

Nr 118.

Av herr **Bellinder m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående eventuell inlösen för statens räkning av järnvägen Torved—Gullspång m. m.

Med Inlandsbanan har ju avsetts att skapa en ny direkt förbindelseled mellan Norrland och de sydligare delarne av landet. Övre Norrlands vidsträckta bygder skulle därigenom öppnas för odling och kolonisation samt möjlighet beredas att bättre än hittills tillgodogöra sig dess slumrande naturrikedomar, på samma gång banan bleve ett viktigt led i åtgärderna för Norrlands försvar. Genom denna bana skulle man tillika åstadkomma en rikligare tillförsel till och avsättning i Norrland av jordbrukets och industriens alster från landets sydligare delar. Inlandsbanan skulle på detta sätt åvägabringa en direkt och omedelbar växelverken och ekonomiskt utbyte mellan dessa olika landsdelar. Endast därigenom torde Inlandsbanan kunna komma att i gagn och nytta motsvara de stora ekonomiska uppoffringar, som landet fått och fortfarande kommer att få vidkännas för detta stora företag.

Under årens lopp har planen för Inlandsbanan betydligt förändrats. Under det att man ursprungligen avsåg att banan i dess sydligare sträckning skulle genomlöpa västra Värmland och på västra sidan av Vänern nå en hamn i Bohuslän, synes man nu hava övergivit tanken på banans framdragande i denna riktning och i stället hava för avsikt att inköpa Mora—Vänerns järnväg för att därigenom med Inlandsbanan nå Kristinehamn och sålunda taga riktningen öster om Vänern samt därefter framdraga banan till en lämplig anknytningspunkt vid Västra stambanan.

I detta avseende lär ju av kungl. järnvägsstyrelsen ifrågasättas att fortsätta Inlandsbanan från Kristinehamn över Gullspång och Torved till Töreboda, där sålunda Inlandsbanan skulle nå sin sydligaste slutpunkt och därmed även i någon mån beröra Skaraborgs län.

För detta län har Inlandsbanefrågan därigenom blivit av största aktuella intresse. Det torde ligga i öppen dag, att ju större delar av länet, Inlandsbanan i dess sydligare sträckning skulle beröra, desto större gagn och fördel skulle banan medföra för länet i sin helhet, men vi våga också påstå, att ett motsvarande gagn därigenom även skulle vinnas ur riksintressets synpunkt.

Skaraborgs län kan i jordbrukshänseende närmast jämföras med landets bördigaste och rikaste län, nämligen Malmöhus län. Detta län har sålunda en åkerareal av 342,451 hektar under det att motsvarande areal för Skaraborgs län utgör 341,307 hektar.

År 1911 producerades inom detta senare län 3,373,000 hektoliter råg och havre och 3,175,000 deciton hö mot i Malmöhus län 2,270,000 hektoliter råg och havre samt 2,595,000 deciton hö. Skaraborgs län står i detta avseende öövertäffat av något annat län i landet.

Tillverkningsvärdet av länets mejerihantering uppgick år 1913 till 11,658,000 kronor och övertäffades i detta avseende endast av Malmöhus län, som kunde uppvisa ett tillverkningsvärde av 16,096,000 kr.; närmast efter Skaraborgs län komma Kristianstads län med ett tillverkningsvärde av 9,951,000 kronor och Hallands län med 6,801,000 kronor. Skaraborgs läns ostproduktion är den största i riket och utgjorde år 1913 5,350,000 kg.

Hönsaveln och äggproduktionen i länet utgör en mycket betydande binäring till jordbruket och är en av småbrukarnes förnämsta inkomstkällor. Sålunda utföres årligen från länet 6- å 700,000 kg. ägg, varav omkring 350,000 kg. sammanföras genom Västgöta äggexportförening i Skara, som endast till Norrland och Stockholm exporterar omkring 275,000 kg. Med bättre och direkta kommunikationer med landets nordligare delar skulle äggproduktionen och exporten snart kunna fördubblas.

