

**N:o 93.**

*Af Herr C. A. Oléhn: Om statslån till byggande af en jernväg  
Varberg—Göteborg.*

Vid flere föregående riksdagar har fråga förevarit angående understöd till en vestkustbana från Helsingborg till Göteborg, och utredning dervid lemnats huruledes, då denna bana icke blifvit byggd för statens räkning, såsom stambana, densamma likväl genom enskild företagsamhet i orterna blifvit påbörjad, sålunda att banan, på grund af sin betydliga längd och anläggningskostnad, uppdelats i tre särskilda banor, hvaraf de två sydligaste, eller jernvägarne Helsingborg—Halmstad och Halmstad—Varberg, dels genom fullbordad aktieteckning, dels genom af föregående Riksdagar beviljade låneunderstöd, blifvit betryggade samt nu delvis fullbordats eller kommit under arbete.

Banans stora vikt och betydelse för staten och det allmänna har under frågans behandling i Riksdagen kraftigt betonats. Sålunda uttalar 1881 års *Stats-Utskott* att förslaget är förtjent af Riksdagens uppmärksamhet; att den provins, som kustbanan genomlöper, är i behof af jernvägsförbindelser; att orterna förete, i afseende å folkmängd och utveckladt näringslif, sådana förutsättningar, som anses innebära goda utsigter till trafik; att det ej torde vara för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande anvisa medel ur den allmänna fonden till låneunderstöd för enskilda jernvägar, och att särskild framställning om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana torde vara erforderlig. — *Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik* uttalar, att uti landets jernvägsnät felas en väsentlig länk, nemligen en direkt jernvägs-

förbindelse från Göteborg längs vestkusten till Skåne. *Generalstaben* yttrar att den största bristen i vårt jernvägsnät är saknaden af annan jernväg till Skåne än stambanelinien och att den nya jernvägen derföre är ett önskningsmål af största betydelse. (Se bil. till Stats-Utskottets Utlåtande N:o 6 vid sistlidne riksdag.) Stats-Utskottet vid 1884 års riksdag, som tagit del af myndigheternas utlåtanden angående vestkustbanan, yttrar: — — "häraf torde oförtydbart framgå af hvilken stor vigt vestkustbanan måste blifva ej blott såsom länk i landets kommunikationsväsende under fredstid än ock med hänsyn till landets försvar. Denna bana synes derför väl förtjent att med tillräckliga lånebidrag af staten understödjas. — — I fråga om en bana, som till mer än halfva anläggningskostnaden utföres med tillskott, lemnade utan återbetalningsskyldighet, och hvilken genomgår bördiga orter samt utgör en vigtig del af en antagligen i den närmaste framtiden åvägabragt kommunikationsled, som sammanbinder ej mindre än åtta städer, torde full säkerhet för lånemedlens återbekommande förefinnas, helst om bolagets hela lånebehof blir på billiga vilkor fylldt."

Härtill vill jag endast tillägga, att äfven trakten söder om Helsingborg sedan dess funnit ifrågavarande kustbana vara af den betydelse för samfärdseln, att en särskild jernväg ansetts erforderlig för att sätta äfven Malmö i direkt förbindelse med kustbanan genom den nu koncederade jernvägen Malmö—Billesholm, en åtgärd som än mera ökar vigten af företaget i sin helhet.

Till fullbordande af denna kustbana återstår nu endast sträckan *Varberg—Göteborg*, för hvars åstadkommande med bidrag af statslån jag nu vågar förelägga Riksdagen vördsam motion. För denna slutlänk hafva ritningar och kostnadsförslag upprättats efter samma grunder som för de sydligare bandelarne, d. v. s. med fästadt afseende på statens intressen i fråga om trafikförmåga m. m., hvilka handlingar i vederbörlig ordning understälts Kongl. Maj:ts pröfning, samt, efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens, Kongl. Trafikstyrelsens, Generalstabens och landshöfdingeembetenas enbälliga förord, blifvit godkända, jemte det koncession meddelats för jernvägens anläggande. Jernvägens längd skulle blifva 78,1 kilometer och hela anläggningskostnaden, inbegripet rörlig materiel och inledning till Göteborg öfver Ölskrokens station å statens jernvägar, belöpa sig till kronor 3,896,000. Då ännu knappast 2 månader förflutit efter koncessionens delgifvande, har aktieteckningen icke ännu afslutats, men Hallands läns landsting, som förut beviljat 50,000 kronor pr banmil inom Halland till aktieteckning, har höjt detta belopp till 70,000 kronor pr banmil, hvarjemte kommuner och enskilde dels redan tecknat bidrag, dels hafva teckningsfrågan under pröfning, allt i syfte att äfven för denna sista del af banan anskaffa den hälft af anläggningskostnaden, som

