

N:o 123.

Af Herr **I. Lyttkens:** *Angående anslag till låneunderstöd till Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag.*

Behovvet af en jernväg mellan Göteborg och Helsingborg genom Halland har visat sig allt mer och mer känbart, och ju längre det dröjt med anläggningen, desto starkare och kraftigare har nödvändigheten af denna jernväg blifvit framhållen. Hallands läns landsting, stads- och landskommuner samt enskilde hafva genom storartade teckningar visat sitt nit och intresse för saken.

Riksdagen har hvarje gång denna fråga varit före visat sig erkänna vigten och behovvet af densamma, men då frågan hittills ej ansetts vederbörligen utredd, har Riksdagen ej bifallit de gjorda framställningarne. Hallands läns invånare, som ansågo sig ej längre kunna uppskjuta med anläggningen af den för dem så viktiga jernvägen, och ej hade förmåga att utan hjälp af staten genast bilda bolag för anläggande af *hela* jernvägen, beslöto därför att dela jernvägsanläggningen i 3:ne delar, den ena omfattande sträckan Helsingborg—Halmstad, den andra sträckan Halmstad—Varberg och den tredje sträckan Varberg—Göteborg.

Hallands läns landsting anslog till företaget femtiotusen kronor för hvarje färdigbyggd bannmil inom länet; derpå bildades »Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag» för byggandet af den förstnämnda bandelen, Helsingborg—Halmstad; men utan annat understöd än af landstinget i Halland, ansågs det omöjligt att anskaffa medel till byggande af en *så* solid bana,

att den kunde befaras med snälltåg eller motsvara de fordringar, som kunde ställas på banan, då den blef färdig till hela sin längd mellan Göteborg och Helsingborg, och upptaga den stora trafik, som då ovillkorligen skall uppstå å denna bana, till följd hvaraf bolaget beslöt att anlägga en bredspårig, men endast med *lätt* öfverbyggnad utrustad jernväg utan stängsel, samt med anspråkslösa stationer, som framdeles kunde i mån af behof utvidgas, och en för ortens eget trafikbehof lämplig rörlig materiel, för att i en framtid, då öfriga delar af banan blefvo färdiga, och en utvecklad trafik sådant kräfde, kunna inlägga tyngre öfverbyggnad och anskaffa derefter lämpad rörlig materiel. Planer och kostnadsförslag för en sådan bana, afsedd att uppfylla ortens behof, uppgjordes, och beräknades kostnaden för linien Helsingborg—Halmstad, hvars längd utgör 8,762 mil, till

.....	3,316,000 kronor	
hvertill kommer rullande materiel	377,000	»
samt linien Höganäs—Åstorp, med rullande materiel...	737,000	»

Summa kronor 4,430,000

Ortens invånare, städer och landtkommuner tecknade aktier i företaget till ett belopp, som jemte landstingets teckning uppgick till *hälften* af beräknade anläggningskostnaden, hvarefter Skåne—Hallands jernvägsaktiebolags styrelse ingick till regeringen med begäran om koncession för byggandet af banan Helsingborg—Halmstad enligt förenämnda planer och kostnadsförslag, samt om tillstånd att få öfvertaga den åt annat konsortium redan beviljade koncessionen för byggandet af banan Höganäs—Åstorp. De olika myndigheter, som hördes öfver denna ansökan, hafva bland annat yttrat sig sålunda.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde, att, enär banan från Engelholm till Halmstad blefve en nödvändig länk i den länge af Halland och Norra Skåne så ifrigt önskade jernvägsförbindelsen med Göteborg, 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 öfra 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 erinrade, att, genom skenvigtens ökande å delen Engelholm—Halmstad, banan äfven skulle kunna bättre motsvara strategiska behof; och beräknas tillökningen i kostnad i följd af de utaf styrelsen föreslagna förbättringarne till

367,500 kronor, hvarigenom den beräknade kostnaden i dess helhet skulle uppgå till 4,797,500 kronor.

Styrelsen för statens jernvägstrafik hade lika med *Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader* uttalat angelägenheten deraf, att, om koncession beviljades, villkoret af en solidare öfverbyggnad å banan, åtminstone från Engelholm till Halmstad, dervid fästes.

Chefen för Generalstabens anförde följande, nemligen:

»Bland de största bristerna i vårt jernvägsnät, sådant detta för närvarande befinnes, måste från militärisk synpunkt anses vara, att mellan det öfre Sverige och Skåne, der icke obetydligt mera än hälften af vårt kavalleri och en tredjedel af fältartilleriet äro förlagda, endast en enkelspårig jernvägsförbindelse står till buds på den 185 kilometer långa sträckan från Nässjö till Hesseholm. Under hvilka förhållanden arméns koncentration än må komma att ega rum, skall denna brist i jernvägsnätet medföra stora olägenheter, och särdeles om hufvudstyrkan skulle behöfva sammandragas till södra delen af riket, i hvilket fall alla de nordligare banornas trafikförmåga ej på långt när skulle kunna tillgodogöras, emedan från Nässjö söderut blott en linie finnes för att upptaga trafiken från dem alla.»

