

## N:o 14.

Ank. till Riksd. kansli den 8 mars 1904, kl. 3 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, i anledning af motion 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 erforderliga åtgärder för vattenafledning m. m.*

Till utskottets behandling har hänvisats en af herrar *Hugo Hammarskjöld* och *A. Reuterskiöld* inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 57, hvori motionärerna hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att genom nådig förordning må varda stadgadt, att, då järnvägsanläggning befinner vara så utförd, att densamma hindrar eller försvårar jords afdikning, det skall 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.

Ifrågavarande motion stöder sig på en år 1898 af dåvarande landbruksingeniören i Stockholms län hos kungl. landbruksstyrelsen gjord

*Bih. till Riks. Prot. 1904. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 14 Häft. (N:o 14.) 1*

anmälan rörande det missförhållande, att många nyttiga och nödvändiga vattenafledningsföretag blifvit i hög grad fördyrade eller rent af omöjliggjorda därigenom, att vid byggandet af järnvägar — såväl statens som enskilda — broöppningar och trummor vanligen erhållit för små dimensioner.

I samband med denna anmälan yttrade nämnde landtbruksingeniör jämväl, att det ville synas, dels som om vederbörande järnvägsingeniörer 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 dels, som om järnvägsingeniörerna 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.

Såsom i motionen omförmäles, föranledde den sålunda gjorda anmälan kungl. landtbruksstyrelsen att i underdånighet hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t 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 varder, innan plan för järnvägen godkännes, af vederbörande landtbruksingeniör verkställd.

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

---

Till belysande af frågan anser sig utskottet här böra med mera utförlighet, än som förefinnes i motionen, intaga hvad af de nämnda båda kungl. styrelsernas yttranden kan finnas anmärkningsvärdt.

*1:o. Utdrag af kungl. järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande den 17 augusti 1899.*

— — — I allmänhet följes vid statsbanebyggnaderna den i lag om dikning och annan afledning af vatten den 20 juni 1879 stadgade bestämmelsen om trumbottnars förläggande på 4 fots djup under lägsta punkten af närmast kringliggande odlade eller odlingsbara mark, men där terrängförhållandena tydligen utvisa behovet af större djup, plägar trumbotten sänkas så mycket, som för vattnets afledande påfordras, hvilket förhållande jämväl äger rum, då anhållan därom i tid göres af vederbörande jordägare eller brukare, och en sådan anhållan vid undersökning visar sig befogad.

För bestämmandet af afloppstrummors storlek tjäna som ledning de bäckar, diken och öfriga vattenaflopp, hvilkas vatten trummorna äro afsedda att genomsläppa; och gifves alltid åt en trumma större sektionsarea än de sammanlagda areorna hos de till densamma ledande vattendragen. Några undersökningar af terrängens beskaffenhet på längre afstånd från en järnvägslinje förekomma i allmänhet ej vid mindre vattendrag, då kännedomen om dessas beskaffenhet i banans närhet anses tillfyllestgörande.

För bestämmande af spännvidder och grundläggningars djup under lägsta vattenytan vid brobyggnader öfver större vattendrag företagas så noggranna undersökningar af terräng- och vattenförhållanden, att mot desamma några befogade anmärkningar ej borde kunna göras.

Då ofvanbemänte landbruksingeniör i sin berättelse anför, att det i de flesta fall skulle hafva kostat en ren obetydlighet att öka afloppstrummornas bredd och djup, kan detta, hvad bredden vidkommer, till en viss grad äga sin riktighet, och upplysningsvis kan nämnas, att det vid de efter 1888 utförda banbyggnader varit regel att öka den förut minsta sektionsarean för afloppstrummor med 50 procent eller från 0,36 till 0,54 kvadratmeter genom att ändra deras bredd från 0,6 till 0,9 meter. Helt annorlunda ställer sig däremot förhållandet vid ökningen af trummornas höjd, och härvid gäller det med afseende på kostnaderna alldeles icke sådana obetydliga belopp, som landbruksingeniören förmenar. — —

Emellertid torde vid ett järnvägsbyggnadsföretag den byggande få underkasta sig dessa kostnader, där sänkningen af vattenafloppen under

det normala djupet verkligen är af behovet påkallad och detta i vederbörlig tid anmäles, men det torde ej rimligtvis kunna begäras icke blott att utefter en banbyggnad af kanske många mils längd en fullständig plan för afdikning af marken, möjligen på betydligt afstånd från banan, skall af byggnaden bekostas för utrönande af, huruvida på något eller några ställen möjligheter för afdiknings- eller vattenafledningsföretag kunna finnas, utan äfven att samma byggnad skall nödgas nedlägga betydande kostnader på fördjupandet af sina vattenaflopp och på ökning af afloppstrummornas höjd utöfver den för vattnets framsläppande behöfliga för att möjliggöra en af landbruksingeniör uppgjord afdikningsplan, som icke blifvit af vederbörande jordägare anmäld och möjligen aldrig kommer till utförande . . .

