

Nr 30.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bemyndigande för järnvägsstyrelsen att utgiva ersättning i anledning av järnvägsolyckan vid Getå; given Stockholms slott den 24 januari 1919.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen medgiva,

att järnvägsstyrelsen må, i anledning av den vid Getå den 1 oktober 1918 inträffade järnvägsolyckan, i den omfattning styrelsen prövar skäligt och enligt de i statsrådsprotokollet angivna grunder, av trafikmedel utgiva ersättning *dels* till efterlevande efter personer, som vid olyckan ljugit döden, samt till därvid skadade personer *och dels* för vid olyckan uppkommen skada å eller förlust av resgods.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

GUSTAF.

Axel Schotte.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 24 januari 1919.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden PETERSSON,
SCHOTTE,
PETRÉN,
NILSON,
LÖFGREN,
friherre PALMSTIERNA,
RYDÉN,
UNDÉN,
THORSSON.

*Järnvägs-
olyckan vid
Getå.*

Chefen för civildepartementet, statsrådet Schotte anförde följande:
Den 1 oktober 1918 omkring klockan 7 eftermiddagen urspårade tåg nr 422 vid kilometer 103 + 724 mellan Åby station och Getå hållplats, varvid lokomotivet jämte 7 vagnar störtade utför den här belägna järnvägsbanken. Kort efter urspåringen fattade de nedstörtade vagnarna med undantag av restaurangvagnen eld och förbrunno fullständigt. Till följd av olyckan dödades eller avledo efter erhållna skador sammanlagt 41 människor, varjämte samma antal, för såvitt nu konstaterats, mer eller mindre svårt skadades. Orsak till urspåringen var ett sannolikt omedelbart förut inträffat jordskred, vid vilket banvallen nedsjunkit.

På särskilda av järnvägsstyrelsen gjorda framställningar har Kungl. Maj:t bemyndigat styrelsen dels den 11 oktober 1918 att vidtaga erforder-

liga åtgärder för lindrande av det nödtillstånd, vari vid järnvägsolyckan skadade personer blivit försatta ävensom att gälda kostnaderna för begravning av vissa vid olyckan omkomna personer, dels ock den 20 december 1918 att föranstalta om hjälp åt vid olyckan icke skadade personer, som i anledning av nämnda händelse råkat i nödläge.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 7 november 1918 dagtecknad skrivelse har nu järnvägsstyrelsen hemställt om bemyndigande att i anledning av ifrågavarande olycka av trafikmedel i viss omfattning utgiva ersättning dels till efterlevande efter personer, som vid olyckan ljutit döden, samt till därvid skadade personer, dels ock för vid olyckan uppkommen skada å eller förlust av resgods.

Innan jag närmare ingår på nämnda framställning, torde en kort redogörelse böra lämnas för de åtgärder, som i samband med banans byggande vidtagits för att säkerställa banan på den punkt, där skredet ägt rum. En sådan redogörelse torde vara påkallad dels för bedömande av befogenheten av styrelsens framställning, dels ock med hänsyn till det allmännas intresse av att statens järnvägsbyggnader utföras med en omsorg, som erbjuder största möjliga säkerhet mot olyckor av nu ifrågavarande slag.

Sedan den första utstakningen av den definitiva linjen för bandelen Järna—Norrköping verkstälts, hemställde järnvägsstyrelsen den 25 augusti 1908 hos Sveriges geologiska undersökning om sakkunnigt biträde för geologisk undersökning av sagda bandel. På grund härav förordnades statsgeologen doktor Fr. Svenonius av chefen för geologiska undersökningen att tillhandagå styrelsen med dylik utredning. I den berättelse, som Svenonius på hösten 1908 avgav över sina i anledning härav utförda undersökningar, anfördes beträffande sträckan efter Bråvikens strand mellan Getå och Norrvikens botten (kilometer 102 $\frac{1}{2}$ till 107), att det funnes några punkter, angående vilka det icke med bestämdhet kunde sägas, huruvida icke lös lera inginge såsom ett av grus dolt glidlager i den grund, på vilken banvallen var avsedd att läggas. Dittills utförda borrhningar kunde här icke anses tillfyllestgörande och kompletteringar, särskilt i närheten av yttergränsen för den blivande banvallen, borde utföras under sakkunnig kontroll, helst under en mindre torr årstid. Under antagande att kontaktlinjen mellan den ovannämnda av grus dolda leran och underliggande moränbädd lutade i medeltal omkring 30 grader, skulle risk för utglidning förefinnas vid nuvarande kilometer 103 + 714. Vore lutningen av nämnda kontaktlinje ett tiotal grader

