

N:o 26.

Ank. till Riksd. kansli den 10 mars 1891, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta motioner om anslag till understöd för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet. (R. A.)

I två lika lydande motioner hafva herr *W. Brehmer* (motion n:o 12 inom Första Kammaren) och herr *P. Waldenström* (motion n:o 95 i Andra Kammaren) föreslagit, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 300,000 kronor, att i form af anslag användas till understöd för anläggande af jernvägar enligt Kosta-systemet på de vilkor, som Kongl. Maj:t kan finna skäligt att bestämma.

Till stöd för denna framställning hafva motionärerne till en början andragit, att det ännu inom landet gäfves många vidsträckta områden, hvilka skulle vara mäktiga af en storartad utveckling, men som jemförelsevis stode stilla, emedan de saknade jernvägar. Denna brist kunde dock icke afhjelpas, med mindre än att jernvägarne blefve så konstruerade, att de icke erfordrade så stort anläggningskapital och så dyrbar skötsel som hittills byggda billigare banor. Det gälde alltså att nedbringa kostnaderna så mycket som möjligt utan att äfventyra nödig trafikförmåga och trafiksäkerhet.

Enligt motionärernas uppfattning hade en praktisk lösning af detta problem vunnits vid anläggningen af den s. k. Kosta-banan, eller banan mellan Kosta bruk och Lessebo station å Karlskrona—Vexjö jernväg.

Efter anförande af några uppgifter om denna banas byggnadssätt och materielens beskaffenhet meddela motionärerne, att Kosta-banan i fullt trafikabelt skick kostade, med rullande materiel, 12,000 kronor per

kilometer, och att för sex i Sverige projekterade banor efter samma system, för hvilka fullständig undersökning vore gjord och kostnadsförslag upprättade, med en sammanlagd längd af 130 kilometer, medelpriset uppginge till 14,048 kronor per kilometer, medan våra nuvarande smalspåriga banor i medeltal kostade 33,250 kronor per kilometer. Äfven om förändringar i konjunkturerna eller ökade pretentioner på bekvämlighet uti anordningarna vid stationer och personvagnarnes inredning skulle höja anläggningskapitalet på en bana efter Kosta-systemet till omkring 15,000 kronor per kilometer, uppstode dock en högst beaktansvärd prisskilnad mellan våra nu billigaste banor och de i motionerna omhandlade.

Motionärerne fästa vidare uppmärksamheten derpå, att driftkostnaderna för banor efter detta system ställa sig ovanligt gynnsamt. Vid Kosta—Lessebo jernväg hade de under år 1889 icke uppgått till mer än 50 öre per tågakilometer.

Angående ifrågavarande banors trafikförmåga och trafiksäkerhet hänvisa motionärerne till ett i motionerna intaget utdrag ur kongl. jernvägsstyrelsens den 11 november 1889 afgifna utlåtande om nysnämnda jernväg. Styrelsen yttrar deri, bland annat, följande:

»Sitt ursprungliga ändamål har banan fullständigt motsvarat, och erfarenheten under snart två års trafik har t. o. m. visat, att den skulle kunna utföra vida större transporter än som erfordras för bolagets räkning, och därför framkallat tanken på, att den äfven skulle kunna betjena ett allmännare trafikintresse och blifva till väsentligt gagn för hela den i afseende på kommunikationer ej synnerligen välloftade ort, som banan genomgår.

Obestriddigt är, att banan, om äfven allmänheten tillätes att begagna densamma för sina transporter, skulle blifva än nyttigare och främja det ekonomiska lifvet i hela den omgifvande bygden, för hvilken det blefve möjligt att tillgodogöra sig sina naturliga hjälpkällor, som nu till stor del måste ligga obegagnade.»

Styrelsen föreslog emellertid vissa ändringar i jernvägens byggnadsätt, åsyftande banbyggnadens förstärkande, hvarefter styrelsen tillägger: »De sistnämnda förbättringarna, hvilka, efter hvad blifvit styrelsen meddeladt, bolaget är redo att vidtaga, äro hvarken dyrbara eller tidsödande och, efter det de blifvit utförda, kan intet tvifvel ega rum om att banan motsvarar de fordringar på säkerhet, som man måste uppställa för en allmän kommunikationsled.»

Motionärerne påpeka slutligen såsom en ytterligare fördel af Kosta-systemet den lätthet och ringa kostnad, hvarmed från dylika banor

kunna utläggas sidospår, så väl fasta som flyttbara, till större bruk och industriella anläggningar, hvilka genom detta jernvägssystem's smala spårvidd dermed kunde förena sina lokala spårnät.

Dylika smärre jernvägar skulle, enligt motionärernas mening, vara lämpliga att från det nuvarande jernvägsnätet inskjutas i trakter, som ej på annat sätt kunde komma i åtnjutande af de fördelar, vårt jernvägssystem erbjöde. Otvifvelaktigt funnes ock inom nästan hvarje provins sådana trakter. De flesta af dessa, i synnerhet der inga större industriella intressen funnes, torde dock vara oförmögna att ensamma utan understöd åstadkomma sådana förbindelser, huru billiga de än jemförelsevis vore. Af denna orsak vore statens mellankomst i form af anslag utan återbetalningsskyldighet nödvändig.

Hvad anginge beloppet af det bidrag, som från statens sida rimligtvis kunde begäras, anse motionärerne detta något böra variera efter de olika betingelser, som vid en banas anläggning kunde uppstå af terrängförhållanden o. d. Att beräkna beloppet till en viss procent af anläggningskostnaden vore därför lämpligast, och syntes det motionärerne, som om 25 procent af anläggningskostnaden vore ett skäligen afvägdt statsbidrag. Dock borde — för att medgifva en vidsträcktare fördelning af anslaget på flera olika jernvägsföretag — detta ej få öfverstiga 3,000 kronor per kilometer.

Utskottet erkänner visserligen, att å många orter smalspåriga jernvägar af den konstruktion, motionärerne omförmält, kunna medföra stort gagn för den bygd, de genomgå, men har icke funnit skäl anförda, som kunna föranleda utskottet tillstyrka, att anläggandet af dylika jernvägar framför byggandet af starkare och större banor, till hvilkas utförande endast lemnas låneunderstöd, må af staten särskildt gynnas genom anslag utan återbetalningsskyldighet, utan hemställer,

att herrar Brehmers och Waldenströms ofvanberörda motioner icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 10 mars 1891.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.
