

Nr 144.

Av herr **Lithander**, om anslag för täckande av vissa skador och förluster som vid transport av sill å statens järnvägar åsamkats vissa fiskexportfirmor.

Under tiden från och med den 26 februari 1924 till och med den 1 påföljande mars mottog statens järnvägar för befordran som ilgods över Trälleborg och Sassnitz till olika utländska bestämmelseorter från ett flertal fiskexportfirmor i Göteborg färsk sill, som i Göteborg inlastades i av järnvägen tillhandahållna järnvägsvagnar. Dessa vagnar befordrades emellertid icke med färja från Trälleborg förrän under dagarna den 7, den 8 och 9 mars 1924. Genom dröjsmålet med vagnarnas avsändande från Trälleborg tog sillen skada, och åsamkades fiskexportfirmorna därigenom förlust och kostnader till ett sammanlagt belopp av omkring 100,000 kronor.

Rörande orsakerna till dröjsmålet med vagnarnas befordran från Trälleborg hava fiskexportfirmorna sedermera uttrönt, att i slutet av februari 1924 färjtrafiken mellan Trälleborg och Sassnitz försvårats till följd av ishinder i farleden, vilka svårigheter ökats, så att färjtrafiken varit helt inställd den 26 och den 27 februari, att den 28 februari kunnat utföras endast en persontur och en godstur samt den 29 februari utförts en persontur ävensom att trafiken åter varit helt inställd från och med den 1 till och med den 6 mars.]

Jämlikt artikel 18 i internationella fördraget den 14 oktober 1890 angående godsbefordring å järnväg hade det ålegat järnvägens förvaltning att genast, då förbindelsen mellan Trälleborg och Sassnitz avbrutits, sända vagnarna över Danmark, vilket lands järnvägar redan den 26 februari erbjudit sig att befordra 40 vagnar och senare 15 vagnar om dagen. Då järnvägsmyndigheterna emellertid icke ansågo sig hava anledning omdisponera godset över Danmark, hade det, enligt fiskexportfirmornas förmenande, i allt fall jämlikt nämnda artikel varit järnvägsförvaltningens skyldighet att omedelbart underrätta fiskexportörerna om det uppkomna hindret och begära föreskrifter av dem huruvida med godset skulle förfaras. Detta har järnvägsförvaltningen emellertid underlåtit.

1) Ang. firmornas namn och de för envar firma uppkomna förlusterna, se uppställning å sista sidorna resp. sidan av Stockholms Rådhusrätts protokoll den 20 maj 1925, nr 299—308. Dessa protokoll äro i övrigt i sak likalydande.

2) Ang. trafiksvårigheterna, se Stockholms Rådhusrätts protokoll nr 301, sid. 13—21; 63 nederst — 64 1:sta st; 98—99; 123—129; 135—137; 183—184.

3) Ang. järnvägens skyldigheter vid inträffande hinder eller avbrott i gods-befordringen, se art. 18 i internationell fördraget.

4) Ang. järnvägsförvaltningens i Göteborg upplysningar till exportfirmorna under tiden 26 februari—3 mars, se Stockholms Rådhusrätts protokoll nr 301, sid. 32—51; 74—85.

Järnvägens tjänstemän vid avsändningsstationen i Göteborg förnekade vid fiskexportfirmornas upprepade förfrågningar under tiden från och med den 25 februari till och med den 2 mars 1924, att hinder eller svårigheter för färjtrafiken förefunnos, samt avrådde firmorna från att sända sillvagnarna över Danmark i stället för över Trälleborg.

5) Ang. järnvägens telefonmemorandum den 3 mars, se Stockholms Rådhusrätts protokoll nr 301, sid. 115 nederst och 116 överst.

Först den 3 mars erhöilo fiskexportfirmorna telefonmeddelande från järnvägsförvaltningen i Göteborg om det inträffade ishindret, och jämväl detta meddelande innehöll avrådan från att omdisponera vagnarna över Danmark. Om järnvägsförvaltningen, såsom, enligt firmornas åsikt, lagligen bort ske, genast då färjtrafiken avbrutits underrättat fiskexportfirmorna därom, hade firmorna dels underlåtit att avsända ytterligare vagnar från Göteborg, dels ock varit i tillfälle att förhindra uppkomsten av skada å redan avsända sillpartier. Likaledes hade uppkomsten av skador å godset förhindrats om vagnarna i tid av järnvägsförvaltningen omdisponerats över Danmark. Då sillen skadats till följd av dröjsmålet med dess befordran från Trälleborg samt järnvägsförvaltningen genom underlåtenhet att underrätta firmorna om det inträffade trafikavbrottet eller att sända vagnarna över Danmark eller att i övrigt vidtaga åtgärder för vagnarnas vederbörliga befordran varit vållande till den å sillen uppkomna skadan, yrkade fiskexportfirmorna vid domstol åläggande för järnvägsstyrelsen att ersätta firmorna ifrågavarande skador och förluster.