Vid en jämförelse med andra län med de högsta jämförelsesiffrorna visar kreatursstammen för år 1913 följande siffror, nämligen i:

	Malmöhus län.	Skaraborgs län.	Kristianstads län.	Älvsborgs län.
hästar.....	71,176	44,379	47,700	33,476
nötkreatur.....	230,570	206,353	150,151	164,068
svin.....	161,539	72,003	180,869	55,484
får.....	40,500	49,800	28,300	41,300

Det är i synnerhet inom länets västliga delar, som man finner de rikaste och bördigaste trakterna, vilka därjämte innesluta stora natur-

tillgångar. Sålunda gömma Kinnekulle och Billingen stora, mäktiga kalkstenslager, som givit upphov till en mycket utvecklad kalkindustri.

Torvmossar finnas till en areal av 10,000 hektar enligt sakkunnig uppskattning och en omfattande produktion av bränntorv och torvströ bedrives från dessa mossar. Från en enda torvströfabrik vid Karbo kan med hänsyn till mossens storlek levereras cirka 800 vagnslaster torvströ årligen i 50 års tid.

Som bekant finnes jämväl å Kinnekulle och Billingen outtömliga alunskifferlager. Utvinnandet av olja ur dessa utgör en betydelsefull och särskilt i dessa tider aktuell fråga, som redan nu synes vara nära en ekonomiskt fördelaktig lösning.

Inom de västliga delarna av länet äro jämväl belägna stora, såväl enskilda som staten tillhöriga skogar. En icke obetydlig sockerbetsodling är även koncentrerad i dessa trakter.

De inom västra delen av länet befintliga städerna Lidköping, Mariestad och Skara, hava att uppvisa en högst betydande industri. Lidköping, länets näst största stad, står i detta avseende främst med ett tillverkningsvärde år 1915 av 15,500,000 kronor, därav sockerbrukets produktionsvärde uppgår till 8,270,000 kronor och tändsticksfabrikens till 2,500,000 kronor; Mariestads industri har ett årligt tillverkningsvärde av omkring 9,000,000 kronor och Skara omkring 4,000,000 kronor. Jämväl landsbygden har inom dessa delar av länet att uppvisa större industridistrikt, exempelvis Kinnekulle, med ett årligt tillverkningsvärde av 2,600,000 kronor, Sjötorp vid Göta kanals utlopp i Vänern med ett tillverkningsvärde av omkring 1,000,000 kronor. Skara, den gamla bildnings- och kulturhärden för Västgötabygden, är dessutom en centralpunkt för företagsamheten, föreningsväsendet och upplysningsverksamheten för jordbruket inom länet.

Sedan de stora striderna på 1860-talet om västra stambanans sträckning väster eller öster om Billingen avgjordes till förmån för den östliga sträckningen, hava länets västra delar varit avstängda från den stora rikstrafiken, som endast en bredspårig bana öppnar, och i huvudsak varit hänvisad till ett smalspårigt järnvägsnät.

De rika resurser och den utveckling på såväl jordbrukets som industriens område, länets västra delar hava att uppvisa, framkalla ett allt mera trängande behov av en bredspårig järnväg genom dessa delar, för att därigenom på bästa sätt tillgodose tillvaratagandet och utvecklingen av dessa resurser och verksamhetsgrenar.

Att Inlandsbanans framdragande från Kristinehamn över Gullspång—Torved—Töreboda i icke minsta mån skulle fylla detta behov ligger i

öppen dag. Om däremot Inlandsbanans sydligare del toge en sydligare sträckning genom länet därvid berörande eller närmande sig förut angivna städer, för att därefter nå Västra stambanan på en sydligare punkt, skulle en dylik sträckning av Inlandsbanan bli av en den allra mäktigaste betydelse för utvecklingen inom länet. Det olikartade produkterna av länets jordbruk och mejerihantering samt övriga jordbrukets binärningar skulle i sådant fall genom Inlandsbanan kunna utan nu förekommande tidsödande, kostsamma och ofta förlustbringande omlastningar uppsamlas för export på Norrland. Inlandsbanan komme då bland annat att genomlöpa trakter av länet, vilka för närvarande äro helt i saknad av järnvägskommunikationer, såsom Härlunda, Stenum, Bjärka, St. Bjurum med flera stora socknar, bekanta särskilt för sin potatisproduktion. Ensamt från dessa trakter skulle omkring 60,000 tunnor potatis årligen kunna komma ut i den allmänna marknaden i stället för att som nu i huvudsak användas till brännvinsbränning.

