

Nr 153.

Av herr **Igel**, om statsbidrag till anläggande av en järnväg från Seffe köping till Millesvik.

Det kan ju tyckas vara en synnerligen vansklilig sak — med föga hopp om framgång — att vid en tid, då riksdagens uppmärksamhet och intresse i så hög grad måste inriktas på att finna utvägar för anskaffandet av medel till täckande av de oundgängliga utgiftsposterna, söka erhålla statens medverkan till ett kommunikationsföretag som det ifrågavarande.

Jag delar också den uppfattningen, att utgifterna för närvarande måste inskränkas till det allra nödvändigaste, och att alla anslagskrav, som utan våda kunna avvisas, böra ställas på framtiden, i avvaktande på att landets ekonomiska förhållanden skola återföras i sitt normala läge.

Jag skulle icke heller till den förevarande riksdagen gjort denna framställning, om det endast varit de lokala synpunkterna, jag haft att taga hänsyn till. Jag anser emellertid denna fråga äga sin stora nationella betydelse, och då de anspråk jag här ställer på staten äro så obetydliga, har jag icke tvekat att nu framlägga densamma.

Det gäller nämligen att medelst en järnväg av enklaste och billigaste typ förhindra, att stora av naturen godartade åkerarealer gå tillbaka i kultur- och odlingsvärde och i stället genom förbättrade kommunikationer i dessa trakter möjliggöra driften av ett intensivare jordbruk.

Särskilt under nuvarande förhållanden, då betydelsen av att landet inom egna gränser i största möjliga grad producerar sitt behov av livsmedel med rätta allt mer och mer beaktas, borde det ligga statsmakterna varmt om hjärtat att se till, att den jord, som redan finnes i kultur, icke på grund av vidriga omständigheter får sjunka ned i ett sådant skick, att den icke lämnar ens halv avkastning.

Så är nämligen fallet i den trakt varom här är fråga, vilken utgör ett av Värmlands största jordbruksdistrikt, som till följd av saknad av kommunikationer under de senaste årtiondena kommit att i utveckling i alla avseenden stå efter provinsen i övrigt.

Meningen vore nu att söka få till stånd en järnväg, som skulle utgå från Seffle köping och dragas söderut på den i Vänern utskjutande landtungan, vilken benämnes Värmlandsnäs. Den skulle komma att beröra fyra socknar, By, Botilsäter, Ölserud och Millesvik. By socken torde emellertid redan för närvarande ha sitt kommunikationsbehov på det stora hela taget tillfredsställt genom sitt nära läge till Seffle, men för de övriga tre socknarna samt den söder om Millesvik belägna Eskilsäters socken är denna järnväg en livssak.

Värmlandsnäs är gammal odalbygd. I forna tider inbjöd strandläget vid Vänern till bosättning; vi finna också på västra sidan ett flertal säterier med jämförelsevis stora åkerarealer. Men sedan järnvägarna kommit och under det senaste seklet revolutionerat kommunikationsförhållandena, har denna trakt på grund av sitt avskilda läge blivit allt mer och mer åsidosatt.

Denna trakt kan dock betraktas som en god jordbruksbygd. Åkerarealen i de fyra nyss nämnda sydligaste socknarna på näset utgör icke mindre än c:a 7,200 hektar. Jordmånen är långt ifrån av dålig beskaffenhet och består huvudsakligast av sandblandad lerjord, något sandmylla och sandjord. Vattenavledningsförhållandena äro särdeles gynnsamma. Jorden är dock tämligen utsugen till följd av svag ladugårdsskötsel och för långt driven havreodling under 1870- och 1880-talen. Skördarna av havre och hö äro ofta under medelmåttan, däremot äro skördarna av råg, för vilket sädesslag både jordmån och klimat äro passande, jämna och tillfredsställande, men torde kunna betydligt höjas genom rationellare brukning och gödsling.

Skogsmarken omfattar — i nyss omnämnda fyra socknar — över 14,000 hektar eller ungefär dubbelt mot åkerjorden och är synnerligen god och till följd av sitt gynnsamma läge i närheten av Vänern värdefull. Någon avverkningsbar skog att tala om finnes dock ej. Så snart en skogstrakt får något värde, är det vanligt att den säljes, och när egendomarna gå i arv eller avyttras, hugges alltid skogen, för att penningar skola erhållas till utlösen av medarvingar eller köpeskilling. Några kapitalstarka jordbrukare finnas över huvud taget icke här.

Åkerjorden är fördelad i jordbruk av olika storlekstyper. Sälunda finnas omkring 300 småbruk och torp, 200 bondgårdar, ett 50-tal därav ganska stora, omfattande ända till 50 har åker, samt ett 10-tal större gårdar med en åkerareal på 100—200 hektar. De medelstora jordbruken gå merendels i arv från far till son, men det säger sig självt att i en trakt som denna, där all utveckling är stängd, det icke blir den mest livskraftige och dug-

lige sonen, som stannar kvar på hemmanet, han söker sig bättre och lättare utkomst på annat håll.

