

N:o 67.

Af Herr vice Talmannen **C. Ifvarson** m. fl.: *Angående understöd af statsmedel för anläggande af jernväg från Helsingborg genom Halland till Göteborg.*

Då nästlidna års Riksdag behandlade frågan om byggande för statens räkning af en vestkustbana från Skåne genom Halland till Göteborg, uttalade dåvarande Stats-Utskott, i sitt utlåtande i ärendet, följande:

“Utskottet — — — har funnit ifrågavarande förslag förtjent af Riksdagens uppmärksamhet. Den provins, som den föreslagna kustbanan skulle genomlöpa, synes vara i behof af jernvägsförbindelser; de orter banan skulle sammanbinda förete, i afseende å folkmängd och utveckladt näringslif, sådana förutsättningar, som pläga anses innebära goda utsigter till blifvande trafik. Ehuru Utskottet således ingalunda förbisett den vigt, som denna jernvägsanläggning — — — synes ega, anser Utskottet sig likväl ej kunna tillstyrka Riksdagen att, med ytterligare utvidgning af stambanesystemet i de södra delarne af riket, besluta dess utförande för statens räkning såsom stambana. Deremot vill Utskottet — — — ingalunda förneka, att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas. I sådant fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde vara för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ämnar föreslå — — — läser särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig.“ Med detta uttalande, och då den stora allmänna betydelsen för vårt land af en vestkustbana icke läser kunna förbises, hade det varit önskligt, att regeringen tagit något initiativ till denna jernvägs åstadkommande, men, då så icke skett, torde denna jernvägsfråga nu

med skäl kunna föreläggas Riksdagen, på sätt Stats-Utskottet i sitt anförda utlåtande antydt.

Då vi sålunda våga underställa Riksdagens bepröfvande frågan om bidrag till en bredspårig jernväg från Helsingborg öfver Engelholm, Laholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kongsbacka till Göteborg, torde vi endast antydningssvis böra påpeka de allmänna fördelarne af denna jernväg — hvilken skulle ersätta en af landets större och för samfärdseln viktigaste landsvägar — nemligen dels i *strategiskt* hänseende, dels för *postbefordringen*, dels för den stora kontinentala gods- och persontrafiken från Norge och Göteborg, hvilken har sin kortaste, billigaste och under stränga vintrar ofta *enda* säkra öfverfart öfver sundet mellan Helsingborg och Helsingör, der äfven ångfärjeförbindelse lättast åstadkommes; dels äfven för *stenkolsindustrien*, i det att stenkolsfälten i Höganäs och dess omnejd komme i direkt förbindelse med allmänna jernvägsnätet.

De till största delen rikt befolkade, bördiga, men på tidsenliga kommunikationsmedel vanlottade trakter, som erhöle närmaste nyttan af denna för ortens fria utveckling nödvändiga jernväg, hafva äfven länge och djupt fått vidkännas behofvet deraf samt visat sig benägna till kraftiga bidrag till företagets genomförande. Sålunda har Hallands läns landsting (såsom framgår af de vid senaste riksdag, angående denna fråga, i båda Kamrarne väckta motioner) genom en rad af beslut allt sedan 1870 velat, än under en än under annan form, befrämja företaget, och under den allra sista tiden har det ovanliga förhållandet inträffat, att hvarenda kommun längs föreslagna jernvägen från Helsingborg till Falkenberg, jemte ett flertal af ortens inflytelserike män, förenat sig med landstinget för att såväl bidraga till företaget som gifva ett allmänt uttryck åt denna landsdels berättigade kraf på åtnjutande af statsbidrag för ifrågavarande företag. Frågan har sålunda utvecklats sig till följande ståndpunkt. I syfte att till en början utföra byggandet af de 10 sydligaste milen, nemligen sträckan från Helsingborg öfver Engelholm till Halmstad jemte sidobana till Höganäs, har aktieteckning redan verkstälts af alla kommuner längs denna linie samt af Hallands läns landsting och öfver 500 enskilda personer till ett sammanlagdt belopp af omkring 2 millioner kronor, eller omkring 200,000 kronor per banmil. Särskildt de orter, som ligga mellan Helsingborg och Engelholm, hafva sålunda tecknat aktier för ett belopp af inemot 1 million, eller omkring 300,000 kronor per banmil. Derjemte har ett för ändamålet bildadt bolag, under benämning "Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag", hos Kongl. Maj:t anhållit om nådigt meddelande af koncession för en bredspårig jernväg med lätt öfverbyggnad från Helsingborg till Halmstad. För banans närmaste fortsättning från Halmstad mot Falkenberg pågår aktieteckning, som för närvarande uppgår till omkring 600,000 kronor. Dessa belopp motsvara ungefär halfva