»Det är emellertid icke endast vid arméns första strategiska uppmarsch, som olägenheterna af blott en enda jernvägsförbindelse med Skåne skulle göra sig gällande; de skulle vara lika känbara äfven under fortgången af ett fälttåg, då behovet af hastiga truppplyttningar ofta uppstår, hvartill kommer vådan deraf att, i händelse en fiendtlig korps lyckats framtränga till någon punkt af jernvägen emellan Nässjö och Hesseholm, all jernvägsförbindelse mellan Skåne och mellersta Sverige vore afbruten.»

»Det är således från försvarets synpunkt ett önskningsmål af den största betydelse, att ytterligare en jernvägslinie mellan Skåne och det öfre stambanenätet måtte komma till stånd. Detta dock under det oeftergifliga vilkor, att den nya banans trafikförmåga motsvarar de fordringar, som möjligheten af en stark militärtrafik uppställer. *Styrelsen för statens jernvägstrafik* har i sitt, de nådiga remisshandlingarna åtföljande, underdåniga utlåtande framhållit, att, förutom de militära, äfven andra skäl så kraftigt tala för anläggandet af en stambana till förbindelse mellan vestra stambanans vestligaste del och det skånska jernvägsnätet, att tillvägabringandet af en sådan kan, om enskild bana i enahanda riktning icke varder anlagd, be-

traktas endast såsom en tidsfråga. Det vore under sådant förhållande från militärisk synpunkt en verklig olycka, om en enskild, för trupptransport icke duglig jernväg komme till utförande, och sålunda aflägsnade möjligheten att erhålla en, såsom ofvan visats, nödvändig förbindelse, fullt brukbar för militära ändamål.» — — — — —

»Hvad de nu ifrågasatta banorna angår, är den först nämnda, eller banan från Helsingborg genom Sinarpsdalen till Halmstad, oafsedt att densamma mellan Båstad och Laholm har en utstakning, som i krigstid icke torde tillåta dess begagnande för någon trafik, till följd af sina högst ofördelaktiga lutningsförhållanden (1 : 60) och svaga öfverbyggnad alldeles oduglig för en stark militärtrafik, hvarför chefs-embetet, på grund af det ofvan anförda, icke kan i underdånighet tillstyrka nådig koncession för anläggande af denna bana, för så vidt ej derjemte en annan, militärtrafikens fordringar motsvarande förbindelseled komme till stånd.» — — — — —

»Chefsambetet anser sig därför böra i underdånighet föreslå följande bestämmelser:

att mötesstationerna anordnas på ett afstånd af högst 14 kilometer från hvarandra;

att vid dessa stationer anbringas mötesspår af 330 meters längd mellan fripålarna och med vaxel i båda ändar; eller att åtminstone horisontalplanets längd medgifver ett skyndsamt utläggande af så beskaffade spår, när deraf göres behof; samt

att vattentillgång beredes, tillräcklig för en trafik af 16 tåg om dygnet i hvardera riktningen.»

Efter dessa utlåtanden beviljade regeringen Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag koncession för anläggning af banan Helsingborg—Halmstad samt öfverflyttade på nämnda bolag koncessionen å handelen Åstorp—Höganäs, men vid koncessionens beviljande har Kongl. Maj:t, i öfverensstämmelse med myndigheternas förslag, föreskrifvit en solidare öfverbyggnad, större och för militära ändamål bättre lämpade stationer, ökad kostnad för rörlig materiel m. m. samt dessutom ålagt chefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet att öfvervaka att de förbättringar i banans lutningsförhållanden vid öfvergången af Hallandsås, som efter noggranna detaljundersökningar kunde finnas möjliga att, utan allt för stora kostnader, åstadkomma, blefve vid arbetets utförande iakttagna.

Bolaget fick alltså ej bygga banan med blott och bart afseende på deras behof, som tillsläppte penningarne, det vill säga ensamt ortens behof,

utan fick sig ålagdt att bygga banan så, att den uppfylde det *allmännas* samt dessutom *militära* och strategiska behof.

De ökade kostnaderna för de af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna förbättringarne, nemligen fullständig hägnad, tyngre öfverbyggnad och rullande materiel, har nämnda styrelse beräknat kosta 367,000 kronor, men ingen beräkning verkställdes öfver kostnaderna för att åstadkomma den föreskrifna förbättringen i lutningsförhållandena vid öfvergången af Hallandsås, der lutningarne skulle utföras med högst 1 på 80 i stället för de af bolaget ursprungligen föreslagna 1 på 60, ej heller för öfriga förbättringar, som voro en ovilkorlig följd af de föreskrifna förändringarne. Jernvägsbolagets styrelse, som härvid trodde sig kunna göra åtskilliga besparingar, lät af Ingenjör J. Wessel uppgöra en kostnadsberäkning öfver alla dessa förbättringar, hvilken slutar på ett belopp af 1,184,436 kronor 24 öre (se Bilaga).

Jernvägsbolaget, som för vinnande af tillstånd att få bygga jernvägen, måste underkasta sig dessa vilkor, hvilka från det allmännas sida voro fullkomligt rigtiga och nödvändiga, fastän de för ortens enskilda behof kunde undvaras, ansträngde sig ytterligare med aktieteckning, och så väl enskilde som kommuner voro ytterligare offervilliga, så att aktieteckningen uppbringades till 2,500,000 kronor. Styrelsen hyste en fast förhoppning, att då ortens invånare visade sig så uppoffrande, att de åtogo sig bördor äfven för det allmännas behof, de skulle blifva understödda i sina sträfvanden, så att de af de medel, som Riksdagen stält till Kongl. Maj:ts förfogande, skulle få låna det belopp, som felades, men då lånefonden var oansenlig, jemförd med de lånesökandes stora antal, kunde Skåne—Hallands jernvägsbolag ej erhålla mer i lån än 1,500,000 kronor, ett belopp ej fullt motsvarande en *tredjedel* af anläggningskostnaden.