Järnvägsstyrelsen har mot firmornas ersättningsanspråk bland annat invänt: Transporten av ifrågavarande sillpartier hade försenats på grund av isförhållandena i farvattnet mellan Trälleborg och Sassnitz. Issvårigheter hade yppat sig först den 25 berörda februari, då en tur från Sassnitz till Trälleborg måst inställas. Den 26 och den 27 februari hade några färjturer från Trälleborg icke kunnat utföras. Läget hade dock ljusnat den 27 februari, och påföljande dag hade samtliga färjturer utförts. Även under den 29 februari hade förbindelsen kunnat upprätthållas, ehuru endast i mindre omfattning, beroende på ett missöde med en av färjorna. Den 1 mars hade gjorts flera försök att komma genom isen men utan resultat. Först den 7 mars hade trafiken kunnat återupptagas. Vad anginge förhållandena den 26 och den 27 februari samt den 1 mars hade järnvägsförvaltningen ansett, att det funnes utsikter för att färjorna när som helst skulle kunna upptaga sina turer, vadan det icke då förelegat anledning att underrätta vederbörande avsändare om svårigheterna. Sedan det emellertid under söndagen den 2 mars blivit klart, att det i farleden utanför Trälleborg uppkomna ishindret kunde befaras bliva av längre varaktighet, hade från järnvägsförvaltningen utsänts telegram om generellt lastningsförbud för livsmedelssändningar till och bortom Tyskland över Trälleborg och Sass-

nitz, varjämte avsändningsstationerna telegrafiskt anmodats att beträffande dylika sändningar, som redan vore på väg, infordra godsavsändarnas förfogande över godset. Att förbud för Göteborgs station att emottaga vagnar med sill för befordran över Trälleborg och Sassnitz icke utfärdats före den 2 mars hade haft sin grund däri, att järnvägsförvaltningen räknat med att de uppkomna svårigheterna skulle upphöra under det vagnarna vore på väg från Göteborg ned till Trälleborg. Någon försummelse eller vårdslöshet beträffande ifrågavarande transporter kunde med hänsyn till föreliggande förhållanden icke läggas järnvägsförvaltningen till last. I allt fall hade samtliga av fiskeexportfirmorna avsända vagnar framkommit till sina bestämelseorter och ställts till mottagarnas förfogande inom de i förutnämnda fördrag föreskrivna leveransfrister. Enligt artikel 14 i fördraget med därtill hörande tilläggsbestämmelser hade nämligen leveranstiden för en var av ifrågavarande vagnar utgjort 16 dygn, enär med stöd av verkställighetsbestämmelserna till artikel 14 i nämnda fördrag tyska riksbanan för alla sändningar fastställt en särskild tilläggsfrist av 10 dygn, och denna tilläggsfrist, som av järnvägsstyrelsen vederbörligen kungjorts, ägt giltighet vid tiden för ifrågavarande transporters utförande. Då befordringen av vagnarna alltså fullgjorts inom föreskriven tid, borde ersättningsskyldighet beträffande de uppkomna skadorna å sändningarna icke kunna åligga järnvägen.

Kungl. Maj:t har genom den 28 november 1928 meddelad dom förklarad järnvägsstyrelsen icke vara ersättningsskyldig för de genom dröjsmålet med godsets vidaretransport från Trälleborg uppkomna skadorna och förlusterna. Med hänsyn till sakens beskaffenhet har Kungl. Maj:t emellertid ålagt parterna att själva vidkännas var sin rättegångskostnad. Då jämlikt 21 kap. 3 § rättegångsbalken den tappande parten skall gälda den vinnandes rättegångskostnader och kvittning mellan parterna av rättegångskostnaderna endast må äga rum, därest saken » varit så mörk och tvivelaktig, att man till rättegång skälig orsak haft », torde av domen få utläsas, att Kungl. Maj:t funnit frågan om järnvägsstyrelsens ersättningsskyldighet » mörk och tvivelaktig ».

I motiveringen till dom har Kungl. Maj:t bland annat uttalat följande: » Med hänsyn till förhållandena, sådana de gestaltat sig under dagarna före den 2 mars, få emellertid järnvägsmyndigheterna anses dittills icke hava saknat fog för sitt antagande, att avbrottet icke skulle bliva av varaktigare beskaffenhet, utan att färjeförbindelsen skulle kunna i erforderlig utsträckning upptagas inom sådan tid, att fara för godsets försämring icke behöfde föreligga.

Vid sådant förhållande kunna järnvägsmyndigheterna genom att ej låta sända vagnarna över Danmark eller förrän den 2 mars utsända meddelande, däri avsändaren underrättats om hindret och hans förfogande över godset infodrats, icke anses hava åsidosatt vad dem enligt de för befordringen gällande föreskrifter ålegat ».