Genom Inlandsbanans anknytning med Västra stambanan exempelvis i Falköping skulle denna stad, som är en centralpunkt inom länet för handeln med lantmannaprodukter, såsom levande djur, kött, ägg och mejeriprodukter och därav exporterar stora mängder till Värmland, Norge och de nordligare trakterna, i Inlandsbanan finna sin bästa och genaste trafikled för denna export. Den rika trakten omkring Falköping, den s. k. »Falbygden», som omfattar ett högst betydande område och därtill av en för sockerbetsodling synnerligen lämplig jord, skulle genom Inlandsbanan få en snabbare förbindelse med länets i Lidköping förlagda sockerbruk och därigenom göra sin jord i högre grad än hittills lönande för sockerbetsodling. Med höjande av sockerindustrien skulle också tillgången till melassfoder ökas till jordbrukets fromma.

Industrien, som alltid lider av omlastningar, skulle genom Inlandsbanan vinna bättre och större exportmöjligheter. Medelst Inlandsbanan skulle industrien tillika kunna på bekvämaste vägar och billigaste sätt tillföras råvaror och materiel från olika håll. Den betydande kalk-, brännortv- och torvströproduktionen skulle med Inlandsbanan kunna påräkna livligare omsättning såväl bland länets som bland närgränsande landsdelars jordbrukare och därigenom växa ut till en storindustri. Likaså vore även Inlandsbanan av största betydelse för tillvaratagandet av de rika alunskifferlagren i Billingen och Kinnekulle.

Inlandsbanans framdragande genom länets rikaste och bördigaste delar skulle åstadkomma en riklig utförsel till Norrland från sydligare delar av landet av livsmedel och industriella produkter på samma gång

som från Norrland kunde väntas en betydande utförsel av råvaror och speciella naturprodukter till trakter, som därav vore i behov.

Kostnaden för Inlandsbanans framdragande i föreslagen riktning är naturligtvis en mycket betydelsefull faktor för bedömandet av frågan, ehuru kostnaden naturligtvis icke kan vara den enda avgörande faktorn.

Om nämligen det blott gällde, att för Inlandsbanan söka den billigaste förbindelselinjen från Kristinehamn till Västra stambanan, behövde ju icke någon nybyggnad alls från Kristinehamn ifrågakomma, då ju från nämnda stad finnes direkt utfartsväg å statsbanan Charlottenberg—Laxå till västra stambanan vid sistnämnda station.

Om man däremot fasthåller det stora målet med Inlandsbanan, nämligen att skapa en ny direkt förbindelseled mellan Norrland och de sydliga delarne av landet och möjliggöra ett omedelbart varuutbyte mellan dessa olika landsändar, synes väl detta mål bäst vinnas genom att framdraga Inlandsbanan till någon sydligare punkt på Västra stambanan än exempelvis Töreboda.

Om man nu jämför några olika eventuella sträckningar av Inlandsbanan, nämligen å ena sidan Kristinehamn—Gullspång—Töreboda samt å andra sidan t. ex. Kristinehamn—Gullspång—Mariestad—Skara—Falköping, visar sig skillnaden i kostnaden för dessa olika sträckningar ej så avsevärt stor.

Linjen Kristinehamn—Gullspång—Töreboda medför helt visst nödvändigheten att anlägga dubbelspår mellan Töreboda och Falköping. Denna linje är redan nu mycket ansträngd i trafikhänseende och skulle helt säkert bliva alldeles otillräcklig med enkelspår för upptagande av den ökade trafiken i och genom Inlandsbanan.

