

N:o 109.

Af Herr Jöns Rundbäck: Angående beviljande af anslag till brobyggnad öfver Göta elf vid Qvillbäcken mellan Göteborg och Hisingen.

Redan vid 1862—1863 årens riksdag gjorde undertecknad en vördsam framställning om erhållande af statsbidrag till en brobyggnad öfver Göta elf emellan Göteborg och Hisingen. Efter tagen kännedom om de frågan rörande företedda handlingar, erkände och vitsordade Stats-Utskottet brobyggnadens gagn och behöflighet, ehuru Utskottet icke då kunde tillstyrka Riksdagen att bevilja det begärda bidraget, eftersom vederbörande myndigheter icke förut blifvit hörda i frågan. Som emellertid behovet af den ifrågasatta kommunikationsförbindelsen gjorde sig med hvarje dag känbarare, så kunde den en gång derom väckta frågan icke vidare falla, utan vidtogos, så snart ske kunde, än ytterligare nödiga mått och steg för att med snaraste få den angelägna brobyggnaden till stånd; men af flera anledningar — icke minst vidlyftiga utredningar och underställningar, här öfverflödiga att anföra, då de denna motion åtföljande handlingar derom lemna upplysning — blef företagens utförande fördröjdt, intilldoss Kongl. Maj:t den 26 sistlidne September i nåder biföll framställningen om brobyggnaden och godkände de förut af Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen gillade, af Herr Majoren och Riddaren J. Richert uppgjorda ritningar och kostnadsförslag till brobyggnaden m. m. Så snart denna glädjande under rättelse blef känd, skyndade brobyggnadsbolagets bestyrelse sig att vidtaga nödiga åtgärder för bronns byggande, och hopp finnes derom, att bron, hvarå arbetet redan är påbörjadt, under innevarande år skall hinna fullbordas.

Förestående korta resumé har jag ansett mig böra förutskicka, för att meddela alla de med frågan obekanta och ointresserade upplysning om frågans behandling och närvarande ställning. Sedan detta skett, återstår att meddela de skäl hvarföre denna brofråga nu åter underställes Riksdagens bepröfvande. Hade, som afsedt var, brobyggnaden kunnat företagas under 1860-talet, då byggnadsmateriel och arbetskostnader voro mot nu låga,

och hade, bland annat, mot hvad ursprungligen ansågs nödigt, icke flera och kostsammare anstalter måst vidtagas för sjötrafikens säkerhet och bekvämlighet; så hade bron kunnat byggas enligt det första, närmare 80,000 kronor billigare kostnadsförslaget; men i följd af förestående omständigheter måste ett nytt, mot det ursprungliga med förestående summa öfverskjutande kostnadsförslag upprättas, hvilket förorsakat, att — ehuru brons bredd för att minska kostnaderna blifvit inskränkt med $\frac{1}{4}$ — det för brons byggande, enligt första kostnadsförslaget, nu fullteknade och till en stor del inbetalda aktiebeloppet numera befinnes otillräckligt. För att afhjelpa denna olägenhet återstår för det bolag, som åtagit sig att bygga ifrågavarande bro, trenne utvägar, nemligen: antingen att upplåna det bristande beloppet, än vidare utsträcka aktieteckningen, eller begära ett statsanslag. Hvad då den första utvägen beträffar, så, och ehuru brobolaget visserligen ytterst och i första rummet hade och har för afsigt att förbättra en snart sagdt oduglig kommunikationsanstalt, kan man väl icke rimligtvis begära, att samma bolagsintressenter, som gjort stora uppoffringar för att vinna förestående mål, utan att derpå beräkna någon vinst, äfven skola skuldsätta sig eller anstalten för framtiden, helst vederbörande menigheter, hvars nytta anstalten afser, icke, i och för de stora kostnadernas skull, vågat ikläda sig bolagets dryga ansvar, ehuru de bort hafva haft hopp och anspråk på ett långt större understöd af det allmänna, än bolaget vågar begära. Hvad åter den andra utvägen, eller utsträckning af aktieteckningen, beträffar, så är den icke blott påtänkt utan äfven satt i verkställighet; men af nedanstående anledningar synes denna utväg icke leda till målet. Det är redan anmärkt, att brobolagets uppgift varit och är att förbättra en oändamålsenlig kommunikationsanstalt för att dymedelst underlätta en stor trafik. Trogen denna uppgift, fastän broanläggningen kostar fyra gånger, eller 240,000 kronor mera än färjanläggningen, sätter brobolaget icke sin taxa högre än den förutvarande färjafgiften; detta allt under förutsättning att bron för den ursprungliga kostnaden, 225,000 i stället för 304,000 kronor, skulle kunna byggas och att alla trafikerande skulle för öfverfarten betala. Under denna förutsättning och med beräkning på en än större framtida trafik, kalkylerade man, att aktietecknare skulle, om icke genast dock i en framtid, kunna påräkna någon inkomst för sina aktier. På grund här af och af nitälskan för den goda sakens framgång tecknades också, som sagdt är, ett belopp motsvarande den ursprungliga kostnaden; men sedan känt blifvit, att brobyggnaden blef dyrare, att Kongl. Maj:t vid sanktionens meddelande gjort det förbehåll, att kongl. och furstliga personer, embets- och tjenstemän, som färdas i tjensteärenden, tågande trupper och kronans transporter i allmänhet skulle vara fria för erläggande af broafgifter, samt att taxebestämmelserna hvart femte år skulle undergå ny pröfning; så drog man sig tillbaka från vidare aktie-

