinden skulle stänga jämväl över banan, hade kommittén icke velat föreslå, då även andra, för ändamålet lämpliga anordningar kunde tänkas. Dessa hade kommittén ansett endast behöva avpassas för utestängande av större kreatur, således icke av får, getter o. d.

De av kommittén föreslagna bestämmelserna om enskild järnvägs hägnadsskyldighet i övrigt återfinnas i 40 § av kommitténs berörda förslag till banförordning, vilken paragraf är av följande lydelse:

»Utöver de stängselanordningar vid vägövergång, som i lag och denna förordning äro föreskrivna, skall järnväg vara försedd med stängsel av lämplig

beskaffenhet för trafiksäkerhetens trygghet; dock må undantag kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgivast för viss sträcka, där stängsel prävas utan fara för trafiksäkerheten kunna undvaras.

Såsom stängsel må dike med upplagd dikesvall betraktas.

Å väg, som löper omedelbart utmed järnväg och ligger lika högt som eller högre än järnvägen, skall betryggande stängsel mot järnvägen anordnas.»

Till stöd för förslaget i denna del anförde kommittén, bland annat:

Kommittén hölle för sin del före, att föreskrift om järnvägs inhägnad vore given och borde givas uteslutande i syfte att trygga trafiksäkerheten å järnvägen. I en av justitierådet E. Herslow utarbetad kommentar till lagen den 12 mars 1886 om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift hade sagts, att bestämmelsen i koncessionsresolutioner, att järnväg skulle vara inhägnad, torde böra anses innebära, att hägnaden skulle vara av sådan beskaffenhet, att den hindrade annans större hemdjur, som icke vore okynigt och vilt, att inkomma å järnbanan. Denna uppfattning delade även kommittén; men om ifrågavarande bestämmelse skulle anses given jämväl i de jordägande grannarnas intresse, syntes kommittén någon anledning icke finnas att begränsa bestämmelsens innebörd till att avse skydd allenast för större hemdjur. Ansåges det nämligen åligga en järnvägs innehavare att vidtaga åtgärder till förebyggande av den fara för i järnvägens närhet betande kreatur, som låge i själva driften å järnvägen, torde denna skyldighet näppeligen böra göras beroende av kreaturens storlek. Att emellertid fordra, att hägnaden omkring järnvägen skulle vara så beskaffad, att densamma utestängde även mindre hemdjur, såsom får och getter, därtill torde någon allmänna benägenhet icke förefinnas.

Det hade mot anbringande av stängsel mot järnväg framhållits, att kreatur, som inkomme å banan, vid tågs annalkande lättare komme ut därifrån, om banan icke vore inhägnad, än om den vore försedd med hägnad, och att följaktligen tillfällen till olyckshändelser av ifrågavarande slag skulle vara talrikare i senare än i förra fallet. Detta finge väl vara sant; dock syntes det kommittén som om första omsorgen borde vara att söka hindra kreaturen att komma in på banan; och då därtill komme, att genom det föreslagna stadgandet i banförrordningen, att vid vissa vägövergångar, som förmedlade förbindelsen mellan betesmarker å ömse sidor om järnvägen, anordningar skulle vidtagas till förhindrande av att större beteskreatur inkomme på banan, faran härför torde i icke oväsentlig grad vara minskad, syntes den framhållna synpunkten icke böra vara för frågan avgörande.

Med omfattande av principen, att hägnad vid järnväg vore till för att trygga trafiksäkerheten å järnvägen, vore det fullt i sin ordning att, i fråga om hägnadens beskaffenhet, taga hänsyn till kreaturens storlek, då endast större kreaturs inkommande å banan kunde antagas medföra någon fara för trafiksäkerheten.

Att i den föreslagna banförrordningen närmare angiva stängslets beskaffenhet hade kommittén ej ansett vare sig nödigt eller lämpligt. Enligt ett av kommittén framlagt förslag till förrordning angående kontroll över enskild järnväg för allmän trafik skulle ritning över stängsel, som vore avsett att användas vid en järnväg, underställas kontrollerande ingenjörens granskning och av honom godkännas, innan stängslet finge uppsättas, vadan det sålunda vore sörjt för, att för ändamålet tjänligt stängsel komme till användning; och vore järnvägsförvaltningen givetvis sedermera skyldig att underhålla stängslet, så att det allt fortfarande fyllde sitt ändamål, vilket åter den, som hade sig anförtrodd kontrollen över banans underhåll, hade att övervaka. Ställde

sig järnvägsförvaltning icke till efterrättelse föreläggande att bättra möjlig bristfällighet å stängsel, kunde, enligt kommitténs förslag till kontrollförordning, arbetet därmed komma att utföras genom statens försorg på järnvägens bekostnad. Vid sådana förhållanden syntes det kommittén, att även kreatursägaren — ehuru han enligt kommitténs mening icke vore berättigad till ersättning för skada, som till följd av dylik underlåtenhet kunde drabba honom — likväl hade ganska stor garanti för att ett stängsel av antydd beskaffenhet omgäve järnvägen å sådana ställen, där möjlighet funnes, att större kreatur inkomme på banan. Visserligen hade kommittén, i likhet med vad nu gällde för befintliga järnvägar, vilka i allmänhet hade skyldighet att hava sin bana inhägnad, ansett undantag från stängselskyldigheten fortfarande böra kunna medgivas beträffande sådana sträckor, där stängsel utan fara för trafik-säkerheten ansåges kunna undvaras; men med all säkerhet torde sådan befrielse icke ifrågakomma å plats, där större kreatur kunde inkomma på banan.

Sedan det av kommittén framlagda förslaget angående korsningen av enskild järnväg för allmän trafik och väg varit föremål för överarbetning inom vederbörande departement, har Kungl. Maj:t enligt beslut den 7 oktober 1927 funnit förslaget ej för det dåvarande föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Ej heller kommitténs berörda förslag till banförordning har hittills föranlett åtgärd från Kungl. Maj:ts sida.

*Under senare
år vidtagna åtgärder för in-
skränkning av
hägnadsanord-
ningarna vid
statens järn-
vägar.*

Spörsmålet om järnvägs stängselskyldighet har under senare år vunnit ökad aktualitet till följd av vissa av järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärder, avseende att i sparsamhetssyfte inskränka hägnadsanordningarna vid statens järnvägar.

Genom allmän order den 29 april 1915 förordnade sålunda järnvägsstyrelsen, att stängsel ej skulle uppsättas å sådan skogs-, ödemark och öppen jord, där betande lösa kreatur icke förekomme eller eljest för trafikens skyddande inhägnad av statens järnvägars områden icke vore erforderlig, såvida icke statens järnvägar i särskilda fall på grund av överenskommelser eller ålägganden vore förpliktade därtill.

Sedermera har järnvägsstyrelsen närmare utvecklat denna order i en cirkulärskrivelse den 31 januari 1925 till samtliga distriktsförvaltningar av följande lydelse:

»I § 24 i banförordningen stadgas, att järnvägsområdet skall, där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken, vara inhägnat.

Även om hägnad i vissa fall icke anses vara erforderlig för järnvägstrafikens skyddande, måste sådan dock anordnas, där statens järnvägar genom överenskommelse åtagit sig sådan eller i vederbörlig ordning fått sig ålagt att hålla hägnad.

Några generella anvisningar om när i övrigt inhägnande av järnvägsområdet bör äga rum kunna knappast lämnas, då detta givetvis är beroende på rent lokala förhållanden, som måste prövas från fall till fall. Till någon ledning synas emellertid följande anvisningar böra kunna tjäna.

Inhägnande av järnvägsområdet anses i regel icke böra äga rum:

där järnvägen genomgår skogs- och ödemark, såvida icke betande lösa kreatur i större antal mera regelbundet förekomma i järnvägens grannskap, eller

där järnvägen genomgår sådan öppen jord, där markägarna själva icke hålla stängsel mellan sina ägor och sålunda få förutsättas genom vakthållning eller annorledes taga vård om sina kreatur.

Hägnad anses i regel icke heller böra anbringas där vattendrag gränsar mot järnvägen eller där terrängen invid banan eljest är så beskaffad, att hägnad är obehövlig.»

Beträffande den omfattning, vari stängsel invid statens järnvägar nedlagts på grund av förenämnda order och cirkulärskrivelse, har järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 26 februari 1926 till riksdagens andra lagutskott anfört:

Med anledning av ifrågavarande order och cirkulärskrivelse hade stängsel dittills borttagits på sträckor till en längd av tillsammans ungefär 100,000 meter. Fullständig utredning om, i huru stor utsträckning stängsel skulle kunna nedtagas vid en noggrann tillämpning av reglerna i skrivelsen i fråga, hade ännu icke hunnit slutföras å samtliga bandelar. Någon exakt uppgift härom kunde därför icke lämnas, men torde man kunna utgå från, att på ytterligare sträckor om tillsammans cirka 1,500,000 meter stängsel skulle kunna komma att borttagas.

De sträckor, å vilka enligt styrelsens direktiv stängsel sålunda icke skulle uppsättas, utgjorde ungefär $\frac{1}{7}$ av hela dåvarande stängsellängden vid statens järnvägar. Kostnaden för underhåll av statens järnvägars hägnad skulle vid ett fullgörande av dessa direktiv komma att minskas med cirka 100,000 kronor årligen.

Efter det riksdagen i oförmälda skrivelse den 21 maj 1926 hemställt om vidtagande av åtgärder för att förefintliga järnvägsstängsel skulle tillsvidare upprätthållas på sätt dittills varit vanligt, har Kungl. Maj:t i skrivelse den 18 juni 1926 anbefallt järnvägsstyrelsen att beträffande de järnvägslinjer, vilkas underhåll ankomme på statens järnvägar, tillsvidare upprätthålla befintligt stängsel.

Järnvägsstyrelsen har upplyst, att under tiden från utfärdandet av styrelsens order den 29 april 1915 till den 18 juni 1926, då järnvägsstyrelsen i berörda skrivelse anbefallts upprätthålla befintliga järnvägsstängsel, sådana borttagits vid statens järnvägar till en sammanlagd längd av cirka 135,000 meter.