I berättelsen påpekas vidare, att på grund däraf, att vederbörande jordägare ej förstått att vid expropriationsförrättning bevaka sin rätt, följden i de flesta fall blifvit, att de sett sig nödsakade att antingen underkasta sig de betydliga kostnaderna för ombyggnaden af en trumma eller bro eller finna sig vid att jorden förblefve i sitt vattensjuka tillstånd, men då jordägarne i laga ordning blifvit kallade till förrättningen för att framställa sina anspråk och bevaka sin rätt, torde de väl få stå sin egen risk, ifall de underlåta detta; och okunnighet härutinnan bör väl lika litet i detta som i andra rättsfall få tjäna som skäl för särskildt ingripande från statens sida till sådana jordägares förmån . . .

*2:o. Utdrag ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga utlåtande den 14 december 1900.*

— — — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har låtit höra distriktscheferna inom de distrikt, där enskilda järnvägar trafikeras, och hafva dessa tjänstemän i särskilda yttranden anfört,

*Distriktschefen i södra distriktet:* att, såvidt honom vore bekant, något vattenafledningsföretag inom distriktet icke blifvit genom brist på tillräckligt noggranna förundersökningar oskäligt fördyradt eller omöjliggjordt under de nära 16 år han tjänstgjort såsom tjänsteman inom det samma; att detta i viss mån berott på, att respektive järnvägsbolag antingen själfmant föreslagit större broöppningar än koncessionen föreskrifvit eller dertill tvingats genom statens kontrollerande ingenjörs ingripande; att emellertid ett stort behof förefunnes af en granskning på platsen, ej endast på ämbetsrummet, af många järnvägsförslag före dessas behand-

ling af högre myndighet och före koncessions beviljande; att denna granskning, som skulle omfatta ej allenast vattenfrågorna, utan alla tekniska förhållanden vid järnvägsbyggnaden, borde verkställas af vederbörande distriktstjänsteman, hvilken i regeln torde lika fullständigt som landbruksingeniören känna distriktets vattenförhållanden, och dessutom i alla öfriga tekniska frågor vara mera lämplig och kompetent att verkställa en dylik granskning än landbruksingeniören; samt att endast genom en dylik behandling af respektive järnvägsförslag enligt distriktschefens mening en fullständig och på verkliga fakta hvilande utredning i tekniskt afseende kunde vinnas.

*Distriktschefen i nedre norra distriktet:* att vid förberedande undersökning för blifvande järnväg afseende icke kan fästas vid de förhållanden, som i de underdåniga framställningarna angifvas, detta på grund af därmed förenade stora och onödiga kostnader; att, först då underdånig ansökan om koncession skall ingifvas, det torde vara lämpligt att undersöka ifrågavarande förhållanden, helst det vore af vikt för järnvägens ägare att skydda sig för de omkostnader, som genom rättegång med närboende ägare af odlingsbara marker kunde drabba honom, att det borde åligga koncessionssökande att förete utom öfriga handlingar jämväl en utredning af blifvande broars och trummors storlek och djup, lämnade af en fullt sakkunnig ingenjör, under förutsättning, att järnvägens blifvande ägare därmed kunde anse sig tryggad mot framtida anspråk, och att de uppoffringar, som torde vara oundvikliga, icke gjordes förgäfvets, i händelse den föreskrifna förstoringen i afloppen aldrig komme till användning; att, så vidt det vore distriktschefen bekant, intet behof af särskilda lagstiftningsåtgärder i förevarande fall yppats intill år 1899, då anmälan skett, att en trumma å en järnvägsbyggnad förhindrade sänkningen af en tjärn och torrläggningen af kringliggande marker; samt att lagstiftningsåtgärder i större omfattning, än som angifvits, icke syntes erforderliga.

*Distriktschefen i Östra distriktet:* att inom distriktet befintliga järnvägsbyggnader vållat åtskilliga hinder för vattenafledningar och dräneringar, ehuru, så vidt det kunnat utrönas, hindren ditintills icke varit af någon betydligare omfattning; att distriktschefen ansåge, det utredningar uti ifrågavarande afseende vore väl behöfliga, men att kostnaderna därför icke borde drabba statskassan; att, då dylika undersökningar mången gång skulle taga längre tid, än som användts för hela järnvägsförslaget, och utredningar blefve verkställda möjligen äfven för sådana sankta marker, hvilkas utdikning aldrig eller kanske först efter många årtionden

komme att ifrågasättas, lagstiftning i den riktning, som de underdåniga framställningarna angåfve, vore högst olämplig; att distriktschefen i stället föresloge, att, innan ett järnvägsförslag inlämnades för granskning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, detsamma borde vara försedt med påskrift om verkställd granskning af vederbörande distriktstjänsteman, som härtill, på af järnvägsintressenterna gjord ansökan, af styrelsen förordnades; att kostnaderna härför skulle ersättas af vederbörande järnvägsbyggnadsintressenter enligt af Eders Kungl. Maj:t fastställd taxa.

