

N:o 47.

Ank. till Riksd. Kansli den 26 Maj 1883, kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta motioner dels angående undersökning om inlösen af Uddevalla—Venersborg—Herrljungabanan och anläggning af jernväg från Uddevalla dels till Grebbestad—Krossekärr, dels till lämplig uthamn, dels ock om beviljande af lån till enskilda jernvägar.

(R. A.)

I en inom Andra Kammaren väckt, till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 80) har Herr *A. V. Ljungman*, med hvilken Herrar *A. Andersson* i Intagan, *A. P. Lind* och *I. Marcuson* instämt, enär det för en tillfredsställande utveckling af den bohuslänska skärgårdens näringslif och för det inom samma skärgård med vintern 1877—1878 ånyo yppade ymniga sillfiskets så väl mest intensiva som för landet mest gagnrika tillgodogörande vore oundgängligt, att mellersta och norra delarne af bemälda skärgård medelst tvenne i närheten af Uddevalla till en gemensam stamlinie sammanlöpande jernvägslinier bragtes uti möjligast gen direkt förbindelse med det inre landets jernvägsnät och särskildt med vestra stambanan, och med återopande i öfrigt af de skäl, som anfördes uti Herr Ljungmans sistlidne riksdag uti samma ärende afgifna motion (N:o 54), hemställt, det Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla om det fullständiga utredandet af kostnaderna och de ekonomiska utsigterna för inlösandet till staten af Uddevalla—Venersborg—Herrljungabanan och anläggandet i samband dermed af en normalspårig jernväg, dels från Uddevalla till Grebbestad—Krossekärr, dels från lämplig punkt å denna linie till närmast Uddevalla belägen tjenlig

uthamn samt för sagda ändamål ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett förslagsanslag af 8,000 kronor.

I en till Stats-Utskottet afgifven promemoria har motionären meddelat, att förändringen till normalspårig af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolags bana, — hvilken enligt Riksdagens år 1882 församlade revisorers berättelse om Riksgäldskontoret är i bolagets räkenskaper upptagen till ett värde vid 1881 års slut af 4,273,093 kronor 13 öre förutom rörlig materiel till värde af 700,681 kronor 20 öre —, skulle enligt år 1878 utförda undersökningar medföra en kostnad för utläggningen af spåret af 440,000 kronor och för den rullande materielens omändring af 165,200 kronor eller tillsammans 605,200 kronor. Byggandet af den 3,51 mil långa banan Uddevalla—Dragmark—Fiskebäckskil vore enligt förliden vinter utförda undersökningar beräknadt att (med lätt öfverbyggnad och 12 skålpunds stålskenor till 6 kronor för centnern) kosta 1,373,000 kronor, hvartill komme rullande materiel för 177,000 kronor eller tillsammans 1,550,000 kronor. Grenbanan till Grebbestad—Krossekärr vore äfven undersökt, men undersökningens resultat vore ännu ej i dess helhet tillgängligt.

I sitt öfver enahanda förslag vid sistlidne års riksdag afgifna Utlåtande (N:o 42 punkten 6:o) yttrade Stats-Utskottet, att Utskottet ej förbi-sett, att den till grund för motionärens framställning liggande frågan om hafsfiskets befrämjande och ändamålsenliga tillgodogörande kunde vara, ej blott för den närmaste kustbefolkningen, utan för landet i dess helhet af sådan vigt, att den väl förtjenade statsmakternas uppmärksamhet.

Likväl kunde det enligt Utskottets förmenande åtminstone för det dåvarande ej antagas, att hafsfiskets befrämjande skäligen påkallade sådana åtgärder som byggandet af nya statsbanor eller inlösande för statens räkning af redan befintliga jernvägar.

Motionären föresloge visserligen endast, att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla om fullständig utredning af kostnaderna och de ekonomiska utsigterna för inlösandet af en viss enskild bana och anläggandet i samband dermed af vissa nya jernvägslinier samt för detta ändamål ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett förslagsanslag af 5,000 kronor. En dylik åtgärd från Riksdagens sida syntes dock ej böra tillstyrkas, utan att behofvet och ändamålsenligheten af de sålunda i utsigt ställda, på samma gång vidtgående och ganska bestämdt angifna åtgärderna blifvit för Riksdagen så fullständigt ådagalagda, att Riksdagens ingripande visade sig, om ej oundgängligt, åtminstone af omständigheterna påkalladt. Detta vore, enligt Utskottets åsigt, i förevarande fall ej händelsen; och ansåg sig Utskottet därför, utan att underkänna betydelsen af den angelägenhet, på hvilken motionären fäst

uppmärksamheten, ej kunna hos Riksdagen förorda en underdånig framställning af det innehåll, motionären föreslagit.