Med anledning av järnvägsstyrelsens förenämnda cirkulärskrivelse väcktes vid 1926 års riksdag inom båda kamrarna av ett flertal ledamöter likalydande motioner, nr 156 i första och nr 287 i andra kammaren, däri hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att vid utarbetande av ny stängselförordning i densamma måtte intagas bestämmelser, att järnväg skulle vara skyldig inhägna sitt område. I motionerna framhölls, att, även om de i cirkulärskrivelsen ifrågasatta åtgärderna kunde försvaras med att någon stängselskyldighet för järnvägarna ej funnes direkt utsagd i gällande lag samt att förbehåll om stängsel icke gjorts av markägarna vid expropriation av mark för järnvägens behov, ett sådant utnyttjande av förefintliga förhållanden till ekonomisk skada och besvär för enskilda knappast vore värdigt ett statens verk. Att förbehåll, som nyss sagts, ej skett vid järnvägsexpropriationerna, torde oftast hava berott därpå, att stängsel redan varit uppfört, när expropriationerna försiggått, eller, där så ej varit förhållandet, löfte givits av järnvägens ombud, att stängsel, såsom dittills varit praxis, skulle komma att uppföras. Man kunde sålunda säga, att markägarna i god

1926 års
riksdag.

tro godtagit de befintliga förhållandena eller givna löftena såsom säkerhet för stängslets framtida vidmakthållande. Om så ej varit fallet, hade säkerligen yrkats och vid expropriationsförrättningen fastslagits stängselskyldighet för järnvägen eller utdömts ersättning för det intrång en befrielse från stängselskyldigheten skulle åsamkat markägarna. Att järnvägen ginge fram över en fastighetsägares markområde, medförde för denne icke större nytta av järnvägen än som tillkomme dem, vilka bodde i närheten av järnvägen utan att deras markområden berördes av densamma. Förhållandet vore tvärtom det motsatta. Skulle då kostnaden för inhägnande av järnvägsområdet överföras på markägaren, bleve detta en verklig orättvisa. Motionärerna ansåge det därför förenligt med billighet och rättvisa, att järnvägarna genom lag ålades att, såsom dittills i allmänhet skett, inhägna sina områden, där icke vid expropriation av mark för vederbörande järnvägs behov tydligt lämnats särskild ersättning för det intrång och den kostnad markägarna åsamkats genom från järnvägens sida uraktlåten hägnad.

I utlåtande nr 29 över berörda motioner anförde andra lagutskottet, bland annat:

Utskottet, som visserligen beaktade de sparsamhetssynpunkter, vilka legat till grund för järnvägsstyrelsens förfarande uti ifrågavarande hänseende, ville emellertid framhålla, att, därest statens järnvägar skulle fullfölja sin avsikt i fråga om stängslets nedläggande, detta skulle föranleda väsentliga kostnader för de vid banlinjerna boende jordbrukarna, då dessa givetvis måste i betydande omfattning anordna särskild vakthållning för sina betande kreatur eller ock själva uppföra och underhålla stängsel. Vad sålunda inbesparades av statsverket skulle i stället komma att till stor del återfalla på de enskilda jordbrukarna. Därest statens järnvägars ifrågavarande åtgärd skulle godtagas, komme densamma säkerligen att, där rätt därtill förefunnes, vinna efterföljd jämväl av enskilda järnvägsinnehavare.

Utskottet ansåge därför, att statsmakterna icke kunde underlåta att till prövning upptaga den av motionärerna framförda frågan med beaktande av de av utskottet uttalade synpunkterna. Vid en blivande allsidig utredning torde sålunda bl. a. böra upptagas till prövning dels huruvida införande av allmän hägnadsskyldighet för järnvägar av kostnadsskäl — med hänsyn därvid tagen även till de enskilda järnvägarna — vore tillrädligt, dels huruvida ändring av de skadestandsregler, som nu tillämpades på ifrågavarande område, borde företagas.

I överensstämmelse med utskottets hemställan och med godkännande av vad utskottet i utlåtandet anfört beslöt riksdagen till Kungl. Maj:t avlåta förenämnda skrivelse den 21 maj 1926 nr 251.

Yttranden
över 1926 års
riksdags skri-
velse nr 251. På sätt förut berörts hava yttranden över sagda skrivelse avgivits av ett flertal myndigheter och korporationer, och torde jag nu få redogöra för innehållet av dessa yttranden. Jag ingår därvid först på vad i yttrandena anförts rörande frågan om stadgande av stängselskyldighet för järnväg.

Frågan om
järnvägs
stängsel-
skyldighet. Flertalet av de i ärendet hörda myndigheterna och korporationerna har tillstyrkt, att järnvägarna — såväl statens som enskilda — genom lagstiftning ålades skyldighet att i viss omfattning inhägna sitt område till skydd för när-

boende jordägares hemdjur, varvid förutsatts att, ifall berörda skyldighet ef- a) Principiella
tersattes, järnvägens innehavare skulle vara pliktig ersätta därav föranledd standpunkter.
skada å djuren. Nu angivna standpunkt har intagits av väg- och vattenbygg-
nadsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Södermanlands, Jön-
köpings, Blekinge, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs,
Skaraborgs, Örebro, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbot-
tens län, samtliga i ärendet hörda hushållningssällskaps förvaltningsutskott
samt Norrbottens läns landsting.

Till stöd för införandet av lagstadgad skyldighet för järnväg i nyssangivna
syfte hava dessa myndigheter och korporationer huvudsakligen anført:

Till följd av de i administrativ ordning meddelade föreskrifterna om skyl-
dighet för järnväg att hålla sitt område inhägnat hade såväl statens som en-
skilda järnvägar till största delen försetts med erforderligt stängsel. Det kun-
de sålunda ej förnekas, att genom dessa föreskrifters tillämpning invid järnväg
boende jordägares och betesrättsinnehavares behov av skydd för deras hem-
djur blivit tillgodosett. Detta förhållande hade medfört, att i allmänna rätts-
medvetandet numera inginge anspråk dels därpå, att järnvägarna skulle vara
inhägnade med stängsel av den beskaffenhet, att åtminstone större hemdjur
därigenom utestängdes, dels ock på skyldighet för järnvägsinnehavare att ut-
giva ersättning för av järnvägs drift skadade och dödade betande djur. Den-
na rättsuppfattning hade ytterligare befästats därigenom, att vid expropriation
eller upplåtelse av mark till järnväg ersättning i allmänhet ej bestämts eller
betingats för de betydande olägenheter, som frånvaron av hägnad omkring
järnvägen komme att medföra för vederbörande jordägare. Man hade utgått
från att järnvägen skulle komma att på vanligt sätt inhägnas eller ock för-
blandat de administrativa föreskrifterna om hägnadsskyldighet med en civil-
rättslig förpliktelse. Om järnväg, som förvärvat sin mark under sådana om-
ständigheter, undandrog sig att hålla sitt område inhägnat, syntes det ej vara
oberättigat att påstå, att järnvägen gjorde en obehörig vinst på jordägarrens
bekostnad. Därest jordägaren skulle nödgas att till skydd för sina hemdjur
bekosta hägnad invid järnvägen, skulle detta i många fall innebära en åter-
expropriation av den av jordägaren vid järnvägens anläggning uppburna mark-
lösen. Det måste därför otvivelaktigt anses riktigt och rättvist, att järnväg
ålades principiell skyldighet att i närboende jordägares intresse inhägna sitt
område med stängsel av minst lika god effekt som den nu allmänt gängse ty-
pen. Det borde även uppmärksammas, att ett nedläggande av järnvägsstäng-
sel i större omfattning från nationalekonomisk synpunkt ej medförde någon
fördel, om de enskilda jordägarna i samma mån som järnvägarnas stängsel-
bördla lättades betungades med särskild vakthållning för betande kreatur eller
ökad stängselhållning. Även vore att märka, att genom stadgande av här
avsedd hägnadsskyldighet för järnväg utvecklingen av den under senare år
alltmera uppmärksammade beteskulturen med därav följande utsträckt betes-
gång skulle verksamt befrämjas.

Å andra sidan hava flera myndigheter och korporationer avstyrkt stadgande
av stängselskyldighet för järnväg i här avsett syfte. I denna riktning hava
järnvägsstyrelsen, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kronobergs, Kal-
mar, Gotlands, Malmöhus, Värmlands och Kopparbergs län samt svenska järn-
vägsföreningen uttalat sig. Länsstyrelsen i Östergötlands län har dock fun-
nit önskvärt, att vid meddelande av koncessioner för blivande järnvägar större
hänsyn toges till jordägarnas intressen i förevarande hänseende än vad tidigare

varit fallet, och länsstyrelsen i Värmlands län har framhållit, att, enär nu befintliga järnvägsstängsel, om än i främsta rummet tillkomna i syfte att trygga järnvägs trafiksäkerhet, dock vore av betydelse jämväl för beredande av skydd till hemdjurs fredande, sagda stängsel borde fortfarande tills vidare bibehållas, därest deras borttagande uppenbarligen skulle bliva till olägenhet för närboende jordägare.