*T. f. distriktschefen för västra distriktet:* att, med undantag af något enstaka fall vid våra äldsta järnvägsanläggningar, järnvägsbyggnaderna betydligt bidragit och underlättat kringliggande marks torrläggning och uppodling; att vid de af t. f. distriktschefen besiktigade järnvägar de flesta broarna vore utförda med större spännvidder, än hvad som vore behöfligt för vattenafloppet, och alltid större än broarne å invidliggande landsvägar; att, då erforderlig sakkunskap att bedöma, om en bro eller trumma orsakat skadlig uppdämning för ofvanliggande mark, endast bestode i afvägning och beräkning af nederbördsområden, det borde ej kunna antagas, att de ingenjörer, som kunde uppgöra plan till järnvägsanläggningar, ej skulle vara tillräckligt sakkunniga; att kostnaden för den af landbruksstyrelsen föreslagna tekniska utredningen af alla framtida järnvägsplaner skulle mångdubbelt öfverskrida kostnaden för en möjligen behöflig ombyggnad af någon felaktigt anlagd bro eller trumma, hvilken senare kostnad vid dylika fall drabbade järnvägsbolaget och ej jordägaren; att enligt bestämmelserna i senare årens järnvägskoncessioner jämte lagen om dikning och annan afledning af vatten den 20 juni 1879 vore jordägare, hvilka skulle vilja bevaka sin rätt, tillräckligt betryggade mot skada vid järnvägsbyggnader; samt att t. f. distriktschefen på grund häraf ej ansåge andra åtgärder i förevarande ansökningarnas syfte vara erforderliga, än att i koncessionsvillkoren ytterligare torde bestämmas, att vid inträffande tvist mellan jordägare och järnvägsbolag om skadlig vattenuppdämning teknisk utredning om orsaken till uppdämningen skall företagas och utföras af vederbörande statens kontrollerande ingenjör, samt att kostnaden för dylik förrättning borde bestridas af järnvägsbolaget endast i det fall, då det visat sig, att järnvägsbyggnaden orsakat uppdämningen, hvilken olägenhet äfven i så fall skulle på bolagets bekostnad undanröjas.

*Distriktschefen i mellersta distriktet:* att distriktschefen på grund af vunnen erfarenhet dels vid distriktschefens tjänstgöring i mellersta och västra distrikten och dels vid anställningar vid järnvägsbyggnader

förklarade, att, åtminstone vid de under sista 15 åren byggda järnvägar, broar och trummor i allmänhet hafva tillräckligt stora öppningar för att medgifva ofvanför varande marks torrläggning till 4 fot; att, såvida icke annan öfverenskommelse med jordägare träffats, samma regel tillämpades vid nu inom mellersta distriktet pågående järnvägsbyggnader; att distriktschefen på grund häraf icke ansåge, att förhållandena inom detta distrikt visat sig vara sådana, att de påkallade någon lagstiftningsåtgärd, men att för bevakandet af det allmännas rätt det vore lämpligt att i koncessioner för järnvägsanläggningar inflöte en föreskrift för de koncessionssökande att vid ordnandet af broars och trummors öppningar fästa tillbörligt afseende vid dikningslagens bestämmelser, hvilken föreskrifts efterlevande skulle kontrolleras af den person, som erhöle uppdrag att å statens vägnar öfvervaka järnvägsanläggningen i sin helhet; att sedan jordägaren under järnvägsbyggnadstiden haft tillfälle att taga del af den på grund af nämnda föreskrift gjorda utredningen angående broar och trummor, och han, därest han ej åtnöjt sig med densamma, kunnat expropriationsvis få sina därpå grundade anspråk godkända och värderade i sammanhang med andra af järnvägsanläggningen förorsakade olägenheter, borde järnvägens ägare, så vida ej annan öfverenskommelse träffats, vara befriad från den kostnad, som framdeles kunde ifrågakomma för broar eller trummors ändring i anledning af vattenafledningsföretag, men tillika vara förpliktad att på vattenledningsintressenternas bekostnad låta verkställa den af dem ifrågasatta och nödig befunda ändringen.

För egen del får styrelsen i underdånighet anföra följande:

Styrelsen delar visserligen landtbruksstyrelsens åsikt därom, att många nyttiga och nödiga vattenafledningsföretag blifvit fördyrade eller omöjliggjorda genom järnvägarnes bankar, broar och trummor, samt att åtgärder till förekommande häraf sålunda äro behöfliga, men styrelsen är likväl icke öfvertygad, att det föreslagna medlet till olägenheternas afhjälpande är ändamålsenligt och tillräckligt, eller att de angifna orsakerna till hindret — för små dimensioner på broar och trummor — äro i verkligheten fullt grundade.

Vid bestämmandet af broars och trummors afloppsöppningar vid enskilda järnvägar följes numera i allmänhet föreskrifterna i lagen om dikning och annan afledning af vatten, och i öfrigt vanligen samma principer, som äro af järnvägsstyrelsen i dess underdåniga utlåtande angifna såsom brukliga vid undersökning för statens järnvägsbyggnader.

Förslagen till de enskilda järnvägsbyggnaderna underkastas i väg-

och vattenbyggnadsstyrelsen därjämte sådan granskning, som är möjlig utan kontroll på marken, hvilken granskning visat sig i allmänhet tillräcklig, där undersökningsförrättarne utgjorts af distriktstjänstemän eller eljest tekniskt bildade män. Undantagsvis användas icke sådana af vissa järnvägsintressenter, hvilka dock understundom på styrelsens framställning bekosta den nödiga kontrollundersökningen genom kompetenta personer.