De större gårdarna byta ofta om ägare. Till följd av det ensliga läget och de ogynnsamma avsättningsförhållandena söka sig sällan jordbrukare, vilka besitta erforderligt rörelsekapital, till dessa bygder. Det låga jordvärdet lockar, varför också under de senaste åren nästan samtliga större egendomar övergått i nya händer, mestadels till jordbrukare från Halland och Västergötland. Brist på penningar och kanske ännu mera brist på jordbruksarbetare — många vilja ej gärna stanna kvar här — gör, att jordbruket blir alltför lättvindigt skött, kreatursbesättningarna decimeras och avkastningen minskas successivt. Särskilt på en del av de större egendomarna har jordbruket gått tillbaka. Man saknar medel till nybyggnader och nödvändiga reparationer, husen få därför förfalla. Sådana gårdar lämpa sig synnerligen väl att uppdelas i mindre jordbrukslotter, vilka nog lätt skulle kunna finna köpare, då jorden här har så lågt handelsvärde. Aktiebolaget Värmlands hem — Nationalföreningens mot emigrationen organ — inköpte för några år sedan en av dessa egendomar i och för styckning, men till följd av egendomens avskilda läge lyckades man erhålla blott ett fåtal kolonister.

Förbättrade kommunikationer torde vara det enda medel, som kan råda bot för dessa missförhållanden.

Nedanstående siffror, utvisande innevånareantalet i de olika socknarna under de senaste årtiondena, tala sitt tydliga språk.

Folkmängden

i de fyra sydligast belägna socknarna å Värmlands Näs:

	1880.	1890.	1900.	1910.	1914.
Botilsäter	1,367	1,160	969	868	926
Ölserud	941	724	669	650	613
Millesvik	707	576	476	388	372
Eskilsäter	1,088	954	840	848	850
	4,103	3,414	2,954	2,754	2,761

Härav framgår, att innevånareantalet under förevarande 34 år nedgått med i det närmaste 30 procent. Minskningen har varit störst i Millesvik och Ölserud, minst i Eskilsäter, beroende på att befolkningen i denna sistnämnda socken i stor utsträckning ägnar sig åt sjöfart och fiske. I Botilsäters socken har någon ökning ägt rum under de senaste åren, vilket torde bero på, att denna socken ligger närmast Seffle.

Statistiken upplyser därjämte om, att nära nog en tredjedel av antalet innevånare är över 50 år, det normala förhållandet för Sveriges landsbygd är 216 på 1,000, således ej mycket över en femtedel. Man behöver icke vara mycket erfaren i jordbruksskötsel för att förstå, att befolkningen är alldeles för fåtalig för att på ett tillfredsställande sätt kunna sköta de omfattande åkerarealerna.

Följande siffror, angivande nötkreatursantalet i de olika socknarna 1892 och 20 år senare eller 1911, tyder på en betänklig tillbakagång.

Antalet nötkreatur:

	1892.	1911.
Botilsäter	958	654
Ölserud	696	358
Millesvik	520	371
Eskilsäter	654	524

Då kreatursskötselns beskaffenhet hos oss måste betraktas som en säker mätare av jordbrukets ståndpunkt, ha vi här ytterligare ett bevis för, att missförhållanden äro för handen.

Befolkningen har också sedan flera år tillbaka insett detta och förstått, att enda räddningen är att söka i förbättrade kommunikationer. I början av 1890-talet lyckades man få till stånd ångbåtsförbindelse med staden Åmål. Företaget måste dock uppgivas till följd av, att det visade sig omöjligt att hålla något så när reguljära turer, beroende på de osäkra väderleksförhållandena på Väneren, detta så mycket mer som man ej hade några skyddade hamnplatser på Näset.

För några år sedan anordnades automobiltrafik mellan Eskilsäter, den yttersta socknen på Näset, och Seffle. Även detta företag måste nedläggas av samma anledning som det förra. Trafiken var alltför osäker för att kunna bliva till någon nytta.

Sedan flera år har Näsets järnvägsfråga stått på dagordningen. Den har nu avancerat så långt, att den 5 november 1915 koncession beviljats å en smalspårig järnväg från Seffle till Millesvik i enlighet med av distriktschefen i västra Väg- och Vattenbyggnadsdistriktet överstelöjtnant Th. Helleberg den 15 januari 1915 uppgjort förslag.

Enligt detta skulle järnvägen givas en spårvidd av 0,6 meter. Den skulle utgå från Seffle station på Bergslagsbanan, på lämplig plats övergå Byälven och därefter dragas genom By, Botilsäters och Ölseruds socken till Berg i Millesviks socken. Järnvägens längd skulle bliva 25 km. Enligt förslaget skulle kostnaden med rullande materiel uppgå till 526,000

kronor, vilket belopp av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjts till 642,000 kronor.