Vid förliden riksdag väckte jag derföre motion om ett lån till Skåne—Hallands jernväg af 500,000 kronor.

Stats-Utskottet, som bland annat tagit del af ett, af jernvägsbolagets öfveringenjör upprättadt och i bilagorna åberopadt öfverslag öfver anläggningskostnaden, hvilken då af honom ansågs kunna betydligt nedbringas, yttrade, i sitt i detta ärende afgifna betänkande,

»att Utskottet ej anser det vara tillräckligt ådagalagd, att behof af det begärda ytterligare låneunderstödet verkligen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag förefinnes, helst kostnaden för bolagets jernvägsanläggningar, såsom ofvan visats, så väsentligt nedbragts. Vid sådant

förhållande lär ett bifall i en eller annan form till motionärens framställning för närvarande icke kunna med skäl ifrågasättas.»

Utskottet hade så till vida rätt, att det, vid tiden för motionens pröfning, ej var möjligt att noggrant bestyrka, huru stort belopp banans anläggning skulle kosta; *nu* deremot är arbetet så långt framskridet, att man med visshet kan angifva åtminstone den summa, som *allra minst* behöfves. Arbetet har nemligen så bedrifvits, att (enligt bilagda intyg, utfärdadt af statens kontrollerande ingenjör Herr Majoren m. m. A. Remmer) mer än $\frac{3}{4}$ af banans längd blifvit färdigtesseractad, hvarjemte skenor, syllar, rörlig materiel inköpts, kontrakt om de flesta återstående arbeten afslutats, och expropriation af mark till största delen verkstälts, hvarigenom bolaget blifvit i tillfälle upprätta fullständig utredning angående jernvägens verkliga lägsta anläggningskostnad. Denna beräkning, som jemte tillhörande attester härmed bifogas, utvisar, att anläggningskostnaden uppgår till ett belopp af *minst kronor 4,795,500*.

För anskaffande af bristande beloppet finnes för jernvägsstyrelsen blott tvenne utvägar, nemligen:

antingen att utfärda obligationer, på sätt dess bolagsordning medgifver, hvarvid likväl den svårigheten uppstår, att staten, som beviljat lån till endast $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden, förbehållit sig att till säkerhet för statens fordran in-teckna bolagets hela jernväg med alla dertill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, till följd hvaraf obligationerna icke torde kunna afyttras utan att medföra ganska stora uppoffringar för bolaget, genom högre ränta och kapitalrabatt;

eller ock att hos Riksdagen anhålla att, på samma vilkor och förbehåll, som äro föreskrifna för det redan bekomna statslånet, erhålla ett ytterligare lån till belopp af 795,500 kronor.

På grund af ofvanstående får jag, jemte anhållan att, under ärendets behandling, i vederbörande Utskott få inlemna tillgängliga handlingar, värdsamt föreslå,

att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af kronor 795,500 att, under enahanda vilkor och bestämmelser, som af 1881 års Riksdag blifvit fastställda för understödjande

af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, med en tredjedel under hvartdera af åren 1884, 1885 och 1886.

Om remiss till vederbörande Utskott anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1884.

I. Lyttkens.

Uti denna motion instämma:

Carl Ifvarsson.

Lars Börjesson.

Joh. Bengtsson.

A. M. Lundberg.

A. M. Gudmundson.

A. W. Angel.

Bilaga 1.

S. A. K.

Under den 25 sistlidne Maj har Eders Kongl. Maj:t genom nådig remiss anbefalt Styrelsen för statens jernvägstrafik att afgifva underdånigt utlåtande i fråga om nådigt beviljande af tillstånd att anlägga följande jernvägar, nemligen:

a) för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag att anlägga en jernväg med normal spårvidd från *Helsingborgs stad öfver Engelholm genom Sinarpsdalen å Hallandsås öfver Båstad och Laholm till lämplig punkt i eller vid Halmstad;*

c) anläggning af en jernväg med normal spårvidd från *Halmstad till Falkenberg med eventuel fortsättning från sistnämnda stad till Varberg*, hvartill mellersta Hallands jernvägsaktiebolag i underdånighet anhållit om nådigt tillstånd.

Sedan Trafikstyrelsen tagit kännedom om de underdåniga utlåtanden i dessa frågor, som ej mindre Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader än vederbörande Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande afgifvit och hvad mera härtill hörande handlingar innehålla, får styrelsen underdånigst anföra följande.

Redan innan det nät af statsbanor och enskilda jernvägar, som genomskär mellersta och södra delarne af riket, vunnit sin nuvarande utsträckning, har det icke kunnat undfalla Trafikstyrelsen, att deruti felades en väsentlig länk, nemligen en direkt jernvägsförbindelse från Göteborg eller någon i dess närhet belägen punkt på vestra stambanan, längs den vestra kusten till Skåne, hvilken, om också icke lofvande en så betydande rörelse, som de äldre från landets inre delar till kusterna ledande banorna, icke desto mindre måste vara af den vikt för den allmänna samfärdseln och, i behovets stund, för rikets försvar, att frågan om dess tillvägbringande äfven för statens räkning och genom dess försorg endast kunde bero derpå, att insigten om denna förbindelses nytta och nödvändighet vunne en allmännare utbredning, och att erforderliga penningmedel kunde anskaffas.