Undersökningar i sammanhang med banbyggnaden.

Statsgeologen
Svenonius.

mindre, skulle dessutom bland annat nuvarande kilometer 103 + 769 vara riskabel. Därest fortsatta borrhningar utvisade, att glidlagren sträckte sig såsom nu antytts, måste givetvis, framhöll Svenonius, energiska åtgärder vidtagas till banvallens stödjande.

Byggnads-
befälet.

Genom byggnadsbefälets försorg utfördes före banans anläggande även å den plats, där sedermera markförskjutning inträffat, omfattande undersökningar. Förutom sektioneringar och nedborrhningar å var tionde meter verkställdes härvid även provgrävningar. Av undersökningarna ansåg man sig kunna draga den slutsatsen, att marken innanför den landsväg, invid vilken banlinjen är framdragen, kunde anses fullt bärkraftig, men att den utanför landsvägen belägna marken däremot vore svag. Enligt det först framställda läget å linjen var densamma avsedd att förläggas omedelbart innanför landsvägen. Om järnvägsbanken utfyllts enligt detta läge, hade emellertid bankslänten kommit att falla ut på landsvägen och denna sålunda behövt flyttas ut på den svaga grunden. Efter ytterligare undersökningar befanns det möjligt att inflytta linjen och förlägga den på så mycket större avstånd från landsvägen, att bankslänten kunde utfyllas utan att falla ut på landsvägen. Ett härom av arbetschefen framlagt förslag fastställdes den 14 mars 1913 av järnvägsstyrelsen till efterrättelse vid arbetets utförande. Under byggnadstiden förmärktes icke några sättningar, sprickor eller rörelser, som kunde giva anledning misstänka, att banken icke vilade på säker undergrund; för ytvattnets avledande anordnades erforderliga diken.

Geotekniska
kommissionen.

Den av järnvägsstyrelsen den 29 december 1913 tillsatta geotekniska kommissionen företog sedermera i maj 1915, då emellertid banken redan var i det närmaste färdigställd, undersökning vid en sektion å platsen, kilometer 103 + 734. Kommissionen kom därvid i stort sett till samma uppfattning som byggnadsbefälet. I sin den 30 april 1918 avgivna berättelse angav kommissionen resultatet av undersökningen sålunda: »Banan framgår här å bank i snedterräng. Omedelbart intill vänstra bankslänten framgår landsvägen, vilken med sin vänstra slänt når fram till stranden av Bråviken. Platsen har undersökts medelst sondborrhning och provtagning. Grunden består av lera på lutande underlag av grus. Närmast stranden täckes leran av tunnare sandlager. Då leran närmast banken är av relativt god beskaffenhet, anser sig kommissionen icke böra föreslå några förstärkningsåtgärder på denna plats.»

Geotekniska
kommissionens
utredning om
olyckan.

Efter raset har kommissionen erhållit järnvägsstyrelsens uppdrag att utreda förloppet av markförskjutningen och anledningarna härtill. Resultatet av sina i anledning härav verkställda undersökningar har

kommissionen framlagt i en den 29 oktober 1918 dagtecknad, av järnvägsstyrelsen jämte eget utlåtande av den 16 november 1918 till chefen för civildepartementet överlämnad utredning. Ifrågavarande utredning var vid sagda tid icke till sina detaljer slutförd, men hade dock fortskridit så långt, att kommissionen i densamma kunnat uttala som sin övertygelse, att den fortsatta undersökningen icke skulle giva anledning att ändra den uppfattning om skredets orsaker och förlopp, som kommissionen redan då kunnat uttala.