Denna Utskottets åsigt blef af Riksdagen gillad; och då de skäl, som lågo till grund för sistlidne års Riksdags beslut i ämnet, lära oförändrade kvarstå, hemställer Utskottet,

1:o.

att Herr Ljungmans förevarande motion ej må vinna Riksdagens bifall.

I en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 84), som till Stats-Utskottet remitterats, har Herr *I. Lyttkens* framställt förslag, i hvilket Herrar *Carl Ifvarsson* och *A. W. Angel* förenat sig, om beviljande af ytterligare statslån för byggande af jernvägen Helsingborg—Halmstad med bibana Höganäs—Kattarp—Åstorp. I afseende härå har motionären anført, hurusom flere försök blifvit gjorda för att åstadkomma en jernväg genom hela Hallands län emellan Göteborg och Helsingborg, den så kallade vestkustbanan, men alla dessa försök hade hittills misslyckats, dels till följd af bristande kapitalstyrka inom länet, dels i saknad af understöd från statens sida.

Då det sålunda visat sig omöjligt att åstadkomma ett bolag för byggandet af *hela* banan, hade år 1881 ett bolag bildats under namn af Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, för att bygga en del af denna jernväg, nemligen mellan Helsingborg och Halmstad, och sålunda bygga den första delen af vestkustbanan.

Vid förra riksdagen hade motion väckts om lån och anslag i och för byggandet af hela vestkustbanan, men Riksdagen hade afslagit den gjorda framställningen.

Då nu något statsanslag ej var att påräkna, var det för bolaget en nödvändighet att försöka bygga banan så billigt som möjligt, blott att den uppfylde ortens behof. Detta ansågs af alla vara tillgodosedt med en bana af samma spårvidd som statens banor, men med lätt öfverbyggnad. Ritningar, planer och kostnadsförslag uppgjordes i enlighet härmed, och bolaget anhöll hos Kongl. Maj:t om koncession att få bygga banan samt om fastställelse å planer och kostnadsförslag. Kongl. Maj:t fäste dock vid koncessionens beviljande det villkor, att banan skulle byggas med tyngre öfverbyggnad och med likadan rörlig materiel som å statens banor, samt att, så vidt möjligt vore, bättre lutningsförhållanden borde åstadkommas. Dessa förbättringar, som egentligen afsåge det allmänna behovet, ökade kostnaderna

för tyngre skenor och bättre materiel m. m. med	kronor	367,500: —
» förbättring af lutningsförhållandena med ungefär	»	132,500: —
eller tillsammans kronor		500,000: —

Jernvägen i sin helhet med bibanan Höganäs—Åstorp, med den tyngre öfverbyggnaden och öfriga förbättringarne, skulle enligt det af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pröfvade och af Kongl. Maj:t fastställda kostnadsförslag komma att kosta kronor 4,797,000: —

Hallands läns landsting, ortens invånare, städer och kommuner tecknade aktier till ett belopp af » 2,421,000: —
deraf $\frac{1}{5}$ vore inbetald och förbindelser afgifna för inbetalning af återstoden i stadgad ordning.

Den andra hälften af beräknade anläggningskostnaden hade bolaget hoppats att erhålla som statslån, men förmodligen till följd af dels den ringa summa, Riksdagen anvisat för understödjande af enskilda jernvägsföretag och dels de många sökande, som anmält sig till erhållande af lån till sådana företag, hade Skåne—Hallands jernvägsbolag erhållit blott » 1,500,000: —
som statslån.

Återstod för bolaget att anskaffa » 876,000: —

Dels genom ett särdeles billigt inköpspris å stål-skenor och dels genom besparingar å så väl administrationskostnader som i andra afseenden, dels derigenom att ännu någon mer, fastän obetydlig aktieteckning vore att påräkna, hade styrelsen nedbringat bristen, så att den nu uppginge blott till omkring » 500,000: —

Då de ökade kostnaderna uppkommit hufvudsakligen i det allmännas intresse och således afsåge ett statens ändamål och förbättringar, som Kongl. Maj:t i det allmännas intresse ansett nödvändigt att föreskrifva, så vore det enligt motionärens åsigt med billighet och rättvisa öfverensstämmande, att staten också betalade hvad dessa förbättringar kostade; men en sådan begäran, huru billig och rättvis den än i sig sjelf vore, vågade motionären dock ej framställa, utan anhölle blott om lån, fastän andra banor, såsom t. ex. Karlskronabanan, fått både lån och anslag, när staten fordrat solidare eller bättre byggnad, än hvad bolagen för sina ändamål ansett behöfligt.

