

## N:o 57.

Af herrar **Å. H. Hammarskjöld** och **A. A. N. Reuterskiöld**,  
*om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående skyldighet för  
ägare af järnvägsanläggning, som är så utförd, att den  
hindrar eller försvårar jords afdikning, att vidtaga er-  
forderliga åtgärder för vattenafledning m. m.*

Alltsedan den tid, då järnvägar började byggas i vårt land, hafva fall inträffat, då järnvägsbyggarens och jordbrukarens intressen kommit i strid med hvarandra, i det att broar och trummor öfver vattendrag icke erhållit tillräcklig storlek eller blifvit lagda tillräckligt djupt för att tillåta nöjaktig torrläggning af ofvanför liggande vattenskadad mark eller för sänkning af sjöar och reglering af vattendrag. I den mån landet genomkorsats af allt flera järnvägar, hafva också anledningarna till klagomål tillvuxit i antal och styrka. Endast i jämförelsevis sällsynta fall hafva jordägarne haft den vakna blick för framtiden, att de vid markens expropriation påyrkat och genomdrifvit sådana åtgärder, att öppningar för vattnets afledande genom järnvägsbanken gjorts tillräckligt stora och djupa.

När de försummat detta gynnsamma tillfälle, hafva de sedermera i allt för många fall funnit sig stå inför alternativet att antingen bekosta en mycket dyr ombyggnad af afloppsöppningen eller att afstå från hela torrläggningsföretaget, just till följd af denna dyrbara ombyggnad.

Det mest beklagliga vid dessa förhållanden är att det, åtminstone i fråga om trummor och mindre broöppningar, icke skulle nämnvärdt fördyrat järnvägsanläggningen, om ifrån början nödig hänsyn tagits till jordbrukets behof. När det gäller en liten areal af vattenskadad mark, kan

man säga att den är för alltid dömd att så förblifva, emedan kostnaden lägger öfverstigliga hinder i vägen för hvarje förändring, men äfven i fråga om större arealer kunna kostnaderna för ombyggnad blifva ytterst betungande. En ganska rik samling af exempel härpå hafva kommit till vår kännedom, men vi skola endast anföra några.

I början af 1880-talet fullbordades en sänkning af vattenståndet i sjöarna Kolsnaren och Viren i Södermanland, hvarigenom den s. k. Stora Vingåkersslätten (600 hektar) torrlades. Nämnda sänkning åstadkoms genom utrifning af ett fall vid Krämbols bruk. Fallet fick emellertid icke fullt användas, utan af detsamma återstår obegagnadt 0,90 meter, för att icke järnvägsbron vid Morjanå å linjen Baggetorp—Vingåker skulle taga skada. Följden häraf har blifvit, att den nu odlade Vingåkersslätten årligen lider af svåra öfersvämningar.

Vid torrläggning och odling af Strökärren inom Sköldinge m. fl. socknar i Södermanland har det visat sig, att cirka 50 hektar mark ej kunna torrläggas fullständigt på grund af läget hos en järnvägstrumma å linjen Valla—Katrineholm, hvars ombyggande skulle dragit en kostnad af minst 10,000 kronor, emedan banken är 7 meter hög och sidospår måste byggas.

Då Lillån i Hofsta och Lärbro socknar i Örebro län för ett par årtionden sedan reglerades, kunde fullständig torrläggning icke åstadkommas, emedan en järnvägsbro öfver ån för Örebro—Köpings järnväg strax norr om Örebro norra station var otillräcklig i afseende å såväl djup som flodöppning, hvadan årliga öfersvämningar ofvan bron uppstå. Enär bron blifvit bristfällig och för trafikens behof måste ombyggas, inleddes af Örebro stad underhandlingar, som slutligen utmynnade däri, att två förslag till brons ombyggnad förelades stadsfullmäktige. Den ena afsåg att tillmötesgå stadsfullmäktiges önskan i fråga om brons djup och ökning af flodloppets storlek från 4,6 till 6 meter, hvarvid dock ett bidrag af staden å 10,700 kronor fordrades. Det andra förslaget, hvilket kungl. styrelsen förklarade sig skola utföra, därest staden icke lämnade anförda bidrag, afsåg att lägga nya brons botten *på samma otillräckliga djup som förut*. Stadsfullmäktige, som ansågo utgången af en process med kungl. järnvägsstyrelsen osäker, betalade de fordrade 10,700 kronor.