Till stöd för sitt avstyrkande av ifrågavarande stängselskyldighet hava nämnda myndigheter och förening anført:

Järnvägarnas nuvarande hägnadsskyldighet åsyftade att tillgodose behovet av skydd för järnvägstrafiken samt att förebygga allmän fara av järnvägsdriften. Att därutöver ålägga järnvägarna hägnadsskyldighet för att skydda vederbörande djurägare mot förluster skulle säkerligen, utan motsvarande nytta, bliva för järnvägarna mycket betungande. Det kunde sålunda ej anses ådagalagt, att rådande eller befarade missförhållanden påkallade lagstiftning om allmän hägnadsskyldighet för järnvägar. Däremot vore otvivelaktigt järnvägarnas ekonomiska förhållanden för närvarande sådana, att det skäligen ej kunde ifrågasättas att belasta järnvägarna med nya kostnader. I varje fall måste naturligen undersökas, huruvida de olägenheter och förluster, som lagstiftningen i ämnet skulle avse att undanröja, komme att stå i rimligt förhållande till kostnaden för anbringande och underhåll av här avsett stängsel och om de enskilda järnvägarna kunde bära dylika kostnader. Det borde härvid uppmärksammas, att de svenska järnvägarna vore försedda med stängsel i avsevärt större utsträckning än som numera brukades i utlandet, där utvecklingen ginge i den riktningen, att man läte järnvägarna vara oinhägnade. Vid bedömande av föreliggande fråga borde jämväl tagas i betraktande de stora fördelar, som tillkomsten av en järnväg medförde för vederbörande landsända och dess bebyggare. Dessa fördelar vore så många och uppenbara, att de eventuella olägenheter av mindre slag, som medföljde järnvägsdriften, borde kunna bäras, synnerligast som jordägarna i de trakter, där järnvägarna framdragits, icke på något sätt fått betala jordvärdestegringsskatt för det ökade värde, som deras fastigheter genom järnvägarnas tillkomst erhållit. Mot ökad hägnadsskyldighet för järnvägarna talade även den omständigheten, att dessa vore till för den allmänna samfärdsels skull och således vore allmännyttiga företag. Den hittills gällande principen att den, som ägde hemdjur, skulle vara pliktig att genom hägnad eller vallning eller på annat sätt hålla sådan vård om dem, att de ej olovligen inkomme på annans ägor, syntes därför böra äga tillämpning även med avseende å förhållandet mellan järnväg och vederbörande jordägare. — Vad särskilt anginge redan anlagda järnvägar vore att märka, att vid expropriation av mark för dessas räkning de ersättningar bestämts, som järnvägarna hade att utgiva för skada till följd av anläggningen. Det syntes ej uteslutet, att därvid viss gottgörelse tillerkänts jordägarna för ökad hägnadsskyldighet. Vore så förhållandet, framstode det såsom mindre rättvist, att järnvägarna dessutom skulle åläggas att i jordägarnas intresse uppsätta stängsel till skydd för deras kreatur. I fråga om de enskilda järnvägarna borde därjämte uppmärksammas, att dessa fått sina skyldigheter uttryckligen fastslagna genom koncessionerna.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har beträffande förhållandena inom länet särskilt framhållit, att, då betande djur därstädes merendels — på själva slättbygden, varest järnvägsnätet vore tätast, nästan undantagslöst — vore tjudrade, det låge i förhållandenas natur, att skada å hemdjur till följd av järn-

vägsdrift mera sällan förekomme inom länet. Det torde därför ej kunna sägas, att inom länet framträtt något behov att i närboende jordägarers intresse jämka reglerna för järnvägs hägnadsskyldighet.

Beträffande innebörden av järnvägsstyrelsens förenämnda cirkulärskrivelse om inskränkande i viss omfattning av stängselanordningarna vid statens järnvägar har styrelsen i samband med sitt avstyrkande av här avsedd hägnadsskyldighet anført, att det ej varit styrelsens mening, att stängslet skulle nedtagas utan hänsyn till angränsande kreatursägare. Styrelsens avsikt hade endast varit, att järnvägsstängslet skulle — såvida ej särskilt åtagande från banans byggande föreläge — kunna borttagas, där järnvägsmyndigheterna efter prövning och jämförelse med förhållandena i liknande fall och på olika platser funnit, att angränsande markägare icke kunde hava berättigade fordringar på stängslets bibehållande, eller där kostnaderna för järnvägarnas inhägnande icke stode i rimlig proportion till de skador, som eventuellt kunde uppkomma därigenom, att å angränsande mark betande kreatur inkomme på banan. Exempelvis kunde det enligt styrelsens åsikt ej vara med sund sparsamhet förenligt att bibehålla järnvägens stängsel mot de stora delar av de skånska åkermarkerna, där kreaturen aldrig ginge lösa, eller mot sådan öppen jord, där markägarna själva icke hölle stängsel mellan sina ägor eller mot grannarnas ägor, eller genom långa sträckor av norrlandsskogarna, där det mångenstädes på milslånga sträckor endast funnes ett fåtal betande kreatur.

Järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen hava ifrågasatt, huruvida man ej i stället för skärpning av järnvägarnas stängselskyldighet borde medgiva sådan inskränkning därav, att järnväg finge lämnas oinhägnad, där stängsel ansåges ej vara oundgängligen behöfligt med hänsyn till trafiksäkerheten. Järnvägsföreningen har härvid framhållit, att någon fara för trafiksäkerheten ej syntes föreligga, även då större hemdjur bleve överkörda. Föreningen kände i varje fall ej till att överkörning av djur vållat sådan fara.

I de yttranden, däri införande av här avsedd stängselskyldighet tillstyrkts, hava olika meningar framförts rörande den ifrågasatta skyldighetens omfattning samt innehåll i övrigt.

Vad först angår spörsmålet, huruvida ifrågavarande skyldighet borde åläggas såväl nu befintliga som blivande järnvägar har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län gjort gällande, att anledning ej förefunnes att föreskriva dylik skyldighet i fråga om järnvägar, som framdeles komme att anläggas. Dessa borde enligt länsstyrelsens mening vara underkastade hägnadsskyldighet allenast för trafiksäkerhetens betryggande.

Beträffande beskaffenheten av den hägnad, som järnväg i här avsett syfte skulle vara pliktig att hålla, hava i de avgivna yttrandena i stort sett sammanstående den mening hävdats, att järnvägs hägnadsskyldighet borde begränsas till att avse stängsel av sådan beskaffenhet, att större hemdjur (nöt-kreatur och hästar), vilka ej voro okynniga eller vilda, därigenom utestängdes från järnvägens område. Järnväg skulle sålunda enligt denna uppfattning vara befriad från att stänga mot mindre hemdjur samt mot okynniga och

b) Olika förslag rörande stängselskyldighetens omfattning samt innehåll i övrigt.

vilda djur. Till stöd för en dylik begränsning av skyldigheten har anförts, att nu brukliga järnvägsstängsel i allmänhet vore av förstangivna beskaffenhet samt att det med hänsyn till järnvägarnas i regel mindre goda ekonomi ej borde ifrågasättas, att en allmän ombyggnad av nuvarande stängsel skulle av dem verkställas.

De myndigheter och korporationer, som tillstyrkt införande av ifrågavarande stängselskyldighet, hava i allmänhet ej förutsatt, att skyldigheten skulle gälla järnvägens hela område, utan i regel förordnat, att skyldigheten underkastades vissa inskränkningar med hänsyn till beskaffenheten eller användningen av den intill järnvägens område gränsande marken eller andra förhållanden av lokal natur. Beträffande arten och omfattningen av dessa inskränkningar hava emellertid meningarna varit mycket delade.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i detta avseende uttalat, att järnväg borde, där ej annat redan vore bestämt eller överenskommet mellan järnväg och jordägare, åläggas hägnadsskyldighet i *bebyggda* trakter, under det att i fråga om obygdter, som efter järnvägs anläggning bleve bebyggda, det ville förefalla, som om 1857 års stängselförordnings bestämmelser om vitsord för jordägare, som önskade stänga, borde tillämpas, därvid järnvägen sålunda skulle hava att delta i stängselkostnaden.

Ett flertal myndigheter har gjort gällande, att stängselskyldighet borde åläggas järnväg allenast i den mån behov av stängsel för skyddande av hemdjur vore för handen. Beträffande det närmare genomförandet av en sådan lagstiftningsåtgärd hava olika förslag framställts.

Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Örebro län och hushållnings-sällskapens förvaltningsutskott i Stockholms och Gävleborgs län hava förordnat, att åt Kungl. Maj:t eller annan myndighet, som ej kunde anses företräda järnvägarna, skulle inrymmas rätt att på ansökan av vederbörande järnvägsförvaltning beträffande vissa sträckor, där stängsel invid järnvägen vore obehövt, meddela befrielse helt eller delvis från hägnadsskyldighetens fullgörande. Dylikt medgivande borde dock ej lämnas, utan att vederbörande markägare eller betesrättsinnehavare beretts tillfälle att yttra sig i ärendet. Länsstyrelsen i Örebro län har såsom särskilt skäl för medgivande av en dylik dispensbefogenhet anført, att det i vissa fall kunde från vederbörande järnvägsförvaltnings synpunkt vara fördelaktigare att undgå stängselskyldighet och i stället ersätta de skador, som kunde uppkomma genom trafiken.

I nära överensstämmelse med den av dessa myndigheter och korporationer företrädde ståndpunkt har länsstyrelsen i Jönköpings län föreslagit, att nu befintliga stängsel utmed järnväg skulle bibehållas, där ej Kungl. Maj:t efter undersökning och prövning i varje särskilt fall funne befrielse därifrån kunna meddelas, att i blivande koncessioner för enskilda järnvägar föreskrift skulle lämnas, huruvida och i vilken omfattning stängsel skulle hållas av järnvägens innehavare *samt att*, därest i koncessionen eller annorledes bestämmelse ej lämnats om stängsel men förhållandena varit sådana, att stängsel bort finnas, Kungl. Maj:t skulle äga rätt föreskriva sådan, om det visades, att särskild fara för betande djur föreläge. Beträffande de förutsättningar, varunder be-

frielse från skyldighet att bibehålla nu befintligt stängsel skulle kunna lämnas, har länsstyrelsen anført, att dylik befrielse syntes lämpligen kunna ägarum, där järnvägen genomginge skogs- och ödemark, såvida ej betande lösa djur mera regelbundet förekomme i järnvägens grannskap, samt där järnvägen genomginge sådan öppen jord, varest markägarna själva icke hölle stängsel mellan sina ägor och sålunda finge förutsättas genom vakthållning eller annorledes taga vård om sina kreatur, ävensom där vattendrag gränsade mot järnvägen eller där terrängen invid bana eljest vore så beskaffad, att hägnad vore obehöfvlig.

Överståthållarämbetet har föreslagit, att det skulle överlåtas åt en central myndighet, lämpligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att i varje särskilt fall avgöra, när en järnvägsinnehavare skulle vara skyldig att hålla stängsel, samt att vid denna prövning, därvid vederbörande lokalmyndigheter borde höras, ej endast trafiksäkerhetsintresset utan jämväl betningsintresset skulle iakttagas. Överståthållarämbetet har åberopat de skiftande betesförhållandena i landet samt framhållit, att, därest man i de landsdelar, varest betning av löst gående kreatur icke förekomme utan samtliga betande kreatur vore tjudrade, fordrade byggande och underhåll av stängsel omkring järnvägsområde, man tydligen ålade järnvägsinnehavaren en kostnad, som måste anses alldeles onödig. Å de ställen däremot, varest kreaturen måste släppas lösa i stora hagar för att kunna livnära sig, torde hägnadsskyldighet för järnväg få anses nödvändig, därest ej privat uppgörelse kunde träffas.