Underkastade de högsta flödenas mångåriga prof, hafva de på dessa grunder bestämda afloppsöppningarna vid de enskilda järnvägarnes broar och trummor visat sig nästan utan undantag tillräckliga för sitt ändamål, nämligen att under förhandenvarande förhållanden afbörda högvattnet utan dämning och lågvattnet till laga djup, vid järnvägar utförda efter dikningslagens utfärdande den 20 juni 1879.

Vid de äldre järnvägarna blefvo däremot afloppens djup mera godtyckligt bestämda, ofta till ringare djup. Så vidt styrelsen har sig bekant, förekomma för närvarande vid de enskilda järnvägarna icke några broar eller trummor, som äga för små dimensioner för förstnämnda ändamål, hvilket på ett öfvertygande sätt bevisas endast däraf, att hvarje otillräckligt aflopp vållar uppdämning af vattnet, som antingen våldsamt nedbryter hindret eller tager sig väg öfver eller på sidan däraf, men att sådana olycksfall vid järnvägarna äro nästan utan exempel och, där de inträffat, skyndsamt måst rättas för järnvägens egen säkerhet.

Häraf torde framgå, att det hinder, järnvägarna ställa i vägen för vattenafledningsföretagen, icke är att söka däri, att järnvägarnes broöppningar och trummor erhållit för små dimensioner, utan däri, att dessa öppningar vanligen läggas på för ringa djup under respektive vattendrags botten eller omgifvande mark, för att motsvara behovet af djupare aflopp dels från framtida afdikningar af sankmarker på längre eller kortare afstand från järnvägar, dels för möjligen blifvande sjösänkningar, flodregleringar m. m.

Men detta hinder mot afdikningsföretag kan icke undanröjas genom den föreslagna föregående undersökningen genom landtbruksingeniör. Ty äfven om undersökningsförrättaren ägde full kompetens att bedöma alla andra frågor, som af järnvägsbroarnes öppningar beröras, än de agronomiska, såsom industriens och samfärdselns behof af vattendragens användning jämväl i deras tjänst, så är han likväl, likasom hvarje annan dödlig, ur stånd att förutse ej blott hvilka afdikningsföretag skola komma att ens inom den öfverskådliga framtiden utföras, utan än mera på hvad sätt och till hvad omfattning de en gång skola komma



att sättas i verket. Till följd af bland annat teknikens och vetenskapens snabba framsteg, blifva nämligen planer till dylika vattenledningsarbeten snart föråldrade, och i hvad fall som helst förblifva de framtida jordägarnes önsknings och behof i detta afseende förslagställaren okända. Äfven om fullständiga planer för dylika framtida afdikningsföretag skulle kunna långt före deras utförande upprättas, skulle de ändock icke blifva för det afsedda ändamålet lämpliga eller tillräckliga, enär de icke lära kunna förebygga, att vederbörande jordägare vid expropriationstillfället understundom försumma att bevaka sin rätt, eller att de under järnvägsbyggnadstiden mot större eller mindre ersättning afstå därifrån, i hvilket fall förundersökningen icke skulle under nuvarande lagbestämmelser lända till något gagn, då efterkommande jordägare ändock skulle möta enahanda hinder mot sin jords afdikning och odling, som man nu afsett att undanröja.

Dylika undersökningar, af ofta vidsträckta områden, som därför måste kräfva lång tid, skulle emellertid för blifvande järnvägsanläggningar medföra icke blott tidsutdräkt, utan äfven stora kostnader — endast för agronomiska undersökningar af ofta ringa värde. Äfven om det, såsom styrelsen håller före, må finnas nödigt och rättvist, att järnvägarnes ägare åläggas att vidtaga sådana åtgärder, att utförandet af beslutade eller i laga ordning bestämda afdikningsföretag icke hindras eller fördyras, synes det styrelsen däremot föga rimligt, att de skulle åläggas bekosta vare sig byggnader för sådana företag, som endast kunna antagas möjligen komma att i framtiden utföras, eller de undersökningar, som för dessa krävas.

Med stöd häraf anser styrelsen det väckta förslaget om en agronomisk undersökning före meddelande af koncession å enskild järnväg icke böra föranleda någon åtgärd.

Då emellertid styrelsen, enligt hvad ofvan antydts, finner det vara af största vikt, att åtgärder vidtagas till förekommande af hinder för vattenafledningsföretag genom järnvägarna, torde styrelsen jämväl böra angifva de medel, som styrelsen anser härför lämpliga och möjliga.

Därförinnan torde styrelsen böra framhålla, att behofvet af dylika åtgärder i verkligheten är större, än det för närvarande kan synas och af distriktschefernas yttranden framgår, dels emedan en stor del af de mindre afdikningsföretag, hvilka hittills icke ens blifvit officiellt ifrågasatta till utförande i följd af för stora hinder i järnvägarnes afloppsöppningar, icke kunnat blifva kända och inräknade bland de »hindrade»

företagen, dels emedan hågen och insikten rörande tillgodogörande af landets storartade sankmarker länge varit och fortfarande är i stigande, hvarigenom meranämnda hinder säkerligen skola framdeles göra sig alltmera kännbara, ju mera järnvägsnätet utsträcker.