Kommissionens nu avgivna berättelse innehåller rörande platsens geologi m. m. i huvudsak följande:

Skredplatsens geologiska byggnad är väsentligen betingad av dess läge på södra sluttningen av Kolmårdens bergplatå, som mot söder är skarpt begränsad av en gammal spricklinje, utefter vilken en betydande förkastning ägt rum, så att jordskorpan söder därom sjunkit i förhållande till Kolmårdsplatån. Under istiden övertäcktes berggrunden närmast av det morängrus, som medsläpades av glaciärisen.

Platsens
geologi.

Inom skredområdet når berget ingenstädes markytan eller är anträffat vid borrhning eller grävning. Först 15 å 20 meter norr om nuvarande skredkanten reser sig den branta bergväggen och endast närmast denna hava sektionsgrävningarna blottat fast berg. Borrhningar, som inom skredområdet nedförts till flera meters djup i morängruset, visa tillika med andra omständigheter, att bergytan icke har något som helst direkt inflytande på stabilitetsförhållandena på platsen.

Inom det av skredet berörda området kunna med avseende på de moränen överlagrande lösa jordlagrens beskaffenhet tvenne olikartade partier särskiljas: ett yttre med mäktigare, lågt liggande och på grund härav vattenrika och lösa jordarter (överbäggande lera, mjäla och fin sand), och ett inre, inom vilket sagda jordlager småningom uttunna för att upp emot berget fullständigt utkila och inom vilket desamma, tack vare högt läge och brant lutning, i betydande grad dränerats och uttorkat. Gränsen mellan dessa båda områden, som ju icke är skarp, synes hava fallit i en sektion vid kilometer 103 + 709,3 minst 10 meter utanför spårmitt och i en sektion vid kilometer 103 + 734 minst 9 meter utanför spårmitt, d. v. s. i den förra sektionen strax utanför yttre bankfoten och i den senare sektionen under banksläntens yttre del.

Inom det inre området är lagerföljden, uppifrån räknat, svallgrus, nedåt omfattande en zon av sand, »östersjölera», lera och morängrus. Av dessa lager äro inom ifrågavarande del av skredet sand- och gruslagren vanligen torra. Leran är mycket fast. »Östersjöleran» och bottendelen av svallgruslagret äro däremot vattenförande, sannolikt på grund av lokal infiltration av nederbördsvatten.

Vid skredet hava landsvägsbanken, delar av svallgruset och av bankfyllningen sjunkit ned i ytterdelens lösa lera och åtminstone i de inre delarna av detta område så gott som helt undanpressat denna. Inom innerdelen hava bankfyllningen, svallgruset och östersjöleran samt delvis även den fasta varviga leran följt med i utglidningen och hava sedermera vanligen återfunnits i inbördes någorlunda orubbat läge nedanför skredbranten.

Skredets
förlopp.

Orsakerna till
skredet.

Angående orsakerna till skredet har kommissionen uttalat följande:

»De vid den rasade bankens fot belägna jordlagren, som vid tidigare undersökningar synts äga tillräcklig bärighet, hava ej förmått motstå verkningarna av den på grund av höstens starka regnflöde m. m. uppkomna exceptionella vatteninfiltrationen, som ägt rum dels i banken, dels i de leriga sand- och mjällagren ovanpå leran i bankens underlag. Härigenom har nämligen dels vikten av bankfyllningen och av underlagrande, sedermera utskridna jordlager blivit ovanligt hög, dels sammanhållningen i de sistnämnda minskats, och sålunda trycket på de mindre bäriga lagren vid bankens fot ökats. I vilken grad den dynamiska inverkan av förut passerade tåg bidragit att utlösa jämnviktsrubbningen lär icke låta sig avgöra. Att trycket av det förolyckade tåget med dess tunga och hårt arbetande lokomotiv icke framkallat raset, är uppenbart därav att detta börjat, innan tåget ens nått skredplatsen.»