Beträffande kostnadsberäkningarna hava vi låtit dessa verkställas av järnvägstekniskt erfarna och i övrigt sakkunniga personer.

Inlandsbanan Kristinehamn—Gullspång—Töreboda samt dubbelspår Töreboda—Falköping är sålunda beräknad kräva en kostnad av 9,060,000 kronor.

För linjen Kristinehamn—Gullspång—Mariestad—Skara—Falköping kunna tänkas tvenne olika sträckningar, den ena den västliga, i riktning mot Kinnekulle och den andra över Timmersdala. Den förra linjen, som särskilt skulle sätta Lidköpings och Kinnekulles stora industridistrikt i närmare förbindelse med de bredspåriga järnvägarne, har beräknats kosta 12,360,000 kronor eller med inlösen och ombyggnad av linjen Torved—Gårdsjö 14,050,000 kronor och den senare 11,280,000 kronor.

I ovannämnda kostnadsberäkningar har man utgått ifrån att staten skulle erhålla den för banan erforderliga jorden utan ersättning.

Intresset för banan inom landskommunerna är mycket stort och flera kommuner, som skulle eventuellt beröras av banan, hava redan beslutat att tillhandahålla fri jord enligt insända kommunalstämmoprotokoll.

För en merkostnad av omkring 2,200,000 kronor eller, därest den västliga sträckningen väljes, 3,300,000 kronor eller eventuellt 5,000,000 kronor skulle hela denna längdbana genom Skaraborgs län på 12 mil eller eventuellt 12,9 mil kunna åvägabringas till välsignelse för länet samt gagn och nytta för landet i dess helhet; staten skulle vinna en bana, som med all säkerhet redan från början kunde lämna en god avkastning och som ej allenast upptog den nya trafik, som en sådan bana nödvändigtvis framkallade inom länet, utan även högst väsentligt skulle verka utjämnande på trafiken å Västra stambanan å de delar, som nu äro särskilt ansträngda, och därigenom göra ett dubbelspår onödigt.

Vi vilja i sammanhang härmed erinra om hurusom vid beslutandet om anläggandet av statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping ett av skälen för dess byggande var, att man därigenom skulle undgå att bygga dubbelspår å vissa delar av Västra stambanan, ett skäl som jämväl återfinnes i den kungl. propositionen angående nämnda banbyggnad.

Det nu för riksdagen framlagda förslag om inköp av de Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg—Kristinehamn synes oss giva uttryck för den uppfattning från Kungl. Maj:ts sida, att samtidigt med ett fullföljande av norra Inlandsbanan kraftiga åtgärder böra vidtagas för att åvägabringa fortsättning av Inlandsbanan söderut och därigenom sammanknyta densamma med Västra stambanan samt sålunda vinna en direkt förbindelse mellan landets nordliga och sydliga delar.

En isolerad Inlandsbana i nordliga Sverige bleve ett ekonomiskt sorgebarn för vårt land; först genom Inlandsbanans framdragande till och genom landets sydligare delar kan banan fylla dess stora kulturella och ekonomiska uppgift samt tillika tillföras ekonomisk bärkraft.

De av Kungl. Maj:t nu till inköp föreslagna bandelarna bliva en högst betydelsefull länk i Inlandsbanans sydliga del.

Av denna del skulle sedermera återstå fortsättningen från Kristinehamn till någon lämplig punkt å Västra stambanan.

På sätt kungl. propositionen nr 216 utvisar föreligger till riksdagens prövning förslag om överenskommelse med Västergötland—Göte-

borgs järnvägsaktiebolag rörande eventuell inlösning av järnvägen Torved—Gullspång samt beviljande av ett byggnadsbidrag av 37,500 kronor åt nämnda bolag till förstärkande av vissa delar av nämnda bana, vilka kunde komma i fråga att ingå såsom en eventuell länk i Inlandsbanans fortsättning från Kristinehamn till Töreboda.

Därigenom har Inlandsbanans sträckning i dess sydligaste del gjorts till föremål för riksdagens övervägande.