Det egentliga skäl, som vid förra riksdagen anförts för afslag å den då gjorda framställningen om lån och anslag till vestkustbanan, nemligen att saken ej vore utredd, förefunnes ej i år; ty för den del af banan, till hvilken

lån nu af motionären begärdes, hade Kongl. Maj:t meddelat koncession, fastställt ritningar, planer och kostnadsförslag; bolag vore bildadt, som hade kapital till mer än hälften af anläggningskostnaden; den af Kongl. Maj:t föreskrifna deposition af 100,000 kronor i Statskontoret vore verkställd; dessutom vore bästa sorts stålskenor af föreskrifna tyngd inköpta; entreprenör vore antagen för arbetets utförande, och denne hade ställt föreskrifven säkerhet för uppfyllandet af sitt åtagande, hvarförutom flere förberedande åtgärder för arbetets påbörjande vore vidtagna.

Jernvägen Helsingborg—Halmstad ginge för det mesta genom särdeles bördiga och tätt bebodda trakter; den berörde 4 städer, och genom sin bibana satte den Höganäs i förbindelse med landets öfriga jernbanor; dessutom genomskure den de rika kalklagren vid Hallandsås. En sådan bana borde komma att få en ganska stor trafik, och då dertill komme, att bolaget egde utan återbetalningsskyldighet mer än hälften af hvad banan högst kunde komma att kosta, så borde ej ringaste tvifvel ega rum, att ej banan skulle kunna förränta och amortera ett statslån af 2 millioner kronor.

Om staten ej beviljade bolaget det nu begärda lånet, så mötte det ganska stora svårigheter för bolaget att få ett lån; ty då staten förbehållit sig första inteckningen i hela jernvägen, och bolaget ej hade denna säkerhet att erbjuda, så fölle det sig svårare för styrelsen att mot andra inteckningen i jernvägen kunna upptaga lån.

Förutom det redan anförda förnämsta skälet för lånets beviljande, nemligen att bristen uppkommit hufvudsakligen af den anledning, att banan i och för det allmännas intresse och behof skulle byggas solidare och dyrare, har motionären anfört ytterligare ett skäl, nemligen att Hallands läns invånare under många år fått betala sin andel i kostnaden för så väl stambanorna som till de enskilda jernbanor, hvilka fått sig anslag beviljade af statsmedel, utan att länets invånare kunde anses hafva någon direkt nytta af stambanorna, emedan de låge för långt från länet.

Motionären har därför föreslagit, att Riksdagen tacktes bevilja Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag i och för byggande af jernvägen Helsingborg—Halmstad med bibanan Höganäs—Kattarp—Åstorp ett lån, stort 500,000 kronor, på samma villkor, som Kongl. Maj:t föreskrifvit för det åt bolaget redan i nåder beviljade statslånet.

Utskottet har tagit del af åtskilliga handlingar, utvisande:

att enligt fastställda planer banan mellan Helsingborg och Halmstad skulle få en längd af 8,762 mil, hvaraf sträckan Helsingborg—Engelholm 2,458 mil och den mellan Engelholm och Halmstad 6,304 mil, samt banan mellan Kattarp och Höganäs en längd af 1,436 mil;

att, jemlikt de till Kongl. Maj:t ingifna kostnadsförslagen, de särskilda delarne af jernvägen beräknats att kosta:

linien Helsingborg—Engelholm	kronor	720,000: —
» Engelholm—Halmstad	»	2,596,000: —
hvertill komme för rullande materiel	»	377,000: —
linien Höganäs—Kattarp med rullande materiel	»	416,000: —
och linien Kattarp—Åstorp, likaledes med rullande materiel	»	321,000: —