Järnvägs-
styrelsen den
16 november
1918.

Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande den 16 november 1918 anslutit sig till geotekniska kommissionens åsikt samt därvid ytterligare framhållit följande:

»Styrelsen anser för sin del det vara till fullo ådagalagt, att all omsorg ägnats såväl de förberedande terrängundersökningarna som prövningen, huru med ledning därav bankkonstruktionen borde utföras och få användas. En ödesdiger felbedömning måste dock anses hava ägt rum beträffande markens och den därpå vilande bankkonstruktionens framtida bärighet vid ifrågakommande påfrestningsfall, men hava markförhållandena och förutsättningarna för bedömandet i övrigt varit sådana, att man ej rimligen och rättvisligen kan lägga de ansvariga byggnadstjänstemännen till last, att de av undersökningsmaterialet dragit de slutsatser, de gjort och valt det byggnadssätt, som kommit till användning. En annan bankkonstruktion hade givetvis kunnat väljas, som erbjudit trygghet även mot vad som inträffat, men en sådan syntes vid tiden för byggnadsarbetenas utförande ej erforderlig och motiverad. Någon personlig underlåtenhet, försumlighet eller brist på förutseende kan icke få anses på något håll föreligga, liksom icke några brister i de allmänna föranstaltningarna för ernående av säkrast möjliga byggnadsmetoder.»

Järnvägsstyrelsen har vidare lämnat en ingående utredning beträffande den å tåget befintliga gasbelysningens inflytande på olyckans omfång ävensom ifråga om kostnader för införande av elektrisk tåg-belysning samt beträffande betydelsen av tågs utrustning med hjälpredskap m. m., i vilka avseenden någon detaljerad redogörelse emellertid ej här torde vara erforderlig.

Järnvägs-
styrelsen den
7 november
1918.

I sin nu föreliggande framställning den 7 november 1918 har styrelsen till en början sammanfattat sin egen och geotekniska kommissionens åsikt om orsaken till raset samt därvid ytterligare framhållit, att, sedan det sålunda enligt styrelsens åsikt ådagalagts, att vållande till olyckan icke kunde läggas statens järnvägar eller dess personal till last,

förelåge icke någon laglig skyldighet för statens järnvägar att utgiva skadestånd i anledning av olyckshändelsen. Med hänsyn till det egenartade i själva händelsens förlopp och då ömmande omständigheter måste anses vara för handen beträffande ett flertal av de personer, som i ett eller annat avseende blivit lidande till följd av olyckshändelsen, ansåge emellertid styrelsen, att starka billighetsskäl talade för att staten måtte träda hjälpende emellan samt att det i sådant syfte måtte medgivas, att ersättning av statsmedel finge, efter prövning i varje särskilt fall, utgivas i anledning av olyckshändelsen ej mindre till personer, som, därest vållande till densamma legat statens järnvägars förvaltning eller personal till last, skulle vara berättigade till skadestånd enligt lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, utan även för skada å eller förlust av resgods, som medföljt det förolyckade tåget, vad anginge gods av detta slag dock med iakttagande av de inskränkningar, som i fråga om järnvägs skyldighet att utgiva ersättning i dylikt avseende funnes stadgade i trafikstadgan den 24 januari 1914.

I betraktande därav att laglig grund för eventuella skadeståndsanspråk i ovanberörda avseenden saknades samt att det i ett icke ringa antal fall med all sannolikhet komme att bli synnerligen svårt att avgöra, huruvida och i vad mån krav på ersättning i anledning av olyckan kunde anses vara befogade eller ej, ansåge styrelsen lämpligt, att styrelsen, som det torde böra tillkomma att pröva kraven, måtte lämnas en viss frihet att därvid besluta, huruvida och i vad mån ersättning borde utgå.