Trafikstyrelsen hade tillika föreställt sig, att en dylik förbindelse, anlagd för statens räkning och med lika solid konstruktion som öfriga statsbanor, borde, såsom förut är yttradt, utgå från Göteborg eller dess närhet och på lämpligt afstånd från kusten, dock inom den mera befolkade och bördiga delen af Halland, under beröring af kuststäderna derstädes direkt eller medelst sidobanor, sträckas i sydostlig riktning öfver eller förbi Hallandsås till förening med det redan befintliga skånska jernvägsnätet.

Emellertid har, under det att åtgärderna till utvidgande af statsbanesystemet de senare åren uteslutande haft den norra stambanans utsträckning till föremål, intresset för en vestkustbana, synnerligen inom provinsen Halland och nordvestra delen af Skåne, vaknat till lif och såsom bekant framkallat kraftiga ansträngningar ej mindre af den förra provinsens landsting än af kommuner och enskilda personer att åstadkomma så väl nödiga undersökningar, planer och kostnadsförslag som ock, under påräknande af statens biträde, erforderliga medel till ifrågavarande jernvägsförbindelses bringande till verkställighet.

Frukten af dessa bemödanden har, sedan flera andra förslag öfvergifvits, framträdt i den form, som nu föreligger till E. K. M:ts nådiga pröfning, i det att dels ett bolag under benämning Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag begärt tillstånd att få anlägga en bana från Helsingborg direkt till Engelholm och vidare öfver Hallandsås genom Sinarpsdalen till Laholm och Halmstad — — — — —

Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som vid olika tider afgifvit underdåniga utlåtanden rörande alla dessa jernvägsförslag, har deruti så fullständigt utredt och granskat de tekniska förhållandena, att Trafikstyrelsen, som hufvudsakligen delar de af förstnämnda styrelse derom uttalade åsikter, icke finner sig befogad att i detta hänseende afgifva annat särskildt yttrande än att Styrelsen vidhåller sin tillförene i fråga om konstruktionen af för Rowanska ångvagnar och lättare lokomotiv afsedda jernbanor uttalade åsigt, att rälsvigten å sådana banor, som stå i omedelbar förbindelse med större jernvägar, ej bör understiga 17.2 kilogram per meter till undvikande af omlastningar samt att stängselskyldigheten, då största tillåtna tågastigheten inskränkes till 20 kilometer i timmen, kan modifieras på sätt som blifvit medgifvet för dylika mindre jernvägar i Skåne.

För egen del tillåter sig nu Trafikstyrelsen, med förbigående af såväl alla tekniska detaljer som de särskilda sökande bolagens olika utsigter att anskaffa tillräckligt kapital för de ifrågasatta jernvägsanläggningarna, att rörande koncessionsfrågan i underdånighet anföra följande:

Då nu inga eller få utsigter gifvas därför, att en ändamålsenlig direkt jernvägsförbindelse mellan Göteborg och det skånska jernvägsnätet i riktning mot såväl Helsingborg som Hesselholm kan vara för statens räkning utförd inom den närmaste framtiden, men emellertid, genom kommuners och enskilda personers kraftiga ansträngningar, en utväg öppnats att åtminstone en större del af en jernvägsförbindelse mellan dessa ändpunkter kunde komma till utförande, kan det ej vara med det allmännas intresse förenligt att lägga hinder i vägen för dessa bemödanden att ernå ett så viktigt mål, om också ej på ett lika fullständigt och tillfyllestgörande sätt, som om staten för egen räkning tagit frågan i egen hand. — — — — —

Antingen koncessioner emellertid beviljas för det ena eller andra eller i viss mån för begge de sökande bolagen, som täfla om linien emel-

lan Engelholm och Halmstad, äfvensom beträffande den nordligaste sträckningen emellan Halmstad och Varberg, så hemställer Trafikstyrelsen, lika med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att dervid fästes det uttryckliga vilkor, att hela sträckningen emellan Engelholm och Varberg skall anläggas med minst så solid öfverbyggnad som sistnämnda styrelse föreslagit, så att densamma åtminstone på en linie kan passeras med en hastighet af minst 35 à 40 kilometer i timmen.

På grund af hvad sålunda blifvit andraget, får Styrelsen i underdånighet hemställa, att koncession beviljas för linien Halmstad—Varberg, under vilkor att densamma utrustas med räler af 21,5 kilogram per meter eller 15 skålp. per fot, samt beträffande de alternativa linierna söder om Halmstad, för så vidt det låter förena sig med de finansiella utsigterna för deras åvägabringande, förorda koncessioner för

i tredje rummet

Halmstad—Sinarp—Engelholm—Helsingborg med minst 15 skålpunds räler och deremot svarande bäddning och utrustning i öfrigt å åtminstone sträckningen Halmstad—Engelholm.

Med djupaste etc.

C. O. TROILIUS.

C. Löfman.

Stockholm den 7 Juli 1882.

Bilaga 2.

Underdånigste memorial.