Övriga myndigheter, som ansett, att järnvägs stängselskyldighet borde begränsas med hänsyn till behovet av stängsel, hava inskränkt sig till att angiva antingen de fall, då stängselbehov ej finge anses föreligga, eller ock i vilka fall detsamma vore för handen.

Enligt det förra alternativet hava länsstyrelserna i Blekinge, Älvsborgs, Skaraborgs, Västerbottens och Norrbottens län uttalat sig. Länsstyrelsen i Älvsborgs län har sålunda framhållit, att järnväg ej borde betungas med hägnadsskyldighet i ödemarksområden samt att, då utvecklingen ginge i riktning mot inskränkande av det för rationell skogsvård skadliga skogsbetet, det vidare kunde starkt ifrågasättas, huruvida järnväg borde åläggas hägnadsskyldighet i större skogsområden. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har anført, att undantag från stängselskyldighet torde utan större olägenhet kunna stadgas beträffande ödemarksbanor i Norrland med hänsyn därtill, att föreskrifter om järnvägs ersättningsskyldighet gentemot den nomadiserande lappbefolkningen för skada genom järnvägs drift å deras renar redan förefunnes. Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län hava gjort gällande, den förra, att undantag från stängselskyldighet borde medgivas, allenast då järnväg löpte genom kronomark, därå kreatursbete ej ägde rum, och den senare, att dylikt undantag borde föreskrivas beträffande ödebygd och skogsmark, som ej användes till bete, ävensom i fråga om sådana sträckor utmed vattendrag m. m., där stängsel påtagligen vore överflödigt. Länsstyrelsen i Blekinge län har framført väsentligen samma uppfattning som länsstyrelsen i Norrbottens län.

Till förmån för det senare alternativet hava länsstyrelserna i Kristianstads, Hallands och Västernorrlands län samt hushållningssällskapets förvaltningsutskott i Kronobergs län yttrat sig. Det sistnämnda har sålunda framhållit, att stängelskyldighet borde — i den mån ej hinder däremot mötte på grund av redan ingångna avtal — stadgas för järnvägsinnehavare, där järnväg genomlöpte mark, varå nötkreatur och hästar plägade hållas i lösdrift. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har anfört, att lagstadgad skyldighet för järnväg att hålla stängsel borde införas beträffande sådana bansträckor, som genomlöpte odlade trakter eller skogsområden, vilka i större utsträckning användes såsom betesmarker. Länsstyrelsen i Kristianstads län har under hänvisning till de enskilda järnvägarnas i regel mindre goda ekonomi förklarat sig ej kunna tillstyrka införande av bestämmelser om järnvägs stängelskyldighet annat än möjligen undantagsvis för sträckor, där särskild fara för betesdjurs inkommande på järnvägs område kunde anses föreligga. Slutligen har länsstyrelsen i Hallands län gjort gällande, att stängelskyldighet borde åläggas järnväg, allenast där skogs- eller betesmark invid järnvägsområdet vore öppen för frigående betesdjur, och i detta fall gälla blott i fråga om sträckor, där det vore fördelaktigare för järnvägen att hålla stängsel än att betala skadestånd för genom järnvägsdriften skadade eller dödade djur. Länsstyrelsen har till utveckling av sin ståndpunkt anfört:

1857 års stängselförordning avsåge blott att reglera betesrätten olika jordägare emellan och skilde mellan de fall, då det skulle åligga djurägaren att hindra sina djur att komma in på annans mark och då det tillkomme jordägaren att själv skydda sitt område från intrång av annans betesdjur. Beträffande järnvägsområde gällde det icke att skydda det bete eller annan gröda, som tilläventyrs kunde finnas å detsamma. Orsaken till att stängsel önskades vore den fara, vilken trafiken å järnvägen utgjorde för djur, som hade tillträde till järnvägsområdet. Faran hade givetvis uppkommit genom järnvägens anläggning och vore icke grundad i något naturförhållande. Det kunde då synas riktigast att ålägga järnvägen att vidtaga och bekosta åtgärder till förebyggande av olyckshändelser. Men härvid torde näppeligen en allmän regel böra föreskrivas. Enär å odlad mark betesdjuren i regel plägade vara tjudrade eller underkastade ständig tillsyn medelst vallning, syntes icke tillräcklig anledning föreligga att föreskriva skyldighet för järnväg att för betesdjurens skull hava sitt till sådan mark gränsande område inhägnat. Ifall djuren ginge i beteshage, som vore inhägnad åt andra håll än järnvägsområdet, syntes näppeligen heller någon dylik skyldighet böra tillförbindas järnvägen. Om däremot skogs- eller betesmark invid järnvägsområdet vore öppen för frigående betesdjur, torde det böra åligga järnvägen att ansvara för att dessa djur icke skadades av järnvägsdriften. Härvid borde det icke förbises, att kostnaden för hägnad vore så betydande, att det kunde understundom befinnas fördelaktigare för järnvägen att, särdeles i stora skogsbygder, där betesdjuren vore jämförelsevis fåtaliga, taga risken av att ibland få utbetala skadestånd för genom järnvägstrafiken dödade eller skadade hemdjur, än att uppföra och underhålla fredgillt stängsel.

Järnvägsstyrelsen, som, på sätt förut nämnts, avstyrkt stadgande av stängelskyldighet för järnväg i förevarande syfte, har, för den händelse sådan skyldighet det oaktat skulle föreskrivas, framlagt förslag till vissa grunder för lagstiftning i ämnet. Dessa grunder innebära, att järnvägarna icke skulle

åläggas hålla stängsel, där markägarna själva underlåte uppsätta sådant mellan sina ägor och mot grannarnas eller där ortens bruk ej varit att på platsen hava kreaturen lösa på bete, *att* kostnaderna för järnvägs inhägnad, i likhet med vad som gällde i fråga om stängsel mellan rågrannar i allmänhet, skulle delas mellan järnvägen och angränsande markägare, *att* stängsel ej finge påfordras, där kostnaderna för detsamma ej stode i rimlig proportion till de skador, som eventuellt kunde uppkomma på i trakten betande kreatur, vadan det skulle stå järnvägen fritt att underlåta att inhägna sitt område mot skyldighet att betala skadestånd för överkörda kreatur, *samt att* det skulle ankomma å Kungl. Maj:t att i särskilda fall avgöra, om viss bansträcka skulle vara inhägnad eller ej.

Nyssnämnda förslag om stängselskyldighetens begränsande till det fall, att kostnaden för stängsel stode i rimlig proportion till nyttan och behovet därav med hänsyn till förekommande skada å betande hemdjur, har framställts även av länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Gävleborgs län. Sistnämnda länsstyrelse har ansett, att järnvägs hägnadsskyldighet, i den mån den ej betingades av trafiksäkerheten å banan, uteslutande borde bedömas från denna synpunkt. Denna åsikt torde enligt länsstyrelsens mening i allmänhet leda därtill, att järnväg skulle vara inhägnad, där den ginge fram genom odlad mark och sådan, som vore lämplig för och allmänneligen nyttjades till bete åt större husdjur, hästar och nötkreatur, men däremot ej, där järnvägen genomlöpte vidsträckta, obebodda skogar och för nötkreatursbete otjänliga andra utmarker.

Förutom de inskränkningar i järnvägs hägnadsskyldighet, som i det föregående angivits, har av länsstyrelsen i Örebro län ifrågasatts sådan begränsning av skyldigheten, att denna skulle gälla allenast viss tid av året. Länsstyrelsen har därvid förutsatt, att det skulle ankomma å Kungl. Maj:t att för särskilda delar av landet meddela närmare bestämmelser i detta avseende.

I de avgivna yttrandena har vidare behandlats frågan om järnvägs skyldighet att ersätta genom järnvägsdriften förorsakad skada å betande hemdjur. Frågan om järnvägs skyldighet att ersätta genom järnvägsdriften vållad skada å hemdjur.

Såsom förut berörts hava de myndigheter, som tillstyrkt stadgande av skyldighet för järnväg att i angränsande jordägares intresse hava sitt område inhägnat, tillika förutsatt, att, därest järnväg underlåte fullgöra sagda skyldighet, den skulle vara pliktig ersätta därigenom föranledd skada å hemdjur. Då hägnadsskyldigheten föreslagits skola avse allenast stängsel av sådan beskaffenhet, att större hemdjur därigenom utestängdes från järnvägsområdet, har berörda ersättningsskyldighet ansetts skola gälla blott skada å större hemdjur. Nu angiven ersättningsskyldighet har betraktats såsom en naturlig följd av själva hägnadsskyldigheten och överensstämmer med den enligt lagen den 12 mars 1886 gällande allmänna regeln, att järnvägsinnehavare svarar för av driften föranledd skada å egendom, där järnvägens förvaltning eller betjäning varit vållande till skadan.

Ett flertal myndigheter har emellertid hävdadt, att järnväg borde åläggas ersättningsskyldighet för vid järnvägsdriften förorsakad skada å hemdjur, oberoende därav huruvida vållande till skadan låge järnvägens förvaltning eller

betjäning till last. En dylik ståndpunkt har intagits av länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Kristianstads, Hallands, Skaraborgs, Örebro, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län samt hushållningssällskapens förvaltningsutskott i Södermanlands och Hallands län. Beträffande den närmare utformningen av den sålunda föreslagna skärpta ersättningsskyldigheten hava emellertid meningarna varit delade.

Länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län hava ansett, att järnvägs innehavare borde hava enahanda skyldighet att ersätta genom järnvägens drift förorsakad skada å hemdjur, som enligt 6 § i 1886 års berörda lag gäller i fråga om skada å renar. Ersättningsskyldighet borde sålunda, även i det fall, att vållande till skadan ej låge järnvägens förvaltning eller betjäning till last, åvila järnvägsinnehavaren, där ej den, vilken vård om hemdjuret ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har dock ansett, att ersättningsskyldigheten borde begränsas att gälla allenast skada å större hemdjur.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har till stöd för en dylik utsträckning av ersättningsskyldigheten framhållit, att då gällande rätts ståndpunkt i fråga om järnvägs frihet från ansvar för skada å betande hemdjur torde hava intagits under inflytande av den föreställning, att järnväg i regel vore omgiven av stängsel, en radikal förändring av denna faktiska förutsättning borde leda till förnyad prövning av de mot varandra stående intressena. Samma föreställning om stängsel såsom ett naturligt tillbehör till järnvägslinje hade otvivelaktigt legat till grund för expropriationsersättningarna vid järnvägsanläggningar inom länet. Vid de senast hållna förrättningar därstädes, vilka ägt rum efter det frågan om järnvägsstängsel blivit aktuell, hade också expropriationsnämnden enligt uppgift antecknat i sitt protokoll, att nämnden vid ersättningarnas fastställande utgått från att järnvägen liksom hittills komme att hålla stängsel.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har anslutit sig till den av nyssnämnda tre länsstyrelser intagna ståndpunkt med den jämkning, att den ifrågasatta skärpta ersättningsskyldigheten ej skulle gälla, därest och i den mån järnvägen vore hägnadsskyldig. För sådant fall borde enligt länsstyrelsens mening ersättningsskyldighet föreligga, allenast så framt skadan föranletts genom sådan försummelse i hägnadsskyldigheten, som kunde läggas järnvägen till last.