väl under alla förhållanden lär blifva vilkoret för att få åtnjuta det låneunderstöd, som jag hoppas Riksdagen skall bevilja. Deremot har det icke ansetts ändamålsenligt ännu bilda särskildt bolag för ifrågavarande anläggning, innan aktieteckningen avslutats, och har jag derföre trott statens intressen blifva bäst tillgodosedda genom lånets öfverlemnande till Kongl. Maj:ts disposition för jernvägsföretaget, då deruti den bästa garanti förefinnes för uppfyllandet af alla de vilkor för lånemedlens beviljande och utbekommande, som af Riksdagen och Kongl. Maj:t kunna föreskrifvas.

Då nu staten beviljat låneunderstöd till de båda södra bandelarne, torde det få anses synnerligen menligt, om slutlänken, som i och för sig har de bästa trafikutsigter, skulle komma i beroende af andra eller utländska långifvare och in-teckningstagare. Från statens synpunkt torde i denna fråga intet vara angelägnare än att på allt sätt underlätta möjligheten af banornas sammanslagning till ett enda bolag; denna möjlighet måste dock, derest olika långifvare skulle ifrågakomma, uppoffras på grund af gällande lag om in-teckning i jernväg. Sistlidne Riksdags Stats-Utskott yttrar äfven med blicken härpå: "Otvifvelaktigt eger staten äfven ett intresse i att, såvidt möjligt, förekomma utsläppandet af enskilda bolags obligationer på den utländska lånemarknaden, och om, efter hela vestkustbanans fullbordande, det, såsom antagligt är, finnes ändamålsenligt och för trafiken önskligt, att de särskilda bolag, hvilka åstadkommit denna kommunikationsled, sammanslås till *ett* med gemensam förvaltning, kan det med hänsyn till de in-teckningar, som belasta jernvägen i dess helhet, vara äfven för staten en afsevärd fördel att ej flere långifvare finnas med in-tecknings säkerhet i olika delar af jernvägsanläggningen."

Kan nu denna bana, vid hvilken staten fäst den vikt, att föreskrift redan från början gifvits om ett solidare byggnadssätt än för de banor med lätt öfverbyggnad, hvilka numera vinna koncession och kunna utföras med billigare anläggningskostnad, utföras på enskild väg samt utan längre uppskof fullbordas i sammanhang med de öfriga delarne af kustbanan, så har myndigheternas förut anförda önskningsmål så väl som det ofta framhållna starkt trängande behovet af förbättrade kommunikationer blifvit uppfyllt, utan någon uppoffring från staten, som uti ifrågavarande fall snarare gör en räntevinst än någon ränteförlust, alldenstund Riksgäldskontoret, enligt Fullmäktiges senaste berättelse, försålt 4-procentsobligationer till kurs al pari, hvarjemte fullbordandet af jernvägen Varberg—Göteborg måste utöfva det fördelaktigaste inflytande på alla de södra bandelarnes rentabilitet.

Med fäst afseende härpå och med anhållan att under ärendets be-

handling i vederbörande Utskott få inlemna tillhörande handlingar och kartor, vågar undertecknad vördsamt föreslå,

det Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 1,948,000 kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden för en jernväg från Varberg till Göteborg, för att under enahanda vilkor och bestämmelser, som af 1881 års Riksdag blifvit fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till det bolag, som kommer att bygga jernvägen Varberg—Göteborg, att utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1886, 1887 och 1888.

Om remiss till vederbörande Utskott anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1885.

*C. A. Oléhn.*

Häri instämna:

*I. Lyttkens,*

*Carl Ifvarsson,*

*A. M. Gudmundson,*

*Lars Börjesson.*