Rörande medlet att förekomma ifrågavarande hinder i järnvägarnes broöppningar, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan i underdånig skrifvelse den 19 september 1899 angående förekommande af de hinder, som järnvägarnes fasta broar ställa i vägen för en obehindrad båt- och segelfart, angifvit sin mening i en närliggande fråga och därvid på anförda skäl bland annat framhållit, att hvarje ny järnvägsbro, som får utan lämplig farledsöppning för fri genomfart uppföras öfver sådana vattendrag, som äro eller kunna göras rodd- eller segelbara, ställer ett större eller mindre hinder i vägen för en växande rörelse med större farkoster och för ett framtida tillgodogörande af dessa bekväma samfärdsmedel, som landets natur rikligen erbjuder, och som en ökad rörelse alltmera behöfver använda, hvilket missförhållande lättast kunde afhjälpas därigenom, att nådiga kungörelsen den 7 november 1873 ändrades därhän, att tillstånd till byggande af fast bro utan rörlig del (s. k. lucka) för båt- och segelled må meddelas allenast tillsvidare eller till dess att rörelsen å farleden kräfver dylik lucka eller eljest tillräcklig öppning.

Enligt liknande grunder har styrelsen föreställt sig, att föreliggande fråga bör och kan lösas.

Staten, som har det största intresset af landets afdikning och odling, torde icke kunna eller böra tillåta, att något hinder från andra näringars byggnader uppstalles 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 försummelser rörande behöfliga afdikningar vid tiden för järnvägens byggande. Statens och jordägarnes intressen fordra, att afdikningarne 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.

Denna fordran synes äfven öfverensstämma med grunderna för nu gällande expropriationslag, som visserligen ålägger jordägaren att afstå nödig mark till allmänt behof, men mot full ersättning åt den, som här-

igenom lider skada, jämte ersättning för den skada, som uppkommer vare sig för jordägaren eller annan af markens begagnande för det allmänna behovet.

Enligt denna grundsats är järnvägsägare förpliktigad att gälda alla skador af hvad slag som helst, som af järnvägens drift och tillvaro vållas, och på samma grunder borde han icke heller fritagas från ersättande af sådana skador, som icke äro kända och därför icke kunna uppskattas vid expropriationstillfället, såsom fallet är med hindret för upptagande och begagnande af nödiga vattenaflopp för jordens afdikning m. m. genom järnvägarnes broar och bankar, hvilka hinder eller skador först kunna inträda, när jordägarna i flodområdet besluta sig för utförande af behöfliga afdikningar, sjösänkningar, strömregleringar m. m.

Därest nu en sådan ersättningsskyldighet äfven skulle, såsom styrelsen håller före, befinnas af rättvisa och billighet påkallad, så skulle dess storlek i hvarje särskildt fall med lätthet och säkerhet låta sig beräknas. Om nämligen järnvägen skall betala däraf uppkommen skada och hinder för jordens afdikning, så måste dess belopp tydligen begränsas till den ökade kostnad, som den behöfliga fördjupningen af afloppet genom järnvägens broar och bankar medtager i jämförelse med kostnaden för samma aflopp utan markens användande till järnvägslinje.

Genom en bestämmelse i dylik riktning skulle järnvägsägaren säkerligen finna med sin fördel förenligt att mera än hittills själfmant beakta jordbrukets behof af fördjupade aflopp genom järnväg redan vid dess anläggning.

På grund af hvad ofvan anförts får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånighet hemställa, att Eders 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.

---

Vid statens landbruksingenjörers allmänna möte i Stockholm i februari 1902 uppställdes följande diskussionsämne:

»I hvad mån hafva järnvägsbroar och järnvägstrummor inverkat hindrande eller fördyrande af vattenafledningsföretag, och hvilka åtgärder

torde erfordras till förekommande däraf, att sådana hinder uppstå för vattenafledningsföretag vid framtida järnvägsbyggnader?»

Vid ärendets behandling yttrades af inledaren bland annat följande:

»Vid genomläsandet af de utlåtanden, som med anledning af frågan inforrats från såväl kungl. järnvägsstyrelsen som kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, synes det tydligt, att dessa båda myndigheter insett de stora hinder för vattenafledningsföretag, som uppkommit genom järnvägsbyggnader; men under det att kungl. järnvägsstyrelsen (såsom varande *part* i frågan) söker förringa och advocera bort de skador, som i nämndt hänseende förekomma, har kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen däremot synnerligen behjärtat desamma.»

Orsaken till denna styrelses hemställan, att de (af kungl. landtbruksstyrelsen) gjorda framställningarna ej måtte leda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd angafs vara den, att de föreslagna åtgärderna ej ansetts lämpliga och tillfyllestgörande för skadans undanröjande. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade därför föreslagit andra åtgärders vidtagande för afhjälpande af här ifrågavarande hinder för vattenafledningsföretag.