teckning. Här må man väl kunna fråga, om det kan anses billigt, att resande af förenämnda beskaften och kronans transporter i allmänhet erhålla frihet att utan afgift begagna sig af en kommunikationsanstalt, som enskilde med stora uppoffringar åstadkommit utan det ringaste bidrag af staten? Så vidt motionären känner, är en sådan grundsats icke annorstädes tillämpad; nej icke ens på statens egna jernvägar äro dylika resande och transporter befriade från afgifters erläggande. Härmed vill jag dock ingalunda förneka, att, om dylika transporter, de må nu blifva flera eller färre, få gå fria för afgift öfver bolagets bro och inköpta — annars ej allmänna — väg, detta kan leda till enkelhet, reda och fördel för staten vid reseräknings skrifiing och granskning; men om denna förmån begäres, så måste väl staten på något sätt tillösa sig denna rättighet. I fråga åter om det andra villkoret, eller att taxebestämmelserna skola undergå ny granskning hvart femte år, så kan derom ingenting sägas, ehuru det synes medföra en viss osäkerhet, om bolaget skall få uppbära eller icke uppbära några afgifter. I detta fall behöfver dock bolaget ingenting befara, emedan det ligger i dess uppgift och egna intresse att, om så ske kan, genom lägre afgifter än mer underlätta trafiken; men på det detta önskningsmål må desto fortare kunna ernås, och på det bolaget ej måtte från början nedtyngas af skulder, så är behofvet af ett statsanslag desto nödvändigare och skulle blifva desto mera välgörande. För erhållande af ett dylikt understöd talar dessutom på det kraftigaste den omständighet, att sjöfarten, för hvars säkerhet och beqvämlighet så stora anstalter och uppoffringar måste på platsen göras, är aldeles frikallad från afgifters erläggande, en omständighet, som under likartade förhållanden troligen står ensam inom vårt land. Likaledes torde man, utan att träda grannlagenheten för nära, kunna göra anspråk på understöd till den ifrågavarande bron af den anledning, att staten, allt ifrån äldre tider och intill 1819, ensam underhöll en bro öfver Göta elf, ungefär en mil ofvan om den nu under byggnad varande, utan att landtrafiken var på minsta sätt betungad, och utan att ringaste orsak fanns för kronans underlåtenhet att vid sistnämnda tidpunkt låta denna allmänna bro förfalla. Det torde äfven böra erinras, att den nya bron öfver Göta elf icke blott kommer att tillskynda orten beqvämligheter och fördelar, utan hela landet skall af densamma numera draga nytta. Förhållandet är nemligen, att i närheten af bron befinner sig statens jernbanestation i Göteborg, som med hvarje år behöfver utvidgas, och bredvid denna bangård kommer nu genast att förläggas en dylik för den s. k. Bergslagsbanan, hvilken äfven fordrar stort utrymme. Någon möjlighet att i närheten af dessa bangårdar på elfvens venstra strand få plats för upplag af allt det gods, som emotses och redan förefinnes, är icke gerna tänkbar; men då erbjuder elfvens högra strand rymliga och fördelaktiga platser för

magasin och upplag m. m. Att ställa dessa platser i förbindelse med jernbanan och till rörelsens förfogande, är alltså af största vigt; och detta går lätt dymedelst, att ett jernvägsspår, som påtänkt är, ledes öfver bron och sättes i förbindelse med statens blott några fot från bron varande jernväg.

Att här särskildt eller vidare tala om brons nytta och behöflighet torde vara öfverflödigt, helst detta redan är erkändt och närslutna handlingar derfor dessutom innehålla mångfaldiga bevis. Endast för att styrka billigheten af min anhållan, att till den ifrågavarande brobyggnaden kunna erhålla något statsbidrag, har jag alltså ansett mig böra andraga förestående. Rörande anslagets belopp, så, och då företagsamheten här hade tänkt att om möjligt utföra ett stort och godt verk genom egna medel, är det gifvet att samma företagsamhet icke heller vill af det allmänna begära mera än hvad som nödvändigt fordras för att utan skuldsättning, i fall lån kunde erhållas, få den kostbara kommunikationsförbindelsen fullbordad, och anser bolaget sig därför icke böra begära mera i statsanslag än 50,000 kronor, en summa som icke fullt motsvarar en sjettedel af anläggningskostnaden. Behagar man att erinra sig förestående skäl och eftersinnar man de dryga årliga kostnader, som erfordras för vården och underhållet af bron, vägen och alla anstalter, som förefinnas för sjötrafikens säkerhet och bekvämlighet, likasom den noggranna tillsyn som blifver behöflig; så vågar jag föreställa mig, helst om jag derjemte tager i betraktande de stora och välvilliga bidrag, som Riksdagen redan till dylika, ehuru mindre kostsamma och viktiga företag anslagit, att det här ifrågasatta anslaget icke skall anses för stort.

Med stöd af hvad jag sålunda haft äran andraga, får jag vördsamast hemställa,

att Riksdagen till det bolag, som, på det sätt och de vilkor Kongl. Maj:t uti nådig Resolution den 26 sistlidne September närmare föreskrifver, bygger och för all framtid underhåller en bro öfver Göta elf vid Qvillebäcken emellan Göteborg och Hisingen med dertill hörande väg, måtte bevilja ett statsanslag af 50,000 kronor, att lyftas så snart bron blifvit färdig, afsynad och godkänd.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles, likasom att dit få inkomma med alla de till frågan hörande handlingar.

Stockholm den 28 Januari 1874.

Jöns Rundbäck.