De ordalag, varmed Kungl. Maj:ts ifrågavarande dom sålunda motiverats torde giva vid handen, och detta bekräftas ock av den utredning, som ligger till grund för domen, att järnvägsmyndigheterna endast med tvekan kunna fritagas från skuld till de skador och förluster, som genom dröjsmålet med sillens vidaretransport från Trälleborg åsamkats fiskeexportörerna. Utredningen i rättegången synes visa, att järnvägsstyrelsen i det längsta velat undvika att låta de danska järnvägarna övertaga transporten av sillvagnarna och man kan sväriligen undertrycka den tanken att, om de i Trälleborg stoppade sillvagnarna kunnat omdirigeras och vidarebefordras å annan under järnvägsstyrelsen lydande järnväg, i stället för å danska statsbanorna, järnvägsstyrelsen skulle vidtagit en dylik omdirigering långt tidigare än den 3 mars. Svenska statens intressen och prestige synas således hava iakttagits i så hög grad, att de enskilda trafikanterna härpå blivit lidande.

Järnvägsstyrelsen har till försvar för sin underlåtenhet att tidigare än som skedde underrätta fiskeexportfirmorna om det inträffade trafikstoppet bland annat anfört, att sillpartierna ankommit till bestämmelseorterna inom den enligt internationella godstrafikfördraget gällande leveransfristen, nämligen 16 dagar. Det är emellertid att märka, att järnvägsstyrelsen härvid i leveransfristen nödgats inräkna den särskilda tilläggsfrist av tio dagar, som de tyska järnvägarna med hänsyn till efterkrigssvårigheterna förbehållit sig för transporter i Tyskland. Den tolkning av internationella godstrafikfördragets stadganden, som ligger till grund för detta kungl. järnvägsstyrelsens sätt att beräkna leveransfristen, synes hava godkänts av Kungl. Maj:t. Men även, om denna tolkning sålunda får anses vara formellt riktig, torde det vara uppenbart, att densamma icke överensstämmer med rättvisa och billighet, ty, om en järnväg på grund av sina speciella transportsvårigheter nödgas utöver den vanliga leveransfristen förbehålla sig en tilläggsfrist, så kan det icke vara med det sunda förnuftet förenligt, att denna tilläggsfrist får konsumeras redan, innan godstransporten övertagits av den järnväg, som förbehållit sig fristen. Internationella godstrafikfördraget stadgar ock ifråga om ersättningsskyldighetens reglering mellan de i transporten deltagande banorna, att »eventuella tilläggsfrister komma den bana till godo, enligt vars lokala taxebestämmelser dylika frister för visst fall äro medgivna».

Till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas vederbörande utskott.

Med anledning av vad sålunda anförts och under åberopande av bifogade i kungl. järnvägsstyrelsen uppgjorda tablå får jag hemställa,

att riksdagen måtte bevilja ett anslag av sammanlagt nittiosex tusen femhundraåttiotre (96,583) kronor 53 öre, att såsom ersättning för de skador och förluster, som

under ovan angivna förhållanden åsamkats de i tablån upptagna fiskexportfirmorna, utbetalas till samma fiskexportfirmor med det belopp till envar firma, som finnes angivet i tablåns sista kolumn.

Stockholm i januari 1929.

Edvard Lithander.

Avskrift.

Stämpel:
Kungl. Järnvägsstyrelsen
Utrikes taxebyrån.

14

T a b l å
tillhörande Friman & Carlanders ersättningskrav.

F i r m a	Ursprungl. begärd ersättnings- belopp Kronor	A v g å r				Summa av- drag Kronor	Återstod som av styrelsen under given förutsättning godkännes Kronor	Anm.
		begärda kost- nader för is- ning och resor Kronor	begärd frakt- rest. för mer- frakter på Danmark Kronor	frakt via Dan- mark för vgl. 25 och 26 augusti 1924 Kronor	på grund av felsummering el. dyl. Kronor			
A.-B. Almqvists fiskaffär	15,046.61	—	—	(1 vagn) 200.—	—	200.—	14,846.61	
A.-B. Björkman & Andreasson ...	2,840.88	—	—	(1 ») 200.—	—	200.—	2,640.88	
A.-B. Justus Hansson & Co.	10,924.25	834.75	—	—	10.—	844.75	10,079.50	
Firma Martin Johansson	17,017.88	744.10	403.78	(4 vagnar) 800.—	226.—	2,173.88	14,844.—	
Josefsson, Hansson & Co	9,261.—	—	683.70	(3 ») 600.—	—	1,283.70	7,977.80	
Henr. Pettersson & Co.	4,866.81	—	—	(3 ») 600.—	—	600.—	4,266.81	
Th. Plass	2,817.65	—	(ej uttagen straffrakt) 157.40	—	—	157.40	2,660.25	
Arne Simonsen	3,920.69	106.25	—	—	—	106.25	3,814.44	
C. A. Wallén	22,043.18	—	—	(5 ») 1,000.—	100.—	1,100.—	20,943.18	
Franz Witte & Co.	16,414.34	113.20	990.08	(4 ») 800.—	—	1,903.28	14,511.06	
	105,152.79	1,798.80	2,234.96	4,200.—	336.—	8,569.26	96,583.58	

Stockholm den 29 september 1925.

L. H. Larsson.
B. L.

Rätt avskrivet betyga:
M. Rudolfsson. E. Börjeson.

Motiver i Andra kammarén, Nr 144.