Med stöd av det anförda har styrelsen hemställt om bemyndigande att i anledning av ifrågavarande olycka av trafikmedel utgiva skälig ersättning i de fall och i den mån, styrelsen med hänsyn till ömmande omständigheter eller andra skäl funne sådant böra äga rum, dels till efterlevande efter personer, som vid olyckan ljutit döden, samt till därvid skadade personer enligt de i 1886 års lag stadgade grunder och dels, med tillämpning i huvudsak av föreskrifterna i gällande trafikstadga, för vid olyckan uppkommen skada å eller förlust av resgods.

Till följd av remiss har statskontoret den 15 november 1918 avgivit utlåtande i ärendet och därvid förklarat sig icke hava något att erinra mot bifall till styrelsens framställning.

Statskontoret
den 15 november 1918.

Av det anförda torde framgå, att markförhållandena på olycksplatsen varit föremål för särskild uppmärksamhet. Den av statsgeologen doktor

Departements-
chefen.

Svenonius påpekade möjligheten, att dolda glidlager kunde å ifrågavarande punkt förefinnas, föranledde icke allenast till omfattande undersökningar genom byggnadsbefälet före banbyggnaden utan även till ytterligare undersökningar av geotekniska kommissionen, efter det banken blivit färdigställd. Att icke desto mindre platsens geologiska byggnad och markens bärighet blivit vid banbyggnaden felaktigt bedömd, är genom den inträffade katastrofen och geotekniska kommissionens nu föreliggande utredning ådagalagt. Möjligheten till en sådan felaktig uppfattning beträffande de geologiska förhållandena torde även, oaktat de mest ingående undersökningar, aldrig kunna fullständigt avlägsnas. Då omständigheterna i förevarande fall enligt min uppfattning icke i något avseende giva anledning att förutsätta någon personlig uraktlåtenhet, vårdslöshet eller försummelse från vederbörandes sida, torde emellertid vållande till olyckan icke kunna läggas statens järnvägar eller dess personal till last.

Ehuru på grund härav juridisk skyldighet för staten att ersätta skada, som uppkommit till följd av ifrågavarande järnvägsolycka, icke föreligger, finner jag likväl med hänsyn till de särskilda omständigheter, varunder olyckan inträffat, ersättning böra i viss omfattning utgå. Härvid torde i huvudsak de grunder böra tillämpas, som järnvägsstyrelsen nu föreslagit. Emellertid synes riksdagens samtycke till sådan ersättnings utbetalning böra inhämtas.

I detta sammanhang torde slutligen böra anmärkas, hurusom genom olyckan ådagalagts den synnerliga betydelsen av att vid förekommande banbyggnadsarbeten geologisk sakkunskap står till järnvägsstyrelsens förfogande, ett förhållande som föranlett förslag från järnvägsstyrelsen om inrättande av en permanent geoteknisk avdelning på styrelsens banbyrå, och torde detta förslag komma att föreläggas innevarande års riksdag. Övriga i järnvägsstyrelsens förenämnda utlåtande berörda ämnen, varibland särskilt märkes frågan om eventuella företräden ur säkerhetssynpunkt av elektrisk vagnsbelysning, komma givetvis att ägnas all uppmärksamhet från Kungl. Maj:ts sida.

På grund av vad nu anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att järnvägsstyrelsen må, i anledning av den vid Getå den 1 oktober 1918 inträffade järnvägsolyckan, i den omfattning styrelsen prövar skäligt och enligt de i statsrådsprotokollet angivna grunder, av trafikmedel utgiva ersättning dels till efterlevande efter per-

soner, som vid olyckan ljugit döden, samt till därvid skadade personer *och dels* för vid olyckan uppkommen skada å eller förlust av resgods.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.