Genom nådig remiss den 11 innevarande månad har Eders Kongl. Maj:t behagat infordra chefsembetets vid Generalstaben underdåniga utlåtande i afseende på

dels af Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag sökt koncession för anläggning af en jernväg från Helsingborg öfver Engelholm och genom Sinarpsdalen till Båstad, Laholm och Halmstad;

dels — — — — —

dels af mellersta Hallands jernvägsaktiebolag sökt koncession för anläggning af en jernväg från Halmstad till Falkenberg och eventuellt Varberg.

Till underdånig åtlydnad häraf får chefsembetet anföra följande:

Bland de största bristerna i vårt jernvägsnät, sådant detta för närvarande befinnes, måste från militärisk synpunkt anses vara, att mellan det öfre Sverge och Skåne, der icke obetydligt mera än hälften af vårt kavalleri och en tredjedel af fältartilleriet äro förlagda, endast en enkelspårig jernvägsförbindelse står till buds på den 185 kilometer långa sträckan från Nässjö till Hesselholm. Under hvilka förhållanden arméns koncentration än må komma att ega rum, skall denna brist i jernvägsnätet medföra stora olägenheter, och särdeles om hufvudstyrkan skulle behöfva sammandragas till södra delen af riket, i hvilket fall alla de nordligare banornas trafikförmåga ej på långt när skulle kunna tillgodogöras, emedan från Nässjö söderut blott en linie finnes för att upptaga trafiken från dem alla.

Det är emellertid icke endast vid arméns första strategiska uppmarsch, som olägenheterna af blott en enda jernvägsförbindelse med Skåne skulle göra sig gällande; de skulle vara lika känbara äfven under fortgången af ett fälttåg, då behovet af hastiga truppförflyttningar ofta uppstår, hvartill kommer vådan deraf att, i händelse en fiendtlig korps lyckats framtränga till någon punkt af jernvägen emellan Nässjö och Hesselholm, all jernvägsförbindelse mellan Skåne och mellersta Sverige vore afbruten.

Det är således från försvarets synpunkt ett önskningsmål af den största betydelse, att ytterligare en jernvägslinie mellan Skåne och det öfre stambanenätet måtte komma till stånd. Detta dock under det oeftergiftiga vilkor, att den nya banans trafikförmåga motsvarar de fordringar, som möjligheten af en stark militärtrafik uppställer. Styrelsen för statens jernvägstrafik har i sitt, de nådiga remisshandlingarna åtföljande, underdåniga utlåtande framhållit, att, förutom de militära, äfven andra skäl så kraftigt tala för anläggandet af en stambana till förbindelse mellan vestra stambanans vestligaste del och det skånska jernvägsnätet, att tillvägbringandet af en sådan kan, om enskild bana i enahanda riktning icke

varder anlagd, betraktas endast såsom en tidsfråga. Det vore under sådant förhållande från militärisk synpunkt en verklig olycka, om en enskild, för trupptransport icke duglig jernväg komme till utförande, och sålunda aflägsnade möjligheten att erhålla en, såsom ofvan visats, nödvändig förbindelse, fullt brukbar för militära ändamål.

Hvad de nu ifrågasatta banorna angår, är den först nämnda, eller banan från Helsingborg genom Sinarpsdalen till Halmstad, oafsedt att densamma mellan Båstad och Laholm har en utstakning, som i krigstid icke torde tillåta dess begagnande för någon trafik, till följd af sina högst ofördelaktiga lutningsförhållanden (1 : 60) och svaga öfverbyggnad alldeles oduglig för en stark militärtrafik, hvarför chefsembetet, på grund af det ofvan anförda, icke kan i underdånighet tillstyrka nådig koncession för anläggande af denna bana, för så vidt ej derjemte en annan militärtrafikens fordringar motsvarande förbindelseled komme till stånd.

Den andra af de föreslagna banorna, från Engelholm genom Stafverhultsdalen förbi Laholm till Halmstad, delar med den först omhandlade olägenheten af en ofördelaktig utstakning — — — — —

Det om denna bana anförda gäller i allmänhet jemväl om den tredje föreslagna jernvägen, eller fortsättningen från Halmstad till Falkenberg och eventuelt Varberg, dock med den väsentliga skilnad, att för sistnämnda linie antagits den för militärtrafik helt och hållet otillräckliga skenvigten af blott 12 skålp. stål pr längdfot, hvarför chefsembetet tillstyrker koncession för denna banas anläggning endast under det vilkor att såsom äfven styrelserna för väg- och vattenbyggnader och för statens jernvägstrafik föreslagit, skenvigten icke får understiga 15 skålp. stål pr längdfot, hvilket är att anse såsom det yttersta minimum för möjligheten af banans användning till större militärtrafik.

Denna möjlighet beror dock icke endast af lutningsförhållandena och öfverbyggnadens beskaffenhet, utan äfven af mötesstationernas afstånd från hvarandra, af deras spårutrymme och af tillgång på vatten för lokomotivens behof. Chefsembetet anser sig därför, i afseende på de båda sist omnämnda banorna, böra i underdånighet föreslå följande bestämmelser:

att mötesstationerna anordnas på ett afstånd af högst 14 kilometer från hvarandra;

att vid dessa stationer anbringas mötesspår af 330 meters längd mellan fripålarne och med vaxel i båda ändar; eller att åtminstone hori-

sontalplanets längd medgifver ett skyndsamt utläggande af så beskaffade spår, när deraf göres behof; samt

att vattentillgång beredes, tillräcklig för en trafik af 16 tåg om dygnet i hvardera riktningen.