den beräknade anläggningskostnaden. För jernvägens ytterligare fortsättning från Falkenberg mot Varberg och Göteborg pågå jemväl aktieteckningar, och har man anledning förmoda, att äfven dessa teckningar komma att uppgå till omkring halfva anläggningskostnaden.

Ehuru så stora belopp kunnat åstadkommas af landsting, kommuner och enskilda, är likväl statens medverkan nästan oundgängligen nödvändig för företagens åstadkommande. I främsta rummet torde ett *statslån* böra ifrågasättas, helst beviljandet af ett sådant lån icke skulle tillskynda statskassan någon nämnvärd förlust, hvaremot alla de i korthet antydda fördelarne skulle komma staten och kommunerna samt derigenom landet i sin helhet till godo, för så vidt jernvägen dermed kunde åstadkommas. Fördelarne för riket att på detta sätt erhålla en så vigtig kommunikationsled utan annan uppoffring än den, att staten, som med sin kredit är i tillfälle upptaga lån på fördelaktigare vilkor än något enskildt bolag, understödjer de bolag, som bilda sig för jernvägens anläggning, med lån emot billig ränta samt lämplig amortering, äro så påtagliga att de endast behöfva antydas, på samma gång jernvägsbolagen erhöle en kraftig och nästan alldeles nödvändig hjälp, genom att åtnjuta lån utan högre kostnad än 4 procent ränta. Nu har visserligen nästlidna års Riksdag ställt till Kongl. Maj:ts förfogande en allmän fond af 5 millioner kronor till låneunderstöd åt enskilda jernvägar, men, då det gäller ett företag af det omfång och den betydelse, som vestkustbanan, torde det, såsom Stats-Utskottets anförda utlåtande lyder, ej vara möjligt för Kongl. Maj:t att ur denna fond anvisa erforderligt bidrag. Enligt upprättadt kostnadsförslag skulle nemligen en bredspårig jernväg med lätt öfverbyggnad från Helsingborg till Halmstad med sidobana till Höganäs kosta omkring 4 millioner kronor, eller vid pass 400,000 kronor pr banmil, och, då hälften af denna summa anskaffats genom aktieteckning, skulle ensamt för denna bandel erfordras ett statslån af 2 millioner kronor. Kostnaden för linien Halmstad—Göteborg, beräknad efter 400,000 kronor pr mil, skulle uppgå till inemot 6 millioner kronor, deraf 3 millioner skulle erfordras såsom statslån. En särskild lånefond skulle alltså för nu ifrågasvarande jernvägsföretag behöfva ställas till Kongl. Maj:ts förfogande.

Men äfven statsanslag utan återbetalningsskyldighet torde, under vissa vilkor, kunna ifrågasättas. Nämnda bolag, som blifvit bildadt för att begynna vestkustbanans byggande, har nemligen föreslagit att, hvad jernvägens öfverbyggnad beträffar, följa det allmänt erkända och äfven för andra jernvägar medgifna så kallade lättare systemet, det vill säga med 12 skålpunds stålskenor, kortare syllar, mindre grusbädd o. s. v. samt en i förhållande dertill lämpad rörlig materiel, under det att underbyggnaden deremot beräknats efter samma normaler och broarne med samma bärighet som statens jernvägars, på det att, när framtida omständigheter dertill kunna