Då detta förslag syntes vara bra och ändamålsenligt, och då genom flera enstämmiga yttranden denna för svenska jordbrukets förkofran så viktiga fråga torde kunna bringas närmare sin lösning, hemställdes, att mötet måtte uttala sig för behovet och nödvändigheten af sådana åtgärders vidtagande, som af kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagits till undanröjande af hinder för vattenafledningsföretag genom järnvägsbyggnader.

Efter en liflig och sakrik diskussion beslöts, att landtbruksingenjörerna skulle till öfveringenjören i kungl. landtbruksstyrelsen ingifva sina skriftliga yttranden i denna angelägenhet.

---

Öfveringenjören i kungl. landtbruksstyrelsen skrifver i sitt cirkulär af den 12 januari 1902 till statens landtbruksingenjörer efter att hafva tillkännagifvit, att Kungl. Maj:t icke funnit landtbruksstyrelsens här ofvanberörda framställningar till vidare åtgärd föranleda:

»Då detta nådiga beslut torde i viss mån grunda sig därpå, att det icke blifvit närmare ådagalagdt, att de öfverklagade missförhållandena verkligen förekomma i afsevärd omfattning;

*då* det vid en förnyad behandling af frågan i alla händelser måste vara af stort intresse att genom framhållande af så talrika exempel som möjligt få utrönt, huru härmed förhåller sig och huruvida nu gällande författningar och hittills följd lagtillämpning äro med afseende härfpå tillfredsställande, och

*då* det nu är utsikt till att den för en ändamålsenlig utdiknings befrämjande och för jordbrukets utveckling betydelsefulla frågan skall, om än i något förändrad form, kunna ånyo upptagas till vederbörlig pröfning,

anhåller jag, att ni måtte medverka till dess närmare utredning genom att söka draga eder till minnes samt meddela mig de fall, då järnvägstrummor och broar till följd af otillräckligt djup eller i öfrigt otillräckliga dimensioner hindrat eller försvårat vattenaflednings- eller dikningsföretag.»

---

Efter granskning af de med anledning af öfveringenjörens cirkulär inkomna redogörelserna, har utskottet trots sig finna,

*Utskottets  
utlåtande.*

*dels* en bekräftelse på riktigheten af kungl. landtbruksstyrelsens inför Kungl. Maj:t angifna åsikt, att det bland annat kunde 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, och

*dels* att de af kungl. järnvägsstyrelsen i dess här ofvan refererade underdåniga skrifvelse angifna principer i afseende å järnvägstrummor och broar visst icke alltid efterföljdes, utan att det tvärtom mången gång och — såsom af en rapport inhämtats — äfven vid de allra nyaste statsbanebyggnaderna förekommit fall, där beräkningar för bestämmande af trumöppningarnes dimensioner knappast lära hafva företagits, hvadan trummor ibland rent af lagts utan ringaste eftertanke.

Af en annan rapport har vunnits den generella upplysningen, att järnvägstrummornas botten i allmänhet visserligen lägges på lagligt djup — 1,2 m. — men med detta mått endast i förhållande till den närmast belägna marken utan att afseende fästes vid längre bort belägen marks höjdläge, ej heller vid erforderligt fall och ännu mindre vid lösa markers sättning, samt att vidare trummorna i allmänhet innehålla för liten sektionsarea, och detta i synnerhet vid statens järnvägar.

Det skulle blifva alltför vidlyftigt att här omnämna de speciella fall vid statens och enskilda järnvägar, som kommit till utskottets kännedom, och hvilka alla påvisa, att de anmärkta missförhållandena vållat afsevärda svårigheter för laglig vattenafledning. Utskottet får därför inskränka sig till det uttalande, att de af landtbruksingenjörerna i ärendet afgifna rapporterna med all tydlighet gifva vid handen, att, därest icke för landtbrukets rationella omvårdnad allvarsamma olägenheter skola uppstå, stort behof förefinnes af lagåtgärder till förekommande af att felaktigt anordnade järnvägstrummor eller broar skola försvåra eller omöjliggöra sankmarkers torrläggning.

Såsom ett anmärkningsvärdt inlägg i frågan vill utskottet här såsom bilaga intaga landtbruksingenjörens i Kristianstads län tilläggsskrivelse till af honom tidigare ingifven rapport, och hänvisar utskottet bland annat till hvad som häri nämnes om svårigheterna för jordägare att vid expropriation få sina yrkanden beaktade, ehuruval de ej kunnat sakna anledning att anse sig hafva framställt sina påståenden i behörig ordning.

---

Med anledning af hvad som af tillgängliga handlingar framgått, har det synts utskottet vara i hög grad önskligt, att de föreskrifter, som i ifrågavarande fall kunde komma att stadgas, erhöles civillags natur, ty medelst en kungl. förordning i den utsträckning, som motionen omfattar, lärers väl icke det afsedda ändamålet fullt kunna vinnas, alldenstund det får antagas såsom säkert, att en stor del af de mellan jordägare och järnvägsförvaltningar uppkommande tvistigheter af i motionen antydd beskaffenhet visst icke lära kunna afgöras genom Kungl. Maj:ts administrativa domslut, utan komma de nog i de flesta fall att blifva föremål för rättslig handläggning.