Länsstyrelsen i Uppsala län har föreslagit, att järnväg skulle förklaras ersättningsskyldig för all genom järnvägstrafiken vållad skada å husdjur, som inkommit å banan utan uppsåt eller vållande av djurets ägare eller hans folk. Länsstyrelsen i Kronobergs län har framställt enahanda förslag med det tillägg, att ifrågavarande skärpta ersättningsskyldighet ej skulle föreligga, där järnvägen vore inhägnad. Sistnämnda länsstyrelse har härvid framhållit, att en bestämmelse av det av länsstyrelsen föreslagna innehåll skulle måhända vara ägnad att från järnvägarnas sida framtvinga större varsamhet i avseende å nedläggandet av stängsel invid järnvägarna och sålunda i sin mån bidraga att skydda betande hemdjur mot skador till följd av järnvägsdriften.

Övriga myndigheter, som uttalat sig för oförmåda skärpning av järnvägs ersättningsskyldighet i förevarande avseende, hava ej närmare angivit, i vilken omfattning en dylik skärpning skulle genomföras. I regel hava dock dessa myndigheter förutsatt, att den utsträckta ersättningsskyldigheten skulle äga tillämpning allenast för den händelse och i den mån järnvägen ej vore hägnadsskyldig. Föreläge sådan skyldighet, borde enligt myndigheternas åsikt ersättningsskyldigheten, i likhet med vad nu gäller, vara beroende av underlåtenhet från järnvägens sida att behörigen fullgöra hägnadsskyldigheten. Länsstyrelsen i Hallands län har dock gjort gällande, att, i fall skada å hemdjur utan järnvägens förvällande förorsakats genom järnvägsdriften å sådana sträckor, varest järnvägen ginge genom odlad mark, där betesdjuren i regel brukade vara tjudrade eller underkastade ständig tillsyn medelst vallning, eller genom beteshage, som vore inhägnad åt andra håll än järnvägsområdet, järnvägen, oavsett huruvida den å berörda sträckor varit inhägnad eller ej, borde vara fri från ersättningsskyldighet. Därjämte har länsstyrelsen i Örebro län ifrågasatt, huruvida ej denna skyldighet, i likhet med vad länsstyrelsen förordnat beträffande järnvägs hägnadsskyldighet, borde inskränkas att gälla allenast viss tid av året.

Å andra sidan har från åtskilliga håll hävdats, att nu gällande normer i fråga om järnvägs skyldighet att ersätta genom järnvägsdriften förorsakad skada å hemdjur borde bibehållas oförändrade. Yrkanden i denna riktning hava framställts av järnvägsstyrelsen samt länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Gotlands, Blekinge, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län. Länsstyrelsen i Gotlands län har därjämte hemställt, att, därest järnvägs ersättningsskyldighet i förevarande avseende i strid med den av länsstyrelsen uttalade mening ansåges böra utsträckas även till område, där hägnadsskyldighet för järnvägen ej förefunnes, ersättningsskyldigheten dock för sådant fall borde begränsas att avse allenast viss del, förslagsvis 50 %, av skadan. I annat fall funnes ej någon garanti för att djurägaren om sina kreatur toge den omvårdnad, som vore nödig till förhindrande av deras inkommande på järnvägs område.

Svenska järnvägsföreningen har för sin del hemställt, att riksdagens ifrågavarande skrivelse ej måtte föranleda skärpt ersättningsskyldighet för järnvägarna utan att denna skyldighet i stället måtte i möjligaste mån mildras.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, äger förordningen den 21 december 1857 om ägors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet ej tillämpning med avseende å järnväg, och har ej heller eljest i lag meddelats någon föreskrift om skyldighet för järnväg att hålla sitt område inhägnat. Däremot hava i koncessionsresolutionerna för de enskilda järnvägarna dessa i regel ålagts stängselskyldighet, och har denna skyldighet, ehuru väl i främsta rummet åsyftande att trygga trafiksäkerheten å vederbörande järnvägar, dock ansetts gälla jämväl till förmån för de närboende och sålunda kunna av dem åberopas till skydd för deras hemdjur. Härförutom hava vissa föreskrifter om inhägnande av järnväg upptagits dels i banförordnin-

*Departements-
chefen.*

gen och säkerhetsordningen för statens järnvägar samt tjänstgöringsreglementena för de enskilda järnvägarna, dels ock i kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, men åsyfta dessa föreskrifter uteslutande tryggande av trafiksäkerheten å järnvägarna eller de vägar, som korsa dem.

Frågan, huruvida järnväg bör åläggas utsträckt hägnadsskyldighet i närboende jordägares intresse, är i allmänhet att bedöma från väsentligen andra synpunkter än dem, som ligga till grund för 1857 års förordning. Denna åsyftar att fastställa och reglera den stängselskyldighet och de förpliktelser i övrigt, som åvila ägare av hemdjur till förekommande därav, att djuren olovligt intränga å annans mark och där genom betning och tramp förorsaka skada. Den nu ifrågasatta stängselskyldigheten för järnväg har däremot till syfte att skydda hemdjuren mot den fara, för vilken de under betesgång utsätts genom järnvägsdriften. Sistnämnda skyldighet har sålunda sin grund i samma förhållande, som föranlett den i lag stadgade särskilda förpliktelser för innehavare av järnväg att ersätta skada i följd av järnvägens drift, nämligen den med driften förenade faran. Hägnadsskyldigheten är emellertid från järnvägens synpunkt principiellt strängare än ersättningsskyldigheten, i det den åsyftar att *förebygga* skada i följd av driften.

Det bör emellertid ej förbises, att frågan om järnvägs inhägnande i vissa fall kan vara av betydelse jämväl ur de synpunkter, som avses i 1857 års stängselförordning. Om järnväg framdrages tvärs över flera särskilda fastigheter, som sinsemellan äro åtskilda genom stängsel, utan att hägnad därvid anordnas i gränsen mellan järnvägsområdet och berörda fastigheter, öppnas tydligen möjlighet för betande kreatur att taga sig fram från den ena fastigheten till den andra genom att passera över det oinhägnade järnvägsområdet. Enahanda blir förhållandet, om järnväg anlägges i gränsen mellan två fastigheter utan att förses med hägnad. I förra fallet kan kreaturens passerande över järnvägsområdet förhindras ej allenast genom uppsättande av hägnad utmed järnvägen utan även därigenom, att å de ställen, där järnvägen skär fastighetsgränserna, sådana anordningar vidtagas å banområdet, att kreaturens framträngande över detta omöjliggöres. Enligt vad jag inhämtat från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med det åläggande att hålla stängsel 'i ägo gränser', som upptagits i en del äldre koncessioner för enskilda järnvägar, i vissa fall åsyftats skyldighet för järnvägarna att å de ställen, där järnvägarna skure med hägnader försedda rågångar, i banvallarna anordna s. k. stängseltrummor, som förhindrade hemdjur att å banan passera skärningspunkterna. Frågan om de anordningar, som järnväg bör vara skyldig vidtaga till förhindrande därav, att hemdjur genom järnvägens anläggande kunna olovligt inkomma å annans fastighet, tillhör emellertid den allmänna hägnadslagstiftningen och torde ej i detta sammanhang böra upptagas. Det torde nämligen vara att förvänta, att detta spörsmål kommer att beaktas vid den revision av 1857 års stängselförordning, som för närvarande pågår.

På sätt i det föregående omnämnts, hava järnvägarna i vårt land i regel varit inhägnade allt ifrån tiden för respektive banors byggande. Undantag från

denna regel äger väsentligen rum allenast i fråga om vissa järnvägslinjer, som genomlöpa ödemarksområden i landets norra delar, samt beträffande järnvägssträckor utmed sjöar och vattendrag, där anordnande av stängsel ansetts obehövt. Därjämte hava efter utfärdandet av järnvägsstyrelsens förenämnda order den 29 april 1915 å en del kortare sträckor av statsjärnvägarna förut befintliga hägnader borttagits eller fått förfalla. Vid järnvägarnas inhägnande hava i regel använts stängsel av den beskaffenhet, att blott större hemdjur (nötkreatur och hästar) därigenom hindrats inkomma å järnvägsområdet. Detta har sin grund däri, att hänsynen till trafiksäkerheten ej ansetts kräva, att mindre hemdjur utestängas från sagda område. Undantagsvis förekomma dock vid järnvägarna hägnader, som stänga även mot mindre hemdjur.

Nu angivna förhållanden hava haft till följd, att vid expropriation av mark för järnvägsanläggning ägarna av de fastigheter, varifrån marken exproprierats, i regel ej tillerkänts ersättning för hållande av stängsel mot järnvägen till skydd för större hemdjur eller för utövande av sådan tillsyn över dylika djur, att dessa hindras inkomma å järnvägsområdet, oaktat ägarna enligt gällande expropriationslagstiftning i allmänhet torde varit berättigade till sådan ersättning. Jag erinrar härvid om bestämmelserna i 7 § i lagen den 12 maj 1917 om expropriation samt i § 13 i förordningen den 14 april 1866 angående jords och lägenhets avstående för allmänt behov. Såväl vederbörande expropriationsnämnder som fastighetsägarna hava nämligen förutsatt, att för utestängande av större hemdjur erforderlig hägnad skulle hållas utmed järnvägarna genom järnvägsförvaltningarnas egen försorg, ett antagande, varför man i allmänhet haft desto mera fog, som de för järnvägarna avsedda områdena oftast redan vid tiden för expropriationerna antingen av järnvägsförvaltningarna försetts med dylik hägnad eller i vederbörande planer angivits skola inhägnas med sådan. Däremot torde man vid expropriationerna i regel ej haft anledning antaga, att stängsel mot mindre hemdjur skulle av järnvägsförvaltningarna anordnas. I de fall, då utestängandet av dylika djur varit av behovet påkallat, torde därför antingen vederbörande järnväg hava särskilt utfäst sig att hålla stängsel mot mindre hemdjur eller ock ersättning för utestängande av dylika djur från järnvägen hava tillerkänts markägarna, vilken ersättning ej sällan läser inräknats i ersättningen för själva marken. Vad nu anförts om expropriation av mark för anläggande av järnväg synes i stort sett äga tillämpning jämväl då mark i annan ordning förvärvats för detta ändamål.

