

Nr 37.

Ankom till riksdagens kansli den 4 maj 1928 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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.

Genom en den 16 mars 1928 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 192, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande 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 till-

Bihang till riksdagens protokoll 1928. 9 saml. 1 avd. 28 häft. (Nr 37.) 1

hörig 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.

Förevarande proposition har tillkommit med anledning av riksdagens skrivelse den 21 maj 1926, nr 251, däri riksdagen hemställt, bland annat, att Kungl. Maj:t måtte 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. Beträffande de skäl, som ligga till grund för propositionen, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Gällande bestämmelser om järnvägs inhägnande samt skyldighet att ersätta skadade kreatur.

Förordningen den 21 december 1857 om ägors fredande emot skada av ansnans hemdjur samt om stängelskyldighet äger 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 stängelskyldighet, 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 banförordningen den 18 januari 1923 och säkerhetsordningen den 11 mars 1924 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.

Enligt lagen den 12 mars 1886 om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift svarar järnvägs innehavare i regel för vid järnvägens drift uppkommen skada å betande hemdjur allenast därest vållande till skadan ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last. I undantagsfall kan dock innehavaren bli va 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; stadgande härom finnes upptaget i 5 § nämnda lag. 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 samma lag 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, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan.

Efter det utredning i anledning av riksdagens förenämnda skrivelse verkställdes, föreslås nu i propositionen sådan lösning av de i skrivelsen berörda spörsmål, att å ena sidan djurägarnas 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.

Propositionens innehåll.

Den sålunda föreslagna skärpningen av järnvägs ersättningsskyldighet stadgas i 6 § andra stycket. Bestämmelserna i nuvarande andra stycket om ersättning för skada å ren upptagas i tredje stycket. I sammanhang med dessa ändringar har en redaktionell jämkning vidtagits i 11 §.

Föreslagna lagändringar.

Den utvidgade ersättningsskyldigheten avser allenast nötkreatur och hästar men däremot icke mindre hemdjur. Denna begränsning vilar på antagandet, att den fara, varför mindre hemdjur utsättas genom järnvägarnas drift, beaktats vid järnvägarnas anläggande, så att, där ej järnvägarna åtagit sig att hålla hägnader mot djuren, vederbörande fastighetsägare vid markupplåtelsen tillerkänts ersättning för djurens utestängande från järnvägsområdet. Ersättningsskyldighet inträder allenast, om skadan drabbat djuret under betesgång. Om den, som haft att tillse det skadade hemdjuret, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan, äger ersättningsskyldighet ej rum. För att sådan vårdslöshet skall föreligga, torde i allmänhet, framhåller departementschefen, böra förutsättas, antingen att den vårdnadspliktige uppenbarligen försummat taga sådan vård om kreaturen, som med hänsyn till bruket på orten i detta avseende bort ske, eller ock underlåtit, churu

han varit i tillfälle att förekomma skadan, vidtaga de åtgärder, som för sådant ändamål bort ankomma å honom.

Från den huvudregel om järnvägs ersättningsskyldighet för skada å större hemdjur, för vilken nu redogjorts, gälla vissa undantag. Har sålunda djurets ägare själv föranlett skadan genom underlåtenhet att fullgöra honom jämlikt åtagande eller på annan grund åliggande skyldighet mot järnvägens ägare eller innehavare, är järnvägen icke underkastad ifrågavarande ersättningsplikt. Undantaget har närmast avseende å sådana fall, där jordägare, som åtagit sig att hålla stängsel mot järnväg, underlåter att fullgöra åtagandet och detta har till följd, att hans kreatur inkomma å järnvägsområdet och där överköras. — Järnväg är vidare befriad från den skärpta ersättningsskyldigheten, om kreaturet inkommit å järnvägsområdet, oaktat området å det ställe, där kreaturet inträngt, varit försett med järnvägen tillhörig hägnad av sådan beskaffenhet, att större hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området. För att hägnaden skall medföra befrielse från ersättningsskyldighet, bör den enligt departementschefens yttrande hållas av järnvägen eller för dess räkning samt vara i fullgott skick å det ställe, där kreaturet inträngt å järnvägsområdet. — Från den utvidgade ersättningsskyldigheten är slutligen undantag stadgat, om djurets ägare jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran. Till belysande av detta stadgande har departementschefen framhållit, att vid expropriation av mark för järnväg ersättning i vissa fall tillerkänts vederbörande fastighetsägare för skada eller intrång till följd därav, att järnvägen komme att lämnas oinhägnad, samt att, om 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, djurens ägare i förhållande till järnvägen torde vara pliktig vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande fara för skada å dessa.

Inhägnande
av järnväg.