föranleda, en solidare öfverbyggnad måtte utan olägenhet eller trafikafbrott kunna inläggas. Ehuru en sålunda byggd jernväg icke blott medgifver direkt samtrafik med statens och öfriga enskilda bredspåriga jernvägar, utan äfven i trafikförmåga torde kunna anses fullt motsvara den närmaste framtidens behof samt medgifva en tåghastighet af 37 kilometer i timmen, torde dock till äfventyrs staten anse, att en jernväg med så allmän och för landet i flera afseenden viktig betydelse — samt med hänsyn dertill, att jernvägen skulle sammanbinda Helsingborgs båda jernvägar, Landskrona—Engelholms, Halmstad—Nässjö och Varberg—Borås jernvägar med de jernvägslinier, som utgå från Göteborg — bör beräknas för större trafikförmåga och ökad tåghastighet och sålunda byggas efter det tyngre systemet, det vill säga med 16 skålpunds stålskenor, större syllar, större grusbädd, dyrbarare stationer och rörlig materiel o. s. v. eller i hufvudsaklig öfverensstämmelse med statens jernvägar, och torde dessa allmänna intressen icke böra lägga hinder i vägen för banans utförande genom enskild företagsamhet. Enligt af sakkunnig ingenjör verkställd utredning skulle likväl en sådan tyngre öfverbyggnad medföra en tillökning i anläggningskostnaden af 116,000 kronor pr mil för hela den omkring 23 mil långa jernvägen, till följd hvaraf hela företaget till äfventyrs åter skulle stranda, derest icke Riksdagen äfven anvisade motsvarande belopp såsom anslag utan återbetalningsskyldighet.

Med fästadt afseende på dessa förhållanden samt med anhållan att, under ärendets behandling i vederbörande Utskott, få inlemna tillgängliga kartor, beskrifningar, kostnadsförslag m. m. öfver den del af jernvägen, för hvars byggande bolag redan bildats, våga undertecknade vördsammast föreslå

att Riksdagen måtte besluta

dels att bevilja Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag ett lån af 2 millioner kronor, utgörande omkring hälften af anläggningskostnaden för en jernväg med lättare öfverbyggnad från Helsingborg öfver Engelholm till Halmstad med sidobana till Höganäs, enligt deröfver upprättade planer och kostnadsförslag, att utgå under loppet af tre år, i den mån jernvägsarbetet fortskrider, mot 4 procent ränta samt den amortering och öfriga vilkor, som gälla för lån från den allmänna lånefonden till enskilda jernvägar;

dels att, derest det varder föreskrifvet att jernvägen skall byggas med tyngre öfverbyggnad, enligt deröfver upprättadt kostnadsförslag, dessutom bevilja nämnda jernvägsbolag ett den högre anläggningskostnaden i det när-

maste motsvarande anslag utan återbetalningsskyldighet af 100,000 kronor, att utbetalas för hvarje färdigbyggd och för allmän trafik öppnad banmil;

dels att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af 3 millioner kronor, motsvarande halfva anläggningkostnaden, eller högst 200,000 kronor pr banmil, för en jernväg med lättare öfverbyggnad från Halmstad öfver Falkenberg och Varberg samt vidare genom norra Halland öfver Kongsbacka direkt till Göteborg, att, mot 4 procent ränta samt den amortering och öfriga vilkor, som gälla för lån från den allmänna lånefonden till enskilda jernvägar, utgå i den mån jernvägsarbetet fortskrider till det eller de bolag, som före utgången af år 1885 kunna bilda sig för anläggande af hela eller delar af nämnde jernväg och sjelfva genom aktieteckning anskaffa ett lika stort belopp, eller 200,000 kronor pr banmil; samt

dels att, derest det varder föreskrifvet att denna jernväg skall byggas efter det tyngre systemet, dessutom bevilja sistnämnda bolag ett den högre anläggningkostnaden i det närmaste motsvarande anslag utan återbetalningsskyldighet af 100,000 kronor, att utbetalas för hvarje färdigbyggd och för allmän trafik öppnad banmil.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles.

Stockholm den 27 Januari 1882.

Carl Ifvarsson.

I. Lyttkens.

Sven Andersson.

A. M. Lundberg.

C. A. Jönsson.

Lars Börjesson.

Joh. Bengtsson.

A. W. Angel.

F. T. Borg.