De nådiga remisshandlingarna bifogas i underdånighet.

Stockholm den 14 Juli 1882.

PATRIK FRIES

Befälhafvare för Generalstaben.

H. A. von Koch.

Till Kongl. Maj:t underdånigst.

Generalstaben med infordradt utlåtande angående tre i fråga satta jernvägsanläggningar i Skåne och Halland.

Lika lydande med Chefsembetets för Generalstaben i Kongl. Civil-Departementet förvarade originalskrifvelse af den 14 Juli 1882 intygas

Ex officio

Adolf Berencreutz

t. f. Registrator.

(stämpel)

Bilaga 3.

Beräkning af förhöjd kostnad å tyngre öfverbyggnad.

Det förut gjorda förslaget för banan Helsingborg—Halmstad med bibana till Höganäs skall ökas med följande summor pr gammal svensk mil om banan beslutas byggd med *tung öfverbyggnad*:

	Kronor	Kronor	Kronor
1:o. <i>Vägöfvergångar:</i>			
a) större vägöfvergångar, grindar $\frac{73 \text{ st.}}{10.2} = 7.15 \times 100 \dots$		715 —	
b) mindre vägöfvergångar, grindar $\frac{232 \text{ st.}}{10.2} = 22.74 \times 30 \dots$		682 20	1,397 20
2:o. <i>Hägnad:</i>			
72,000 fot à 0.15.....			10,800 —
3:o. <i>Öfverbyggnad:</i>			
834,380 fot stålskenor à 16 skålp. = 133,500 Ctr. à 700.....		934,500 —	
35,650 skarfförbindningar à 250		89,125 —	
174,000 slipers 8' × 9 verktum × 6 verktum à 1.70		295,800 —	
4,500 Ctr 60-orts spik à 12.00...		54,000 —	
117 st. vaxlar med inläggning à 500.00		58,500 —	
415,000 fot skenläggning med lyftning och justering à 0.30...		124,500 —	
850 kst. × 10.2 = 8,670 kst. grus- ning med lastning och trans- portering och lossning à 30.00		260,100 —	
5 vändskifvor à 8,000.00		40,000 —	
4 vagnvågar à 2,000.00		8,000 —	
Transport		1,864,525 —	12,197 20

	Kronor	Kronor	Kronor
Transport		1,864,525	12,197 20
Den förut beräknade lätta öfverbyggnaden frändrages härifrån, således för			
Helsingborg—Engelholm	307,370		
Engelholm—Laholm	459,061		
Laholm—Wäinge—Kistinge.....	210,845		
Kistinge—Halmstad	91,589		
Höganäs—Kattarp	165,170	1,234,035	
Rest		630,490	
således $\frac{630,490}{10.2} =$ pr mil.....			61,812
4:o. <i>Rullande materiel:</i>			
8 Lokomotiv..... à 42,000.00	336,000		
8 I kl. personvagnar à 8,000.00	64,000		
12 III kl. d:o à 5,000.00	60,000		
3 post- & bagagevagn. à 5,000.00	15,000		
10 täckta godsvagnar à 3,200.00	32,000		
90 öppna d:o à 2,200.00	198,000		
4 snöplogar à 1,500.00	6,000		
8 trattar à 80.00	640		
30 pressenningar à 100.00	3,000		
25 skrufbromsar à 300.00	7,500		
Tåginventarier, reservdelar m. m.	35,000		
Summa	757,140		
Den förut beräknade lätta rullande materielen frändrages härifrån, således för			
Helsingb:g—Halmstad 377,000			
Höganäs—Kattarp 78,470	455,470		
Rest	301,670		
Således $\frac{301,670}{10.2} =$ pr mil.....			29,575
Transport			103,584 20

	Kronor	Kronor	Kronor
Transport			103,584 20
5:o. <i>Husbyggnader:</i>			
4 st. I klassens stationsanordningar; å hvardera platsen			
Stationshus	17,000		
Afträde	1,700		
Godshus	4,000		
Personplattform	1,100		
Godsplattform	1,000		
Brunn	200		
Källare	400		
Ekonomihus	1,100		
Vattentorn	3,400		
Plattformsstängsel	400		
Semafor	300		
således 4 gånger	30,600	122,400	
6 st. mindre, II klassens stationsanordningar, å hvardera platsen			
Stationshus	6,000		
Afträde	1,100		
Godshus	1,400		
Personplattform	700		
Brunn	200		
Källare	300		
Ekonomihus	700		
Plattformsstaket	250		
Semafor	300		
Godsplattform	300		
således 6 gånger	11,250	67,500	
<i>I Helsingborg:</i>			
1 Godshus	5,000		
1 Lokomotivstall	5,000	10,000	
Transport		199,900	103,584 20

	Kronor	Kronor	Kronor
Transport		199,900	103,584 20
<i>Å linien:</i>			
2 Lokomotivstall	6,000		
30 Banvaktarstugor à 2,600.....	78,000	84,000	
<i>I Halmstad:</i>			
1 Lokomotivstall & verkstads- byggnad	50,000		
Förrådsbyggnader	6,000	56,000	
Stationsinventarier		34,000	
		373,900	
De förut beräknade mindre hus- byggnaderna frånräknas med...		270,500	
		103,400	
Således $\frac{103,400}{10.2} =$ pr mil.....			10,137
<i>6:o. Expropriation:</i>			
6 fot bredare än förut beräk- nadt pr mil			2,400
Summa pr mil			116,121 20
eller för hela linien 116,121.20 × 10.2 =			1,184,436 24

Skall 19-skålp. skenor användas, ökas kostnaden pr mil med 17,178.00.