Beträffande frågan, huruvida och i vilken omfattning järnvägarna skola hålla hägnader mot hemdjur, har chefen för kommunikationsdepartementet anfört följande:

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 verkligten 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 skogsråden, företrädesvis i landets norra delar, där betande kreatur ej alls eller allenast i ringa antal förekomma. Uppenbart är, att nedläggande av befintliga järnvägshägnader 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 provning, 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 provningen bör ske efter enhetliga grunder för landet i dess helhet och med beaktande av såväl jordägarnas och det allmännas som respektive järnvägars intressen, synes densamma lämpligen böra ankomma å Kungl. Maj:t. Vad angår nya järnvägar torde frågan, huruvida och i vad mån dessa skola inhägnas, likaledes böra provas av Kungl. Maj:t beträffande såväl statens som enskilda järnvägar, därvid enahanda intressen, som nyss sagts, böra beaktas. Denna provning 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.

Angående frågan, i vad mån den nu omförmälta skärpta ersättningsskyldigheten skall gälla vid skada å kreatur, som inkommit å järnväg, där denna korsas av väg, tillåter sig utskottet att ur propositionen framhålla följande.

I § 31 i säkerhetsordningen vid statens järnvägar stadgas, att vägövergång i banans plan skall vara försedd med skyddsanordningar i den omfattning, som enligt distriktsförvaltningens beprövande är erforderlig. Och i § 91 av det för de flesta enskilda järnvägar gällande tjänstgöringsreglementet, som fastställdes den 28 februari 1921, föreskrives, 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. Vissa föreskrifter i detta ämne hava jämväl upptagits i kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Denna 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 vägfarande 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

*Ersättnings-
skyldighet för
skada å krea-
tur, inkomna
å järnväg vid
vägöver-
gångar.*

dessas beröra flera än ett järnvägspår 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 tryggande 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 förstas 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 ifrågavarande 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 omförmälda åtgärder. Enligt kungörelsen åligger det vidare järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna att vaka över tillämpningen 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 tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i kungörelsen.

Sedan chefen för justitiedepartementet i sitt yttrande om de ovan omförmälda undantagen från den järnväg ålagda skärpta ersättningsskyldigheten, behandlat det fall, att kreatur inkommit å järnvägsområdet, oaktat området å det ställe, där kreaturet inträngt, varit försett med järnvägen tillhörig hägnad av sådan beskaffenhet, att större hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området, yttrar departementschefen vidare:

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 samma 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 järnvägs-

spåren, föreligger i här avsedda fall, med undantag för nyssnämnda tider, i allmänhet fritt tillträde för betande kreatur från korsning 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 vägövergång 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 styrelsen godkända åtgärder, att beteskreatur så vitt möjligt hidrades 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.

Den nu föreslagna lösningen av spörsmålen om inhägnande av järnväg samt om järnvägs skyldighet att ersätta vid järnvägsdriften skadade kreatur synes utskottet på ett lämpligt sätt tillgodose de olika intressen, varom här är fråga. Samtidigt som jordägarna generellt tillerkännes rätt till ersättning för skada å större hemdjur, även om vållande ej ligger järnvägens förvaltning eller betjuning till last, beredes järnvägarna möjlighet att vinna befrielse från hållandet av stängsel å sådana bansträckor, där hägnader icke äro erforderliga vare sig ur trafiksäkerhetens synpunkt eller med hänsyn till behovet av skydd för betesdjuren.

Emot de föreslagna ändringarna i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, varigenom den nuvarande ersättningsskyldigheten utvidgas på sätt nyss nämnts, har utskottet icke funnit anledning till er-

Utskottet.

inran. Vidkommande särskilt den betydelsefulla frågan om järnvägs ersättningskyldighet för skada å kreatur, som inkommit å banan vid vägövergångar, anser utskottet i likhet med föredragande departementschefen, att något undantag från den skärpta ersättningskyldigheten icke bör stadgas på den grund att å de ställen, där järnväg korsas av allmän väg eller väg, som allmänneligen befaras, svårighet på grund av vägtrafiken föreligger att hålla hägnad mot kreatur. Med anledning av departementschefens uttalande, att järnväg torde vara befriad från den skärpta ersättningskyldigheten, i fall järnvägen vid korsning, där kreatur inkommit, uppsatt grind av beskaffenhet att utestänga större hemdjur — under stängselhållet skulle nämligen ej inbegripas åliggande för järnvägen att tillse, att dylik grind hålles stängd — vill utskottet framhålla, att detta uttalande torde avse korsning mellan järnväg samt markvägar eller andra enskilda vägar med ringa trafik men däremot icke korsning mellan järnväg samt allmänna vägar eller vägar, som allmänneligen befaras. Beträffande sistnämnda vägar gäller nämligen den ovan omförmälda kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, i vilken kungörelse förut-sattes, att grind hålles stängd över väg, som nu nämnts, allenast under de tider, då tåg passera.

De av chefen för kommunikationsdepartementet angivna huvudgrunderna för regleringen av frågan om järnvägarnas inhägnande till skydd mot skada å hemdjur föranleda icke någon erinran från utskottets sida.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 4 maj 1928.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerman, Klefbeck, Schlyter, Anderson* i Hägelåkra, *Svenson* i Eskhult, *Jonsson* i Lycksele och *Bissmark*;

från andra kammaren: herrar *af Ekenstam, Lindley, Jansson* i Edsbäcken, *Johansson* i Brånalt, *Johanson* i Huskvarna, *Sjögren, Olsson* i Mellerud och *Petersson* i Köping.