eller sammanlagdt kronor 4,430,000: —

att vid granskning af dessa förslag Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 31 Januari 1882, enär banan från Engelholm till Halmstad blefve en nödvändig länk i den länge af Halland och Norra Skåne så ifrigt önskade jernvägsförbindelsen med Göteborg, förklarar sig anse, att banan borde så anläggas, att den icke allenast kunde sättas i trafikförbindelse med tillstötande redan existerande jernvägar, utan äfven, i sin helhet fullbordad, måtte kunna medföra tidsvinst för resande mellan Göteborg och det öfre landet samt de södra orterna, i följd hvaraf den borde kunna trafikeras med icke obetydlig hastighet och alltså utrustas med en i förhållande dertill afpassad tyngre öfverbyggnad och rullande materiel samt framför allt vara fullständigt hägnad; hvarjemte Styrelsen erinrat, att genom skenvigtens ökande å delen Engelholm—Halmstad banan äfven, i samband med tillstötande jernvägar, skulle kunna bättre motsvara strategiska behov, samt beräknat tillökningen i kostnad i följd af de utaf Styrelsen föreslagna förbättringar till 367,500 kronor, hvarigenom den beräknade kostnaden i dess helhet skulle uppgå till 4,797,500 kronor;

att Styrelsen för statens jernvägstrafik, lika med Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, uttalat angelägenheten deraf att, om koncessionen beviljades, villkoret af en solidare öfverbyggnad å banan åtminstone från Engelholm till Halmstad dervid fästades;

att Chefen för Generalstaben anmärkt, att banan Helsingborg—Halmstad till följd af sina högst ofördelaktiga lutningsförhållanden och svaga öfverbyggnad vore oduglig för en stark militärtrafik;

att Kongl. Maj:t den 17 Juli 1882 beviljat Skåne—Hallands jernvägs-aktiebolag koncession för anläggning med 4,83 fots spårvidd af banan Helsingborg—Halmstad samt medgifvit öfverlåtelse på nämnda bolag af en den 17 Juni 1881 beviljad koncession å bandelen Kattarp—Höganäs;

att Kongl. Maj:t vid beviljande af berörda koncession å banan Helsingborg—Halmstad ålagt Chefen i Södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet att öfvervaka, att hvarje förbättring i banans lutningsförhållanden vid öfver-

gången af Hallands ås, som efter närmare detaljundersökningar kunde finnas möjlig att utan alltför stora kostnader åstadkomma, blefve vid arbetets utförande iakttagen;

att Kongl. Maj:t, med gillande af hvad Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anført och med beräkning af kostnaden till ofvan angifna 4,797,500 kronor, beviljat Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag ett statslån af 1,500,000 kronor; samt

att Kongl. Maj:t den 9 sistlidne Mars medgifvit vissa ändringar i den förut gillade sträckningen för nyssnämnda bolags jernvägar, genom hvilka ändringar, äfvensom i följd af andra tillkomna omständigheter, anläggningskostnaden ansetts kunna nedbringas från det af Kongl. Maj:t förut fastställda kostnadsbeloppet 4,797,500 kronor till 4,080,000 kronor, af hvilken sistnämnda summa det bolaget beviljade statslån utgjorde endast 36,76 procent.

Vidare har till Utskottet öfverlemnats en af öfvervakande ingenjören vid Skåne—Hallands jernväg, kaptenen G. Lindeqvist, på anmodan af styrelsen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag upprättad uträkning, som likväl ej undergått vederbörlig granskning; innehållande denna uträkning, att, utöfver den kostnadssumma 4,080,000 kronor, som upptagits i det sednast upprättade, af Kongl. Maj:t godkända förslaget till liniens sträckning, ytterligare utgifter tillkomma, beroende på af styrelsen senare fattade beslut om förändringar i jernvägens plan och byggnadssätt, hvilka utgifter beräknats till 221,000 kronor; hvarigenom kostnadssumman i dess helhet komme att uppgå till 4,301,000 kronor.

Utskottet anser det ej vara tillräckligt ådagalagdt, att behof af det begärda ytterligare låneunderstödet verkligen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag förefinnes, helst kostnaden för bolagets jernvägsanläggningar, såsom ofvan visats, så väsentligen nedbragts. Vid sådant förhållande lär ett bifall i en eller annan form till motionärens framställning för närvarande icke kunna med skäl ifrågasättas: hvarför Utskottet hemställer,

2:o.

att Herr Lyttkens omförmälda motion ej må vinna Riksdagens bifall.