Stockholm den 31 December 1881.

Jonas Wessel.

Bilaga 4.

Kortfattad berättelse om fortgången af Skåne—Hallands jernvägsanläggning, omfattande tiden från arbetenas påbörjande i Januari detta år till och med den 30 sistlidne November.

A. Terrasseringsarbeten.

Inalles färdigterrasserad, delvis matjordsbeklädd och putsad bana	95,954 meter.
» verkställd jordflyttning cirka	400,000 kbm.
» bergsprängning med transport	7,000 d:o.
» verkställda planerings- och dikningsarbeten på en sträcka af cirka	42,000 meter.

B. Vattenbyggnader.

a) *Å hufvudbanan Helsingborg—Halmstad.*

Bro öfver Skafvebäcken med 1 spann å 4 meter. Landfästena färdigmurade af granit, men öfverbyggnaden ännu icke upplagd.

D:o öfver Vegeån vid Vegeholm. Landfästena af granit i kallmur nära färdiga. Bärreglarna upplagda, men sleepers ännu icke. Spannvidden = 16,5 meter.

D:o öfver Gennevadsån. Landfästena af granit i kallmur färdiga och bärreglarna pålagda, men sleepers derå ännu icke. Spannvidden = 11 meter.

D:o öfver Trönningebäck. Landfästena färdigmurade af granit, men bärreglarna ej pålagda; spannvidden = 2,5 meter.

D:o öfver Fylleå eger färdigmurade landfästen af granit och bärreglarna pålagda, men sleepers endast provisoriskt; spannet 16,5 meter.

b) *Å tvärbanan Höganäs—Åstorp.*

Bro öfver Görslöfsån har färdigmurade landfästen, men saknar ännu öfverbyggnad; spännvidden = 5 meter.

D:o öfver Hasslarpsån. Landfästena färdigmurade, men bärreglarna ännu icke pålagda; spannet = 8 meter.

D:o öfver Vegeån vid Bolarp har färdigmurade landfästen af granit och pålagda bärreglar med sleepers; derå fästade spannet = 16,5 meter.

D:o öfver Kölebäcken har landfästena färdigmurade af granit, men bärreglarna ännu icke upplagda; spännvidden = 5,5 meter.

Afloopstrummor af granit, 72 st. färdigmurade, dels å hufvud- och dels å tvärbanan.

D:o af glacerade tegelrör, 24 st. utlagda, samtliga under tvärbanan.

C. **Vägbyggnader.**

Vägport vid Åstorp, fästena uppförda af granit i kallmur, men bärreglar saknas ännu; spannet = 4,5 meter.

Vägomläggningar, större äro utförda på en sträcka af 420 meter.

D:o mindre, äro utförda på en sträcka af 204 d:o.

Vägöfvergångar i banans plan, större, äro färdiga till ett antal af 5 st.

D:o d:o mindre, äro färdiga till ett antal af 63 st.

D. **Stängsel**

finnes ännu icke uppsatt, men cirka 20,000 stycken stängselstolpar af ek äro levererade.

E. **Telegrafer och signaler.**

Härför är ej ännu något vidgjordt.

F. **Öfverbyggnad.**

a) *Hufvudbanan* är spikad dels söderut från Halmstad på en sträcka af 11,200 meter, och häraf är ballastadt till full höjd 6,000 meter i längd,

återstående sträckan endast till hälften; och dels *norrut* från Kattarp på 5,000 meter i längd och deraf är ungefär halfva sträckan underballastad. Vid Helsingborg äro provisoriska spår utlagda emellan Helsingborgs nuvarande bangård och kallbadhuset på en längd af cirka 1,100 meter, hvarefter permanent blifvit skenlagdt till och öfver Viadukten samt vidare norrut på en sträcka af cirka 2,500 meter.

b) *Tvärbanan från Åstorp mot Höganäs* är skenlagd på en sträcka af 19,000 meter, hvaraf blifvit ballastadt till full höjd på cirka 14,000 meter i längd. På Kattarps station äro 6 st. permanenta vaxlar inlagda.

5,500 tons skenor med tillhörande skarvfjern, spik, skrufvar och bultar äro levererade.

60 st. vaxlar jemte korsningar samt cirka 130,000 st. sleepers af furu hafva blifvit levererade.

G. Rullande materiel.

3 st. 8-kopplade tenderlokomotiv af hvardera 24 tons vikt äro från Trollhättans mekaniska verkstad levererade, deraf 1 i Halmstad och 2 i Helsingborg.

75 st. godsvagnar hafva blifvit levererade från »Atlas» verkstad.

H. Husbyggnader.

Grundbyggnaderna för stationshuset och godsmagasinet vid Kattarp äro påbörjade.

1 vaktstuga af tegel under papptak har blifvit uppförd nära Gyhult.

I. Viadukten

vid Helsingborg är nu fullt färdig, med undantag af räcknet längs gångbanorna, och sista bestrykningen med oljefärg.