Distriktschefen framhåller i betänkandet bland annat:

»Värmlandsnäs har för närvarande inga andra kommunikationsleder än vägar, dels den gamla landsvägen, som genomlöper Näset i hela dess längd, dels den nyanlagda väg, som i fortsättning av vägen Värmlandsbro —Södra Ny ansluter sig till den förstnämnda vägen vid Ölserud.

Härförutom idkas dock å den närbelägna Vänern fraktfart med motorbåtar till Seffle, Åmål och Råbäck m. fl. Vänerens hamnar.

Dessa här angivna samfärdselmöjligheter äro dock icke tillräckliga för att bereda Nässets befolkning erforderlig tillgång till jordförbättringsmedel samt avsättning för jordens alster, i följd varav även åkerbruket på Näset trots jordens av naturen goda beskaffenhet i allmänhet intager en låg ståndpunkt och befolkningens ekonomiska ställning följaktligen ej heller är den bästa. Det är däremot alla skäl antaga, att en efter ortens behov lämpad järnväg skulle bliva en kraftig hävstång till höjande av befolkningens välstånd, så mycket mera som areal odlad och odlingsbar jord på Näset är förhållandevis ganska stor. Särskilt har man framhållit de ifrågavarande trakternas lämplighet för småbruk, under förutsättning att en järnväg komme till stånd.»

Som av det anförda framgår, skulle för förverkligandet av järnvägsföretaget i fråga erfordras ett belopp av 642,000 kronor. Jag har gjort mig underrättad om, att hälften av detta belopp — eller 321,000 kronor — kan påräknas i form av lån från staten.

Den återstående hälften måste således anskaffas inom orten eller på annat sätt.

De fyra ovan omnämnda kommunerna ha på kommunalstämmor sistlidne december månad beslutat teckna följande belopp:

Botilsäters kommun	20,000 kronor
Ölseruds	»	16,000 »
Millesviks	»	14,000 »
Eskilsäters	»	15,000 »

eller tillhopa 65,000 kronor.

Någon nämnvärd ytterligare teckning från dessa kommuner torde icke kunna förväntas. Bygden är därtill för fattig. Ehuru fastighetsvärdena vid senaste taxering avsevärt höjdes, utgår kommunalskatten med 8 kronor 50 öre per 100 kronor taxerad inkomst i de tre sydligaste socknarna och med 6 kronor 86 öre i Botilsäters socken.

Av By kommun, som ej har så stor fördel av järnvägen, förväntas 10,000 kronor och av Seffle köping 35,000 kronor. Därtill beräknas att såsom teckning för jordlösen och i övrigt på enskild väg skall kunna insamlas 51,000 kronor, däri då inbegripet ett av Bergslagernas järnvägsaktiebolag äskat belopp av 10,000 kronor.

Enligt förestående beräkningar skulle ytterligare erfordras 160,000 kronor. Dock torde möjligen inom orten ytterligare 10,000 kronor kunna uppbringas, vadan bristen skulle uppgå till 150,000 kronor. Det synes mig uppenbart, att företaget icke kan komma till stånd utan ett kraftigt stöd från statens sida, och då jag, såsom här ovan påvisats, anser det samma vara av stor allmän betydelse, vänder jag mig nu till riksdagen med framställning om, att riksdagen ville för det ifrågavarande ändamålet anvisa det belopp, som oundgängligen erfordras, eller 150,000 kronor.

Som emellertid hela detta belopp icke under den närmaste tiden kan behöva tagas i anspråk, hemställer jag, att av beloppet i fråga 25,000 kronor anvisas under år 1917, 50,000 kronor under år 1918 och 75,000 kronor under år 1919. Vid beviljande torde därjämte erfordras föreskrift om, att arbetet med järnvägens anläggning bör vara påbörjad inom viss tid (senast två år), samt att densamma bör vara inom skäligen tid härefter (t. ex. fem år) öppnad för allmän trafik.

Jag tillåter mig således vördsamt hemställa,

att riksdagen behagade såsom bidrag till anläggandet av en järnväg från Seffle köping till Millesvik anslå ett belopp av 150,000 kronor utan återbetalningsskyldighet på sätt och under de villkor här ovan framhållits, eller som riksdagen i övrigt kan anse skäliga; ävensom att härav måtte för år 1917 anvisas ett belopp av 25,000 kronor.

Stockholm den 27 januari 1916.

J. P. Igel.

I motionen instämma:

<i>Axel Schotte.</i>	<i>Gustaf Flognfält.</i>	<i>N. Gust. Åkerlindh.</i>
<i>R. Andersson.</i>	<i>Arthur Gustafson.</i>	<i>Nils Helger.</i>
	<i>Harald Hallén.</i>	