Vidare hafva Herrar *C. A. Jönsson* och *A. M. Lundberg*, med hvilka Herrar *I. Lyttkens* och *Lars Börjesson* instämt, i en inom Andra Kammaren väckt, till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 88) föreslagit beviljande af lån för jernväg genom mellersta Halland. Efter att hafva erinrat derom att vid nästlidet års riksdag föreslagits, att för anläggning af bredspårig jernväg

från Skåne genom Halland till Halmstad och derifrån öfver Falkenberg till Varberg samt vidare till Göteborg måtte beviljas lånebidrag af statsmedel till halfva beloppet af anläggningskostnaden, men att Riksdagen funnit sig härtill icke kunna lemna bifall, hufvudsakligen på den grund, att närmare utredning saknades eller upprättade planer och kostnadsförslag icke varit föremål för utlåtande af vederbörande myndighet samt Kongl. Maj:ts pröfning, hafva nämnde motionärer omförmålt, att Kongl. Maj:t numera ej mindre meddelat tillståndsresolutioner för anläggning af jernväg dels från Helsingborg till Halmstad och dels derifrån till Falkenberg och Varberg samt fastställt härför uppgjorda planer, än äfven för den förstnämnda af samma jernvägssträckningar, eller från Skåne till Halmstad, beviljat lån med 1,500,000 kronor af de utaf Riksdagen år 1881 för lånebidrag till enskilda jernvägar anvisade 5,000,000 kronor.

Men då från denna fond icke finnes att tillgå eller för den af Kongl. Maj:t till anläggning medgifna jernbanan från Halmstad öfver Falkenberg till Varberg kunde erhållas erforderligt lånebidrag till jemförelsevis lika belopp, som beviljats för de flesta enskilda jernvägar, hafva motionärerne såsom riksdagsmän från ett län, som icke genomginges eller berördes af någon statens stambana och hvarinom ännu icke bygts mer än omkring två mils enskild jernväg med lånebidrag af statsmedel, oaktadt länets skattdragande befolkning måst lika med rikets öfriga invånare bidraga till statsutgifterna för Sveriges jernvägsbyggnader, anhållit, att Riksdagen för anläggning af jernväg från Halmstad till Falkenberg och Varberg, med längd af 6,64 mil och spårvidd af 4,83 fot, i enlighet med Kongl. Maj:ts tillståndsresolution den 20 Oktober 1882, måtte på lika villkor, som vid anvisande af omförmälda allmänna lånefond jemlikt Riksdagens skrivelse den 27 April 1881 blifvit bestämda, bevilja mellersta Hallands jernvägsaktiebolag, till utgående under åren 1884—1886, ett låneunderstöd med 1,555,000 kronor, såsom utgörande halfva beloppet af anläggningskostnaden, beräknad till 3,110,000 kronor.

Nämnda motionärer hafva till Utskottet ingifvit åtskilliga handlingar, utvisande:

att Kongl. Maj:t den 20 Oktober 1882 beviljat Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag concession för anläggning af jernväg 4,83 fots spårvidd från Helsingborg öfver Harplinge och Skrea till Falkenberg och derifrån till Varberg samt dervid fastställt plan för jernvägsanläggningens utförande, enligt hvilken jernvägen skulle erhålla en längd af 6,64 mil, deraf sträckan Halmstad—Falkenberg utgjorde 3,9 mil och sträckan Falkenberg—Varberg 2,74 mil, och kostnaden, med inberäkande af utgiften för rörlig materiel, komme att utgöra 3,110,000 kronor, hvaraf på linien Halmstad—Falkenberg

belöpte 1,860,000 kronor och på linien Falkenberg—Varberg 1,250,000 kronor; och

att vid omförmälda kostnadsberäkning hänsyn tagits till en, på Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, föreskrifven ökad skenvigt, medförande en förhöjd kostnad af 136,000 kronor, som dock mera än motsvarades af nedsättningar, hvilka nämnda styrelse ansett kunna göras i den af bolaget beräknade expropriationskostnaden.

Utskottet, som redan sistlidne år uttalat sin åsigt om vigten för det allmänna af en direkt jernvägsförbindelse mellan Skåne och Göteborg, anser visserligen det i förevarande motion gjorda förslag beaktansvärdt, men då Riksdagen, efter att år 1881 hafva för åren 1882—1886 anslagit en särskild fond till enskilda jernvägsanläggningars understödjande, ej synes benägen att, utöfver hvad sålunda för de närmaste åren beviljats, ytterligare anvisa medel till någon viss enskild jernväg, har Utskottet ej ansett sig kunna till bifall förorda motionen, utan hemställer,

3:o.

att Herr Jönssons med fleres ifrågavarande motion ej må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 26 Maj 1883.

På Stats-Utskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

vid punkten 2:o (angående Skåne—Hallands jernväg):
af Herr Carl Ifvarsson.

vid punkten 3:o (angående mellersta Hallands jernväg):
af Herr R. Törneblad, mot den af Utskottet begagnade motivering;
samt

af Herrar Carl Ifvarsson och Ola Andersson.