Det har därför synts utskottet vara af vikt för frågans lyckliga lösning, om Riksdagen i så måtto ville behjärta motionen, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställde om utarbetande och framläggande af lagförslag i det afsedda syftet.

Rörande principen för dylik lagstiftning, synes det utskottet, som om denna i hufvudsak bör gå i den af motionärerna antydda riktning, om än härvidlag lämplig hänsyn bör tagas till hvad kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 14 december 1900 anført i fråga om den såsom ersättning utgående kostnadens för-

hållande till den kostnad som kunnat åsamkas jordägare, om järnvägen icke varit anlagd.

Visserligen innehålla koncessionsresolutioner för järnvägsanläggningar bland annat följande villkor:

»att nu gifna fastställelse af plan för järnvägsanläggningen icke utgör hinder för pröfning i laga ordning af framdeles möjligen uppkommande frågor angående omläggning af vägar, som järnbanan öfvergår, eller om vattenuppdämning å ägor och hinder i flottled eller farled till följd järnvägsanläggningen»,

men otvifvelaktigt erfordras tydligare angifna villkorsbestämmelser, om de i motionen anmärkta olägenheterna vid järnvägsanläggningar skola på ett verksamt sätt kunna förekommas.

Cheferna i tvänne väg- och vattenbyggnadsdistrikt hafva, såsom af kungl. styrelsens här ofvan intagna underdåniga skrifvelse framgår, äfven påpekat behovet af vissa skärpta koncessionsbestämmelser i ändamål *dels* att ernå en sakkunnig teknisk utredning af förhållanden i afseende å vattenafledning, *dels* att bereda jordägare tillfälle att medelst dylik utredning grunda sina anspråk på ersättning af järnvägens ägare.

Särskildt beaktansvärdt i sistnämnda hänseende synes chefens i mellersta distriktet inlägg i frågan vara, alldenstund häri påpekas, att jordägare, därest han ej åtnöjes med den af statens kontrollant vid järnvägsbyggnaden verkställda utredningen, skulle hafva utsikt att expropriationsvis få sina anspråk godkända och värderade i sammanhang med andra af järnvägsanläggningen förorsakade olägenheter. Med hänsyn därtill, att det ofta inträffat, att jordägare före expropriationen icke fått tillfälle att bedöma, i hvad mån en järnvägstrumma, bro eller dikesanläggning kan vålla hinder i vattenafledning, torde den af nämnda distriktschefer föreslagna tekniska utredningen före arbetets utförande vara särdeles förmånlig för jordägarne, såväl för dem, som direkt beröras af järnvägen, som också för dem, hvilkas mark ligger utom de ägor, som af järnvägen kunna tagas i anspråk.

Vid den utredning i ärendet, som Kungl. Maj:t — antingen till följd af en Riksdagens skrifvelse eller ock genom eget initiativ — kan komma att föranstalta, torde därför enligt utskottets åsikt gärna böra tagas hänsyn till hvad i här ofvan nämnda afseende bör åtgöras för att bereda vederbörande jordägare tillfälle att taga del af eller få kännedom om de anordningar för vattenafledningar, som afses att komma till utförande vid järnvägsanläggningen.

Hvad här nämnts rörande vissa skärpta föreskrifter för enskilda järnvägar torde i tillämpliga delar jämväl böra lända till efterrättelse vid statens järnvägsbyggnader; och lära nog inga svårigheter härvidlag förefinnas för beredande af den önskade trygghet för jordägare, att deras laga anspråk eller i öfrigt berättigade fordringar icke skola under byggnadstiden förbises eller lämnas obeaktade.

På grund af hvad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att Andra Kammaren för sin del ville besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhåller, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning, i hvad mån järnvägsägare må vara skyldig vidtaga sådana anordningar, att afdikning af mark till lagligt djup icke hindras eller försvåras, samt till Riksdagen inkomma med förslag, hvartill denna utredning kan föranleda.

Stockholm den 8 mars 1904.

På utskottets vägnar:

J. BYSTRÖM.

---



*Bilaga.*

Af förekommen anledning får jag härmed äran göra följande tillägg till min den 4 dennes till herr öfveringenjören i kungl. landtbruksstyrelsen afgifna skrifvelse om järnvägsbroars och järnvägstrummors inverkan på torrlägningsföretag.

Af den till Riksdagens Andra Kammare inlämnade motionen n:o 57 framgår bland annat, att enligt vid flere rättegångar vunna prejudikat vederbörande järnvägsförvaltningar blifvit förpliktade att själfva bekosta broars eller trummors ombyggande, dock endast i de fall, att jordägarne senast vid expropriationsförrättningen i behörig ordning gjort anmärkning emot beskaffenheten af broarna eller trummorna och förklarat sig ej åtnöjas med desamma. Detta har nu föranlett mig att här omnämna de rön jag härutinnan gjort vid de många tillfällen, jag såsom medlem i nämnder deltagit vid järnvägsexpropriationer inom Kristianstads, Malmöhus, Blekinge, Kronobergs, Jönköpings, Älfsborgs och Hallands län.