För att icke blifva för vidlyftiga skola vi icke anföra flera exempel, men vi skola med nöje ställa till det utskotts förfogande, som får motionen till behandling, en rik samling af liknande fall.

I afgifven berättelse öfver handlagda arbeten år 1898 anförde landtbruksingenjören i Stockholms län, att enligt vunnen erfarenhet många nyttiga och nödvändiga vattenafledningsföretag blifvit i hög grad fördyrade eller rent af omöjliggjorda därigenom, att vid byggandet af järn-

vägar, såväl statens som enskilda, broöppningar och trummor vanligen erhållit för små dimensioner, samt att det ville synas, som om vederbörande järnvägsingenjörer i allmänhet icke verkställde en på rationella grunder stödd beräkning angående den vattenmängd, som vid tillåtlig vattenhöjd skulle passera en bro eller trumma, för att därefter afpassa öppningens bredd, och som om de inrättade trummans eller broöppningens djup blott med hänsyn till markens höjdläge å det ställe, där bron skulle anläggas, utan att utreda, huruvida det längre uppåt vattendraget eller diket möjligen finnes sankt liggande mark, som för sin ändamålsenliga torrläggning fordrade vida större djup å bron eller trummans botten.

Med anledning häraf ingingo såväl Stockholms läns hushållningssällskap som kungl. landtbruksstyrelsen år 1899 med framställningar i ämnet till Kungl. Maj:t. Efter återgifvande af landtbruksingenjörens ofvannämnda yttrande anförde kungl. landtbruksstyrelsen vidare, att de åberopade missförhållandena vore så mycket beklagligare, som det i de flesta fall skulle kostat en ren obetydlighet att öka bredd och djup till den verkligen behöfliga storleken, men det alltid vore förenadt med stor kostnad och svårighet att, sedan järnbana blifvit färdig och trafik öppnad, ombygga järnvägsbroar och trummor; att enligt vid flera rättegångar vunna prejudikat vederbörande järnvägsförvaltningar visserligen vore skyldiga att själfva bekosta ombyggandet, därest jordägarne senast vid expropriationsförrättningen i behörig ordning gjort anmärkning emot beskaffenheten af en bro eller trumma och förklarar sig ej åtnöjas med densamma, då den t. ex. hindrade deras jords fullständiga afdikning, men att, då jordägarne endast undantagsvis förstode att bevaka sin rätt i detta afseende, följden däraf i de flesta fall blifvit, att vederbörande jordägare sett sig nödsakade att antingen underkasta sig betydliga kostnader för ombyggandet eller finna sig vid att jorden förblefve i sitt vattensjuka tillstånd; landtbruksstyrelsen hemställde därför att, då den utredning hvarom här är fråga, lämpligast torde böra ske af statens vederbörande landtbruksingenjör, såsom den i förevarande afseende mest sakkunnige, Kungl. Maj:t täcktes vidtaga erforderliga åtgärder i syfte att, hvarje gång fråga blifvit väckt om anläggande på statens bekostnad af järnväg eller koncession å enskild järnvägsanläggning blifvit sökt, noggrann teknisk och agronomisk utredning rörande trummors och broöppningars storlek med hänsyn till däraf beroende afdiknings- och vattenafledningsföretags utförande blefve, innan plan för järnvägen godkännes, af vederbörande landtbruksingenjör verkställd.