I de fall, då järnvägs markförvärv ägt rum under angivna förutsättning, synes vederbörande markägare med visst fog kunna kräva, att järnvägen håller sådan hägnad, som vid förvärvet förutsatts, d. v. s. hägnad, som utestänger större hemdjur. Denna förutsättning torde dock merendels ej hava kommit till ett så klart och otvetydigt uttryck, att något rättsligt anspråk på grund därav kan göras gällande mot järnvägen. Såvitt av tillgängliga prejudikatsamlingar framgår, har i varje fall ej förekommit, att järnväg av sådan grund förklarats stängselskyldig.

I detta sammanhang må framhållas, att den skiljaktighet med avseende å

stängselskyldighet till skydd för hemdjur, som, på sätt förut nämnts, föreligger mellan statens och enskilda järnvägar, ej kan anses motiverad av sakliga skäl. De förhållanden, varunder statens och enskilda järnvägar anlagts och mark för dem förvärvats, äro i stort sett likartade och bådadera drift medför betydande och väsentligen enahanda faror för betande kreatur. Därför är att märka, att statens och enskilda järnvägar i övrigt underkastats samma rättsliga ansvar för den av driften vållade skadan. Det hade därför otvivelaktigt varit principiellt befogat, om båda dessa järnvägsgrupper likställts beträffande här avsedd hägnadsskyldighet.

Om hänsyn endast toges till den praxis, som här i landet tillämpats beträffande järnvägarnas inhägnande, de förutsättningar, varunder järnvägarnas markförvärv skett, samt den rättsuppfattning, som på grund härav skapats och underhållits bland landets jordbruksidkande befolkning, synes någon betänklighet näppeligen böra möta mot stadgande i lag av principiell skyldighet för järnvägarna att inhägna sina områden, så att större hemdjur hindras komma å dessa. Av förut angivna skäl torde däremot ej böra ifrågasättas, att järnvägarna skulle underkastas någon förpliktelse att hägna även mot mindre hemdjur. Häremot talar för övrigt även den omständigheten, att vederbörande jordägare numera i regel själva torde hava träffat anstalter för att hindra de mindre hemdjuren från att intränga å järnvägarnas områden. I de fall, då järnväg särskilt utfäst sig att hålla hägnad även mot mindre hemdjur, bör dock sådan utfästelse givetvis fortfarande gälla.

Frågan om järnvägs hägnadsskyldighet bör emellertid skärskådas även från andra synpunkter än de nu angivna. I främsta rummet komma härvid ekonomiska hänsyn i betraktande.

Såsom framgår av de i ärendet avgivna yttrandena, äro de ekonomiska förhållanden, varunder järnvägarna i vårt land för närvarande drivas, i stort sett ogynnsamma, beroende dels på det mindre tillfredsställande konjunkturläget i allmänhet, dels ock, bland annat, på den allt mera skärpta konkurrensen med motortrafiken. Såväl statens som det övervägande flertalet enskilda järnvägar hava under senare år till följd härav fått vidkännas avsevärda inkomstminskningar, vilket för de enskilda järnvägarna medfört, att ett flertal av dem drives med förlust samt att ett ännu större antal lämnar ringa eller ingen vinst å det i rörelsen insatta kapitalet. Vissa enskilda järnvägar hava redan nödgats gå i konkurs eller träda i likvidation, och för andra är situationen synnerligen brydsam.

Nu angivna utveckling har haft till följd, att spørgsmålet om genomförande av möjliga besparingar i järnvägarnas drift blivit i hög grad aktuellt. För utredning av frågan, huruvida och i vad mån ändring i gällande bestämmelser rörande järnvägsdriften i syfte att möjliggöra minskning av de enskilda järnvägarnas driftkostnader kunde vara erforderlig, har chefen för kommunikationsdepartementet enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 november 1927 tillkallat särskilda sakkunniga, vilka, enligt vad jag erfarit, bland annat upptagit frågan om åstadkommande av inskränkningar i stängselanordningarna vid de enskilda järnvägarna. Såsom förut angivits, uppgå de årliga kostna-

terna för underhåll av nu befintliga järnvägsstängsel i fråga om dessa järnvägar till cirka 1,252,000 kronor. Därest någon mera avsevärd nedsättning av detta belopp skulle kunna ernås, vore detta tydligen av ej ringa betydelse för dessa järnvägars ekonomi. Något resultat av berörda sakkunnigutredning föreligger dock ännu icke.

Nationalekonomiskt sett är det självfallet av största vikt, att järnvägarna ej tvingas att för djurägarnas skyddande mot förluster i förevarande avseende vidkännas större kostnader än som för detta ändamål äro oundgängligen nödiga. En konsekvent tillämpning av denna synpunkt skulle innebära, att järnvägarna befriades från varje *skyldighet* att hålla hägnader till skydd för här avsedda djur och allenast förpliktades ersätta av driften förorsakade skador å dessa. Järnvägarna skulle då få fria händer att inskränka hållandet av hägnader till sådana sträckor, där lösgående betande kreatur i större antal förekomme i järnvägens närhet och varest det sålunda vore ekonomiskt fördelaktigt för järnvägarna att hava stängsel. I fråga om övriga sträckor skulle däremot hållande av hägnader, såsom ekonomiskt ogynnsamt för järnvägarna, ej ifrågakomma. Jag bortser härvid från behovet av stängsel för trafiksäkerhetens trygghet, vilket spörsmål nu ej föreligger. I detta avseende må dock här erinras, att enligt fackmäns åsikt någon fara för trafiksäkerheten ej i allmänhet kan antagas uppstå genom påkörning med bantåg av ett eller annat större hemdjur.

Även om för närvarande näppeligen bör ifrågasättas att genomföra en så vittgående förändring beträffande järnvägarnas hägnadsförhållanden, som en konsekvent tillämpning av nu antydda ekonomiska synpunkt skulle kräva, torde det å andra sidan ej kunna anses lämpligt att genom en lagstiftning om hägnadsskyldighet för järnväg för framtiden omöjliggöra eller försvåra ett skäligt hänsynstagande därtill. Järnvägarnas ekonomiska förhållanden äro för närvarande sådana, att den största varsamhet är av nöden vid påläggande av nya skyldigheter; någon mera väsentlig förbättring i dessa förhållanden torde ej heller kunna med säkerhet förväntas inom överskådlig framtid. Jag vill i detta sammanhang erinra, att i flera främmande länder järnvägarna liksom hos oss kämpa med ekonomiska svårigheter samt att i dessa länder en allmän strävan gjort sig gällande att minska eller upphäva järnvägarnas hägnadsbördor. Därest järnvägarna åläggas principiell skyldighet att ersätta vid driften skadade kreatur och jordägarnas berättigade intressen sålunda i huvudsak tillgodoses, torde därför frågan, huruvida och i vad mån järnväg bör hållas inhägnad, lämpligen liksom nu böra regleras i administrativ ordning. Vid en dylik reglering kan avvägningen mellan ortsbefolkningens och järnvägarnas intressen verkställas med bättre beaktande av de i varje särskilt fall föreliggande förhållanden och större hänsyn tagas till den ekonomiska ställningens krav, än om järnvägarna genom lagstiftning underkastas en mer eller mindre stelt reglerad hägnadsskyldighet.

För en lösning i nu angiven riktning talar även den omständigheten, att man på många orter i vårt land börjat genomföra en modernisering av betesbruket, avseende de gamla extensiva betesmetodernas ersättande med intensiva såda-

na genom anordnande av särskilda för ändamålet lämpade inhägnade områden, där kreaturen hållas i bete under sommaren. I den mån en dylik modern beteskultur vinner allmän tillämpning, kommer uppenbarligen behovet av stängsel utmed järnvägarna att minskas. Även till denna utveckling inom betesbruket torde hänsyn lättare kunna tagas, därest järnvägarnas hägnadsfråga regleras i administrativ väg än om detta sker genom lagstiftning.

Vidare må här erinras om den från vissa håll framförda åsikten, att anordnande av hägnad invid järnväg i viss mån måste anses öka risken för att å järnvägsområdet inkomna kreatur skadas genom påkörning. Svenska järnvägsföreningen har i detta avseende gjort gällande, att järnvägsstängslet oftast föranledde, att å banan inkomna kreatur bleve överkörda, i det kreaturen vid bantågs annalkande till följd av stängslet i regel sprunget längs banan, tills de påkördes av tåget. Föreningens erfarenhet i detta avseende, som enligt uppgift vunnits vid trafikerande av vissa under byggnad varande järnvägar, torde vara förtjänt av beaktande.

Med hänsyn till det anförda synas vägande skäl föreligga för en sådan lösning av förevarande spörsmål, att å ena sidan djurägarnas berättigade intressen tillgodoses genom stadgande i lag av generell förpliktelse för järnväg att ersätta genom driften förorsakad skada å större hemdjur samt att å andra sidan järnvägarnas ekonomiska intressen beaktas genom överlämnande åt reglering i administrativ ordning av frågan, huruvida och i vilken omfattning järnvägarna skola hålla hägnader mot sådana djur. Vid en dylik reglering torde visserligen de enskilda järnvägarna ej kunna tillförbindas någon hägnadsskyldighet i vederbörande jordägares intresse utöver den, som redan åvilar dem, men något behov härav har, såvitt utredningen i ärendet visar, ej heller framträtt. Denna reglering torde fastmera böra åsyfta undersökning, huruvida samtliga nu förefintliga järnvägshägnader verkligt äro av behovet påkallade eller om ej nedläggande av dessa i viss utsträckning kan utan olägenhet äga rum.