Då vid sådana förrättningar fråga uppstått om ersättning för skada genom olämplig bro eller trumma, hafva ofta flertalet ledamöter i de expropriationsnämnder, där jag deltagit, ansett sig först böra utröna, huruvida den nyanlagda bron eller trumman hindrat den torrläggning, som före järnvägsanläggningen varit rådande å ägorna, stödjande sig nämnden då på ordalydelsen i § 13 af 1866 års expropriationslag, där det finnes antydt, att ersättningarne skola gäldas till högsta skäligen belopp, »*allt med afseende på tiden för afträdet*». Skulle t. ex. järnvägen hafva afskurit ängsmark, därifrån afloppet före järnvägsanläggningen — om ock blott till följd af försummad eller utförd dikning — ej tillåtit mer än 0,8 meters torrläggning af marken, och skulle den nyanlagda trumman befunnits byggd så, att samma torrläggning till 0,8 meters djup oförhindradt kunnat råda äfven efter järnvägens tillkomst, så har nämnden ofta förklarat sig förhindrad att taga befattning med möjligen framställd fråga om ersättning för en framtida försvårad ytterligare torrläggning,

ty förhållandena skulle efter nämndens mening bedömas med afseende på »tiden för afträdet». På liknande grunder hafva enligt min erfarenhet många för knappa trummor lämnats utan anmärkning vid expropriationer, och hafva vederbörande nämnder då ansett, att frågor af förevarande art bort behandlas vid domstol i rättegångsväg.

Hade nu jordägarne förstått att så framställa sina anspråk i förevarande afseende, att tydliga bevis därom kunnat hämtas ur expropriationshandlingarna, synas de berörda prejudikaten borga för, att skälig rättelse utan jordägarens kostnad skulle kunnat vinnas. Men i många fall hafva yrkandena ej gifvits sådan form, att de, på sätt genom prejudikaten antydts, blifvit föremål för protokollföring. Vål hafva svarandena ofta afgifvit sina ersättningsyrkanden skriftligen till domstolen, men då ej sällan i sådan allmän form — t. ex. »ersättning för all skada och intrång» etc. — att däraf ej bestämdt framgått, om järnvägstrummorna därmed afsetts. Ej sällan har den i expropriationslagens § 18 föreskrifna handlingen, som upptager nämndens beslut, eller som den torde kunna kallas nämndens protokoll, affattats så knapp, att däraf ej kunnat synas, om nämnden i de tilldömda ersättningsbeloppen afsett ersättning för skada af järnvägstrumma eller dylikt. Mången gång har endast angifvits »ersättning för jord samt för skada och intrång i öfrigt, i ett för allt» så och så många kronor. Har då jordägaren besvärats af en för liten trumma från sitt område och flertalet i nämnden hyst den uppfattning, att nämnden ej ägt rätt att bestämma ersättning för trumman, därför att den ej verkade uppdämmande enligt förhandenvarande förhållanden, så synes jordägaren hafva svårt att enligt hittills gällande grunder få något slags rättelse utom på egen bekostnad. Någon gång har man funnit, att jordägare, då nämnden skall sättas, kommit till tingssalen med vidlyftiga skrivelser, ställda till expropriationsnämnden, men hafva då dessa af vederbörande domare kunnat få den uppmaningen att lämna sina skrivelser till nämnden. Andra åter hafva förbehållit sig rätt inför domstolen att närmare utveckla sina yrkanden inför nämnden vid dess syn o. s. v. Har då nämndens flertal varit af den uppfattningen, — hvilket verkligen händt — att inga skrivelser eller nya yrkanden, som ej funnits anförda i rättens protokoll, skolat af nämnden pröfvas, utan att alla yrkanden med anspråk på pröfning bort af parterna lämnas till rätten och i dess protokoll vara införda, kan man nog finna, huru lätt jordägarne kunnat bli besvikna i sina förhoppningar om rättmätig ersättning eller ändring i anläggning af här omhandladt slag. Och med den sammansättning, som expropriations-

nämnderna äga rätt att hafva, samt med stöd af de föreskrifter, som i gällande expropriationslag förefinnas, synes lagen i flera likartade fall kunnat gifva anledning till vidt skilda resultat, utan att besluten förden skull, sådana som de i regel knapphändigt uppställts eller beskrifvits, kunnat ändras.

Under sådana förhållanden är jag förvissad om, att många järnvägs-trummor och broar blifvit så byggda, att de förhindra lagenlig torrläggning af jord, som är beroende af desammas ändring, utan att något därom finnes inskrivet vare sig i vederbörande domstols protokoll eller i expropriationsnämndens till rätten afgifna handlingar, oaktadt vederbörande jordägare ej kunnat sakna anledning att anse sig hafva framställt sina påståenden och yrkanden därom i behörig ordning.

Med dessa anföranden har jag velat såsom min på erfarenhet grundade åsikt framhålla, att nu gällande expropriationslag ej tillräckligt förmår skydda jordägare mot missbruk af här antydd art från järnvägsförvaltningar, och att i detta hänseende många flera fall förekommit inom mitt tjänstgöringsområde, än som af mig kunnat ur minnet i detalj beskrivas.

Kristianstad den 8 februari 1904.

*E. Wilh. Ewe.*  
Statens landtbruksingeniör.

---