I kungl. propositionen framhålles visserligen att fråga härom icke för närvarande är aktuell, men enligt vårt förmenande förutsätter ett bifall till ifrågavarande byggnadsbidrag med nödvändighet en prövning av huruvida Inlandsbanans fortsättning från Kristinehamn till Töreboda och dess anknytning med stambanan vid sistnämnda plats är att anse såsom en ändamålsenlig slutpunkt. En dylik prövning måste emellertid, enligt vårt förmenande, föregås och grundas på en allsidig undersökning och utredning rörande den slutliga sträckningen av Inlandsbanans sydligaste del och den lämpligaste anknytningspunkten för densamma å Västra stambanan. Genom ett bifall redan nu till ifrågavarande förslag har riksdagen liksom givit på hand en viss sträckning av banan, utan att någon som helst utredning förefinnes rörande lämpligheten av en dylik sträckning.

Utom det, att ett sådant förfarande ej kan anses överensstämmande med den försiktighet, som riksdagen alltid iakttager vid beviljandet av anslag, skulle ett bifall till kungl. propositionen medföra vittgående konsekvenser.

För så vitt Kungl. Maj:t icke på förhand bestämt sin ställning till frågan om södra Inlandsbanans sydliga sträckning och anser densamma böra vara linjen Kristinehamn—Töreboda — av kungl. propositionen synes emellertid att så ej är fallet — måste det av samma skäl som i propositionen åberopas rörande byggnadsbidraget till Torved—Gullspångslinjen naturligtvis vara Kungl. Maj:t angeläget att jämväl i fråga om järnvägsanläggningar, som kunna tänkas ingå i andra eventuella sträckningar av södra Inlandsbanan än Törebodalinjen, hos riksdagen äska erforderligt byggnadsbidrag till dylika järnvägsanläggningar.

Vi hava i det föregående framhållit exempel på några andra tänkbara och enligt vårt förmenande vida mera ändamålsenliga sträckningar av södra Inlandsbanan än Törebodalinjen. I dessa eventuella sträckningar äro redan planerade enskilda järnvägsanläggningar, vilka under vissa förutsättningar borde ingå såsom länkar i en blivande Inlandsbanasträckning och borde komma i åtnjutande av ett byggnadsbidrag för deras bättre utbyggnad.

Till ett dylikt planlöst anslagsbeviljande lärer väl icke riksdagen finnas villig, liksom riksdagen ej heller torde vara beredd att redan nu fatta sin ståndpunkt i frågan om den plats där Inlandsbanan skall finna sin slutliga anknytning med Västra stambanan.

Vi anse därför, att innan det förslag, som Kungl. Maj:t uti ifrågasvarande proposition framställt, av riksdagen slutligen provas, en grundlig utredning bör verkställas rörande Inlandsbanans ur såväl riks- som länsintressets synpunkt ändamålsenligaste sträckning från Kristinehamn till lämplig punkt å Västra stambanan.

Olika meningar rörande denna sträckning finnas inom Skaraborgs län. Vi anse oss emellertid ej böra i frågans nuvarande läge uttala oss för någon bestämd sträckning av banan utan endast giva uttryck åt det önskemålet, att Inlandsbanans sydligaste del måtte beröra så stora delar av länet som möjligt, övertygade som vi äro, att detta även skall befinnas bäst gagna det mål Inlandsbanan avser att främja.

En allsidig och opartisk utredning torde emellertid komma att giva en tillfredsställande lösning av frågan därom.

Med anledning av vad vi här ovan anført, få vi med anledning av kungl. propositionen nr 216 hemställa,

att riksdagen måtte, med avslag å förenämnda kungl. proposition, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och utredning rörande lämpligaste och ändamålsenligaste sträckningen av Inlandsbanan i dess fortsättning från Kristinehamn söderut, samt var banans anknytning vid Västra stambanan lämpligen bör äga rum, samt därefter för riksdagen framlägga de förslag, vartill en sådan utredning kan föranleda.

Stockholm den 5 maj 1916.

August Bellinder.

Carl Eklundh.

Edw. Larson.

C. Magnusson.