Den i ärendet ifrågasatta lagstiftningen skulle sålunda begränsas till genomförande av sådan skärpning i järnvägs ersättningsskyldighet i fråga om genom driften föranledd skada å större hemdjur, att järnvägen principiellt kommer att svara för sådan skada, oavsett huruvida vållande därtill ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last.

En dylik skärpning av ersättningsskyldigheten torde vara motiverad jämväl oberoende av dess samband med den föreslagna hägnadsskyldigheten. Jag tillåter mig härvid erinra, att redan enligt nu gällande lag om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift järnvägsinnehavare i vissa fall är pliktig ersätta skada å egendom, oavsett huruvida järnvägens personal varit vållande till skadan eller ej. Dylik ersättningsskyldighet åvilar sålunda innehavaren dels, i regel, beträffande skada, som skett därigenom, att eld kommit lös från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon, dels ock i det fall, att ren, som tillhör den, vilken har rätt till renbete enligt lagen om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige, blivit annorledes än genom eld, varom nyss sagts, skadad eller dödad i följd av järnvägs drift, samt detta skett å trakt,

varest lapparna vid tiden för skadans timande ägt uppehålla sig med sina renar. Har i sistnämnda fall den, som vård om renen ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan, är dock järnvägsinnehavaren fri från ersättningsskyldighet. Tydligt är, att den nu ifrågasatta skärpta ersättningsskyldigheten i fråga om skada å hemdjur nära ansluter sig till berörda ersättningsskyldighet i fråga om skada å ren. Visserligen förete de förhållanden, varunder lapparnas renar hållas å bete, vissa skiljaktigheter från motsvarande förhållanden i fråga om den bofasta befolkningens hemdjur, och faran för skada i följd av järnvägsdrift torde på grund härav vara större i fråga om renarna än hemdjuren, men i stort sett lära förutsättningarna för järnvägs ersättningsskyldighet i båda fallen vara väsentligen likartade. I detta avseende må särskilt framhållas, att den bofasta befolkningen i likhet med lapparna ägt ursprunglig betesrätt till de områden, varöver järnvägarna framdragits, samt i regel, åtminstone i skogsbygderna, sedan urminnes tider utnyttjat denna rätt på det sätt, att djuren fått fritt ströva omkring på betesområdet för att söka sig föda. I många fall torde det praktiskt taget vara omöjligt även för den bofaste att hålla sådan vård om betesdjuren, att de hindras inkomma å järnvägsområdet, om detta är ohägnat. Billigheten synes därför kräva, att den bofasta befolkningen principiellt tillerkännes enahanda rätt till ersättning för skada å dess hemdjur som lapparna medgivits i fråga om skada å renarna.

Nu angivna billighetshänsyn skulle måhända kunna anses tala för att den ifrågasatta ersättningsskyldigheten utsträcker till att gälla även skada å mindre hemdjur. Såsom förut framhållits, måste emellertid antagas, att den fara, varför dessa djur utsättas genom järnvägarnas drift, beaktats vid järnvägarnas anläggande och att, där ej järnvägarna åtagit sig att hålla hägnader mot djuren, vederbörande fastighetsägare tillerkänts ersättning för djurens utestängande från järnvägsområdet. På grund härav torde billighetshänsyn näppe-ligen kunna åberopas till stöd för en dylik utsträckning av ersättningsskyldigheten.

I likhet med vad som gäller i fråga om järnvägs ersättningsplikt för skada å ren torde ersättningsskyldigheten ej böra äga tillämpning, därest den, som haft att vårda det skadade hemdjuret, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan. För att sådan vårdslöshet skall föreligga, lär i regel ej vara tillfyllest, att den vårdnadspliktige blott underlåter att utöva tillsyn över kreaturen, då dessa hållas å bete i närheten av ohägnad järnväg. Vore detta fallet, skulle värdet för djurägarna av den ifrågasatta ersättningsskyldigheten tydligen bliva illusoriskt. För järnvägs befriande från sådan skyldighet till följd av grov vårdslöshet från den vårdnadspliktiges sida torde i allmänhet böra fordras, antingen att denne uppenbarligen försummat taga sådan vård om kreaturen, som med hänsyn till bruket på orten i detta avseende bort ske, eller ock underlåtit, ehuru han varit i tillfälle att förekomma skadan, vidtaga de åtgärder, som för sådant ändamål bort ankomma å honom.

Det synes ej vara uteslutet, att enskilda järnvägar, som genom koncessio-

nerna ålagts hägnadsskyldighet, i vissa fall träffat överenskommelser med angränsande jordägare, att dessa mot gottgörelse från järnvägarnas sida skola övertaga hållandet av stängsel mellan dem tillhörig mark och järnvägsområdet. Det torde vara tydligt, att, därest järnvägarna ålägges den föreslagna skärpta ersättningsskyldigheten, dessa få ökad anledning att ingå dylika överenskommelser med sina grannar. Underlåter jordägare, som sålunda åtagit sig att hålla stängsel mot järnväg, att fullgöra åtagandet och har detta till följd, att hans kreatur inkomma å järnvägsområdet och där överköras, bör järnvägen uppenbarligen ej vara underkastad ifrågavarande skärpta ersättningsskyldighet. Detsamma bör gälla, därest någon eljest jämlikt åtagande eller på annan grund är gentemot järnvägs ägare eller innehavare pliktig tillse, att honom tillhöriga kreatur ej inkomma å banan men han eftersätter denna skyldighet och skada i följd härav genom järnvägsdriften tillskyndas kreaturen.

I anslutning till den uppfattning, som hävdats i vissa yttranden, torde järnväg böra vara befriad från den skärpta ersättningsskyldigheten även i det fall, att kreaturet inkommit å järnvägsområdet, oaktat området å det ställe, där kreaturet inträngt, varit försett med hägnad av sådan beskaffenhet, att större hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området. En dylik bestämmelse synes påkallad på grund därav, att järnvägarna i allmänhet äro inhägnade med stängsel av denna beskaffenhet samt det synes billigt, att järnvägarna genom hållande av dylika stängsel beredes den nu ifrågasatta fördelen. Även från jordägarnas synpunkt torde en dylik bestämmelse vara till gagn, enär järnvägarna därigenom få ökat intresse att hålla stängsel. För att hägnaden skall medföra befrielse från ersättningsskyldighet, bör den tydligen hållas av järnvägen eller för dess räkning samt vara i fullgott skick å det ställe, där kreaturet inträngt å järnvägsområdet. Däremot torde det i förevarande avseende ej böra tilläggas betydelse, huruvida järnvägen är pliktig att å berörda ställe hålla hägnad eller ej. Med hägnad bör i detta sammanhang förstås ej blott stängsel i vanlig mening utan även andra anordningar för utestängande av hemdjur, såsom levande häckar, gravar och diken.

Enligt det nu anförda skulle järnväg ej vara underkastad här avsedd ersättningsskyldighet, i fall betande kreatur inkommit å järnvägen, där denna korsas av väg, oaktat järnvägen vid korsningen uppsatt grind över vägen av beskaffenhet att utestänga större hemdjur. Under stängselhållet torde nämligen ej böra inbegripas åliggande för järnvägen att tillse, att dylik grind hålles stängd (jfr N. J. A. 1906 sid. 64 och 1916 sid. 92). Skulle däremot skyldighet i detta avseende på grund av åtagande, myndighets beslut eller annan särskild grund åvila järnvägen, blir denna självfallet ansvarig för skada, som uppstår genom skyldighetens eftersättande.

I detta sammanhang må erinras, att järnvägarna ofta ej hålla grindar å de ställen, där de korsas av allmänna vägar eller andra vägar, som allmänneligen befaras. I anslutning till bestämmelserna i kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i sam-

ma plan mellan järnväg och väg hålla järnvägarna i regel vid dylika korsningar grindar eller bommar allenast i de fall, då detta enligt kungörelsen är särskilt föreskrivet. För underlättande av trafiken å vägarna bruka dessa grindar eller bommar emellertid hållas stängda över vägen allenast under de tider, då tåg passera. På grund härav och då grindarna och bommarna blott undantagsvis äro så anordnade, att de växelvis stänga över vägen och järnvägsspåren, föreligger i här avsedda fall, med undantag för nyssnämnda tider, i allmänhet fritt tillträde för betande kreatur från vägen till järnvägsområdet. Dylikt tillträde förefinnes även i regel vid sådana korsningar, där enligt kungörelsen hållande av grindar eller bommar ej är påbjudet. Då nu angivna anordningar äro påkallade med hänsyn till trafiken å vägarna och åsyfta att befrämja denna samt genom kungörelsen vunnit sanktion, kunde ifrågasättas, huruvida järnväg bör vara underkastad förenämnda skärpta ersättningsskyldighet, därest kreatur vid dylik korsning, då grind eller bom ej hålles stängd över vägen, inkommer å järnvägsområdet och där överköres. Det bör emellertid uppmärksammas, att hinder ej möter för järnvägen att vid korsningen avhålla kreatur från järnvägsområdet genom uppsättande av grind eller bom, som stänger över järnvägsspåren. Såväl i säkerhetsordningen vid statens järnvägar som i tjänstgöringsreglementena för de enskilda järnvägarna förutsättes, att dylika stängningsanordningar i vissa fall kunna ifrågakomma. Visserligen torde dessa anordningar medföra, att järnvägen måste hålla vakt, som öppnar grind eller bom varje gång tåg passerar, men redan nu förekommer dylik vakthållning i många fall. Vidare må framhållas, att enskild järnväg, som i koncessionen bundits till hägnadsskyldighet, ej torde till befrielse från denna skyldighet beträffande här avsedd vägovergång kunna åberopa, att hållandet av grind över vägen ej kan äga rum med hänsyn till vägtrafiken. Jag tillåter mig härvid erinra, att Kungl. Maj:t genom resolution den 24 augusti 1906, med anledning av framställt yrkande om förpliktande för Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag att vid tvenne korsningar mellan järnvägen och landsväg eller häradsväg, i stället för fällbommar, som avstängde vägen endast då tåg passerade, anordna grindar, som ej blott tillfälligt utan ständigt avstängde banan från vägen, anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att tillse, att bolaget vidtog sådana av styrelse godkända åtgärder, att beteskreatur så vitt möjligt hindrades att vid ifrågavarande korsningar inkomma på järnvägens område. Med hänsyn till vad nu anförts och då åtskillnad i förevarande avseende ej bör göras mellan de järnvägar, som enligt koncessionerna äro underkastade hägnadsskyldighet, och övriga järnvägar, synes något undantag från den ifrågasatta ersättningsskyldigheten ej böra stadgas på den grund, att vid korsning, varom nu är fråga, svårighet på grund av vägtrafiken föreligger att hålla hägnad mot kreatur. Ett åläggande av sådan ersättningsskyldighet lär för övrigt ej bliva synnerligen betungande för järnvägarna, enär stängsel numera oftast torde hållas utmed allmänna vägar, då betesmarker stöta intill dessa, och hinder sålunda i allmänhet möter för beteskreatur att inkomma å dylika vägar.