Sedan yttranden i frågan inhämtats från kungl. järnvägsstyrelsen och från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, fann Kungl. Maj:t framställningen *icke till någon vidare åtgärd föranleda.*

Huruvida Kungl. Maj:t tyckte att »det är bra som det är», kan icke ur den kungl. resolutionen, som afgafs den 28 juni 1901, framletas. Så tyckte emellertid icke statens landtbruksingenjörer. Samlade till möte i Stockholm den 14 och 15 februari 1902, upptogo de frågan till grundlig behandling, därvid den fullständigaste enighet rådde därom, att det icke »är bra som det är». Allmänt framhölls nödvändigheten af att någonting måste göras och af åtskilliga yrkades bifall till hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt nyss omnämnda yttrande föreslagit. Mötet beslöt, att landtbruksingenjörerna skulle till öfveringenjören i kungl. landtbruksstyrelsen ingifva sina skriftliga yttranden i denna sak.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade i sin den 14 december 1900 afgifna skrifvelse visserligen icke kunnat tillstyrka bifall till det landtbruksstyrelsen föreslagit, men dock med styrka häfdat jordbrukets intressen. Ur skrifvelsen tillåta vi oss anföra följande:

*»Staten, som har det största intresset af landets afdikning och odling, torde icke kunna eller böra tillåta, att något hinder från andra näringars byggnader uppställes mot jordbruksnäringens utveckling, som utgör en af de viktigaste källorna till dess egen förkofran och makt, och den synes därför ingalunda kunna åtnöjas med att denna framtida utveckling göres beroende af långt i förväg uppgjorda planer eller af de tillfälliga jordägarnes åsikter eller försummelse rörande behöfliga afdikningar vid tiden för järnvägens byggande. Statens och jordägarnes intressen fordra, att afdikningarna kunna utan hinder af järnvägarnes byggnader och bankar utföras icke blott enligt den uppfattning, som härom råder vid tiden för järnvägens byggande, utan äfven framdeles, då landets afdikning sannolikt kan genomföras i större omfattning och på fullständigare sätt än dittills kunnat ske.»*

Skrifvelsen slutar med följande hemställan: »att Kungl. Maj:t täcktes antingen bestämma såsom villkor för koncessions meddelande eller bereda sådan lagändring, att järnvägsägare skall vara pliktig att ersätta den ökade kostnad för upptagande af i laga ordning beslutade eller eljest för vederbörande jordägare för jords afdikning nödiga aflopp genom järnvägs broöppningar och trummor, hvilken ökade kostnad uppkommit af järnvägsanläggning».

Bifall till landtbruksstyrelsens förslag hade onekligen kunnat medföra en del dröjsmål och hinder vid järnvägsbyggnader, likasom det äfven i åtskilliga fall skulle medfört onödiga utgifter för arbeten, som måhända aldrig kommit till utförande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag undviker denna olägenhet, men är i vissa hänseenden något dunkelt och ofullständigt och skulle

härigenom gifva rum för svårlösliga tvister om storleken af den ökade kostnaden, som järnvägsägarne skulle betala. Bättre synes oss därför att i lag stadgades, att ägare af järnväg skulle vara skyldig att antingen på egen bekostnad vidtaga nödiga åtgärder för vattnets afledande eller ersätta uppkommande skada. Säkerligen skulle ett sådant stadgande medföra, att vid järnvägs byggande försummelser i fråga om trummors storlek och djup mindre ofta förekomme.

Vi tillåta oss därför hemställa, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla,

att genom nådig förordning må varda stadgadt att, då järnvägsanläggning befinnes vara så utförd, att den samma hindrar eller försvårar jords afdikning till lagligt djup, skall det åligga järnvägens ägare att *antingen* på egen bekostnad vidtaga de åtgärder, som erfordras för att bereda behöfligt aflopp för vattnet under järnvägen, *eller ock* ersätta den skada, som pröfvats uppkomma genom nämnda hinder mot en fullständig afdikning.

Stockholm den 27 januari 1904.

*Hugo Hammar skjöld.*

*A. Reuterskiöld.*

---