Med det nu anförda har jag ej avsett att taga någon ståndpunkt till frågan,

huruvida järnvägarna eller vederbörande väghållningsskyldiga eller vägintressenter böra anses pliktiga att slutligen vidkännas kostnaderna för anordnande och hållande av stängsel mot kreatur vid korsningar mellan järnväg och väg. Denna fråga, som äger nära samband med spörsmålet om ansvarigheten för kostnader, vilka järnväg får vidkännas för utförande av erforderliga säkerhetsanordningar vid dylika korsningar till skydd för vägtrafiken, är att bedöma efter allmänna rättsgrundsatser (jfr N. J. A. 1917 sid. 386 och 1922 sid. 424). Därest emellertid järnväg vid här avsedd korsning ej håller stängsel mot kreatur och sålunda blir underkastad den nu ifrågasatta ersättningsskyldigheten, torde järnvägen för de ersättningar, som den nödgas utgiva, ej böra äga regressrätt mot vederbörande väghållare. En motsatt grundsats måste befaras uppfordra till tvister mellan respektive parter. Äro omständigheterna sådana, att järnvägen, därest den hölle stängsel mot kreatur, vore berättigad till ersättning härför av väghållarna, torde emellertid järnvägen i de fall, då det är ekonomiskt fördelaktigare att ersätta av driften föranledda skador å kreatur än att bekosta stängsel, kunna träffa överenskommelse med väghållarna att gottgöra järnvägen av denna utgivna ersättningar för dylika skador.

Såsom i det föregående antytts, kan i vissa fall hava förekommit, att vid expropriation av mark för järnväg ersättning tillerkänts vederbörande fastighetsägare för skada eller intrång till följd därav, att järnvägen komme att lämnas oinhägnad. Har dylik ersättning avsett eller inbegripit gottgörelse för hållande av hägnad mot järnvägen eller för utövande av sådan tillsyn över de å fastigheten betande större hemdjuren, att dessa hindras inkomma å järnvägsområdet, torde djurens ägare i förhållande till järnvägen vara pliktig vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande fara för skada å dessa. I nu angivet fall bör järnvägens innehavare tydligen vara befriad från skyldighet att ersätta vid driften uppkommen skada å djuren, så framt det ej visas, att vållande till skadan ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last. Det samma bör gälla, där ägare av större hemdjur eljest jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att vidkännas här avsedd fara.

De föreskrifter, som äro påkallade för genomförande av den nu ifrågasatta skärpta ersättningsskyldigheten för järnväg, torde böra upptagas i 6 § i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. I sammanhang härmed synes en redaktionell jämkning böra vidtagas i 11 § av lagen. I enlighet härmed har jag låtit inom justitiedepartementet utarbeta förslag till lag om ändrad lydelse av sagda paragrafer.

Enligt förslaget skall den ifrågasatta ersättningsskyldigheten föreligga allenast därest här avsedd skada drabbat kreatur *under betesgång*. Denna begränsning ligger i sakens natur, enär det företrädesvis är under dylik gång, som kreatur utsätts för sådan fara till följd av järnvägs drift, som här avses. Vad med betesgång bör förstås lär näppeligen kunna bliva föremål för tvekan. Det torde sålunda vara tydligt, å ena sidan, att därunder är att hänföra även sådana fall, då kreaturen vallas å betesområdet, samt å andra sidan, att däri ej bör inbegripas kreaturens tjudrande under betningen. Om tjudrat

kreatur sliter sig löst, torde det emellertid böra likställas med kreatur, som får beta fritt.

Jag torde slutligen få nämna, att förenämnda sakkunniga, som biträtt vid ärendets beredning, utan meningsskiljaktighet anslutit sig såväl till lagförslaget som till den av mig uttalade ståndpunkten beträffande frågan om järnvägs hägnadsskyldighet.»

Departementschefen uppläser härefter *omförmälda förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 (nr 7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*, vilket förslag är av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, samt hemställer att för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål lagrådets utlåtande över förslaget måtte inhämtas genom utdrag av protokollet.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling, anför här efter:

»Chefen för justitiedepartementet har framhållit, att, därest järnvägarna ålades omförmälda skärpta ersättningsskyldighet beträffande skada å hemdjur, frågan om järnvägarnas inhägnande till skydd för sådana djur borde liksom nu regleras i administrativ ordning. Med hänsyn till den stora betydelse denna fråga äger såväl för järnvägarna som för landets jordbruksidkande befolkning torde jag i detta sammanhang få i korthet angiva de huvudgrunder, varefter enligt min mening en dylik reglering bör äga rum. Såsom redan förut antytts, kan denna reglering ej åsyfta någon utsträckning av den hägnadsskyldighet i förevarande avseende, som nu åvilar enskilda järnvägar. Ej heller bör statens järnvägar i allmänhet åläggas att hålla hägnader å sträckor, där sådana nu ej finnas. Däremot torde beträffande såväl statens som enskilda järnvägar böra tagas under omprövning, huruvida ej befintliga stängsel i viss utsträckning kunna nedläggas utan verklig olägenhet för de närboende. Järnvägarna hålla nämligen otvivelaktigt hägnader å åtskilliga sträckor, där detta ej kan anses av behovet verkligen påkallat. Detta gäller i främsta rummet dels sådana jordbrukstrakter i landets sydligare delar, där kreaturen städse vaktas eller hållas tjudrade under betandet, och dels vissa kronoparker och andra skogsområden, företrädesvis i landets norra delar, där betande kreatur ej alls eller allenast i ringa antal förekomma. Uppenbart är, att nedläggande av befintliga järnväghägnader bör ske med den största varsamhet, och bör därvid med särskild omsorg tillses, att möjlighet ej genom nedläggningen öppnas för betesdjur att olovligen taga sig in å annans mark. Ifrågavarande prövning, som i varje fall bör vara beroende på framställning från järnvägsstyrelsen eller vederbörande enskilda järnvägs förvaltning, bör ankomma å administrativ myndighet och föregås av noggrann undersökning rörande betes- och hägnadsförhållandena å orten och de omständigheter i övrigt, som för frågans avgörande äro av betydelse, och böra därvid såväl vederbörande ortsmyndigheter som vederbörande jordägare höras i ärendet. Då prövningen bör ske efter enhetliga grunder för landet i dess helhet och med beaktande av såväl jordägarnas och det allmännas som respektive järnvägars intressen, synes densam-

ma lämpligen böra ankomma å Kungl. Maj:t. Vad angår nya järnvägar torde frågan, huruvida och i vad mån dessa skola inhägnas, likaledes böra prövas av Kungl. Maj:t beträffande såväl statens som enskilda järnvägar, därvid enahanda intressen, som nyss sagts, böra beaktas. Denna prövning torde i fråga om enskilda järnvägar, liksom nu, böra ske vid koncessionernas beviljande och i fråga om statens järnvägar efter framställning och förslag av järnvägsstyrelsen.»

Till chefens för justitiedepartementet förenämnda hemställan, som biträdades av statsrådets övriga ledamöter, finner Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten skäligt lämna bifall.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Bilaga.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 (nr 7)
angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

Härigenom förordnas, att 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, 6 § i dess lydelse enligt lagen den 8 juli 1904 (nr 29 s. 2) och i nedan angiven del, skola erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

Varder — — — — skadan.

Har nötkreatur eller häst under betesgång skadats eller dödats, annorledes än i 5 § sägs, i följd av järnvägs drift, vare järnvägens innehavare skyldig gälda skadestånd, ändå att icke järnvägens förvaltning eller betjäning vållat skadan. Vad nu stadgats äge dock ej tillämpning, där den, vilken vård om djuret ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan eller djurets ägare genom underlåtenhet att fullgöra honom jämlikt åtagande eller på annan grund åliggande skyldighet mot järnvägens ägare eller innehavare själv föranlett skadan. Hade djuret eljest inkommit å järnvägens område, oaktat detta var försett med järnvägens tillhörig hägnad av beskaffenhet, att dylikt hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området, vare järnvägens innehavare ej heller skyldig ersätta skadan, där ej vållande till denna ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last. Lag samma vare, där djurets ägare jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran.

Varder ren, tillhörig den, som har rätt till renbete enligt lagen om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige, annorledes än i 5 § sägs, i följd av järnvägs drift skadad eller dödad, och sker det å trakt, där lapparna vid tiden för skadans timande ägt uppehålla sig med sina renar, skall vad i andra stycket första punkten är stadgat äga motsvarande tillämpning, där ej den, vilken vård om renen ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan.

11 §.

Vad järnvägs ägare eller innehavare utgivit i skadestånd, äger han söka åter av den, som vållat skadan, där icke denne själv lidit skadan och enligt 3 § är berättigad att därför njuta ersättning eller i fall, som avses i 6 § andra eller tredje stycket, den vållande haft att taga vård om djur, varom där förmåles.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1928.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 15 mars 1928.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet VON SETH,
justitierådet WEDBERG,
regeringsrådet PLANTING-GYLLENBÅGA,
justitierådet ALEXANDERSON.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 2 mars 1928, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 (nr 7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet Thor Sjöfors.

Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:

Oskar Adelsonn.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementetsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 16 mars 1928.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Thyren, anmäler lagrådets den 15 mars 1928 avgivna utlåtande över det den 2 mars 1928 till lagrådet remitterade förslaget till *lag om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 (nr 7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*.

Föredraganden hemställer, att förslaget, vilket av lagrådet lämnats utan anmärkning, måtte, efter vidtagande av vissa redaktionella jämkningar, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

N. Cervin.