Af förestående korta berättelse synes, att Skåne—Hallands jernvägs-byggnad hittills bedrifvits med stor kraft, och på grund af vid flere inspektioner gjorda iakttagelser kan jag dessutom vitsorda det berömvärda sätt, hvarpå de särskilda terrasseringarna i allmänhet och stenarbetena isynnerhet blifvit utförda, så att ej ringaste skäl till anmärkning deremot förekommit.

Rullande materielen är af mig icke speciellt besigtigad, hvadan något yttrande om densammas beskaffenhet här icke afgifves.

Helsingborg den 18 December 1883.

Ant. Remmer.

Bilaga 5.

Kostnadsberäkning för Skåne—Hallands jernväg.

Enligt Styrelsens uppdrag har jag efter genomgående af bolagets räkenskaper och handlingar rörande jernvägens slutliga anläggningskostnad verkställt följande beräkning:

Det till grund för underdånig ansökan om koncession för anläggning af jernväg mellan Helsingborg och Halmstad och mellan Höganäs öfver Kattarp till Åstorp upprättade förslaget upptager för

jernvägen Helsingborg—Halmstad en beräknad kostnad af.....	Kronor	3,693,000: —
jernvägen Höganäs—Kattarp	»	416,000: —
jernvägen Kattarp—Åstorp	»	321,000: —

I. Summa Kronor 4,430,000: —

Vid granskning af detta förslag i Kongl. Väg- och vattenbyggnads-styrelsen ansågos för vinnande af större soliditet i jernvägens byggnad genom användande af tyngre och kraftigare skenor och för ökande af dess trafikförmåga genom anskaffande af större rullande materiel åtskilliga belopp böra läggas till den beräknade kostnadssumman, utgörande tillsammans

Kronor 367,500: —

och i följd häraf faststälde Kongl. Maj:t vid koncessionens utfärdande och arbetsplanens godkännande för jernvägens
 II. anläggning en kostnadssumma, stor..... Kronor 4,797,500: —

I förenämnda nådiga koncession förständigades jernvägsbolaget, enär i den godkända planen lutningar 1: 60 å banan flerstädes förekommo, bland hvilka de tvenne för öfvergången af Hallandsås erforderliga hade en nära sammanhängande längd af $\frac{1}{2}$ mil, att vid arbetets utförande söka, så vidt sådant utan alltför stor tillökning i kostnaden kunde ske, åstadkomma fördelaktigare lutningsförhållanden. I följd deraf lät bolagets styrelse i sammanhang med den för jernvägsbyggnadens utförande nödiga, definitiva utstakningen af banlinien, verkställa noggranna undersökningar, genom hvilka utröntes, att på samma gång de ogynsammare lutningarna 1: 60 öfverallt kunde utbytas mot lutningar, ej brantare än 1: 80, högst betydliga besparingar i anläggningskostnaden och banans längd kunde vinnas. Det kostnadsförslag, som för den sålunda omstakade linien jemte åtföljande profiler och plan utarbetades och till Kongl. Maj:ts nåd. stadfästelse inlemnades, och för hvilket de för det äldre förslaget gällande, af Kongl. Maj:ts godkända bestämmelser och grunder i afseende å sken-vigt, rullande materiel, stationer och öfriga anläggningar oförändrade bibehållits, uppgår till ett sammanlagdt belopp af Kronor 4,080,000: —

Ehuru vid tiden för detta förslags uppgörande och arbetets påbörjande — Januari månad innevarande år — utsigt sålunda förefans, att en ej obetydlig minskning i jernvägens anläggningskostnad i jämförelse med den till grund för koncessionen liggande kunde vinnas, hafva dock i följd af senare utrönta förhållanden följande ytterligare utgifter tillkommit, beroende dels och hufvudsakligast på den betydliga stegring i expropriationskostnaden, som visat sig drabba jernvägsbyggnaden, dels på bolagsstyrelsens senare och i anledning så väl deraf som af Kongl. Maj:ts nåd. resolution i frågor, rörande jernvägens byggnadssätt, samt yrkanden af kommuner och aktieegare, fattade beslut om förändringar i arbetsplanen, hvilka utgifter antingen redan till fullo verkstälts eller äro till sitt belopp kända och böra af bolaget gäldas:

a) *Expropriation.* Enligt bifogade af jernvägens expropriationslandtmätare å embetets vägnar upprättade beskrifning öfver den mark, som för jernvägen upplåtits, och sammandrag öfver därför erforderliga kostnader, komma utgifterna för jordlösen, ersättningar för olägenheter m. m. samt husflyttningar att uppgå till i rundt tal 728,800: —

Afgå i kostnadsförslaget N:o III härför uppförda 286,300: —

Återstår ökad expropriationskostnad till belopp af 442,500: —

Transport 442,500: —

Transport 442,500: —

b) *Strandskoning i Helsingborg* i följd af liniens utflyttning till stranden af sundet på yrkanden af Helsingborgs stadsfullmäktige och förminskning af eljest nödiga betydliga expropriationskostnader 73,000: —

c) *Viadukten utanför Helsingborg* 115,000: —

Anläggning häraf beslutad för undvikande af de betydliga ersättningar, hvarå yrkanden framstälts af närboende egare af gårdar och villor, hvilka genom utförande af den i arbetsplanen ingående stora bankfyllningen längs stranden af sundet skulle hafva afstängts från utsigten öfver sundet och derigenom förlorat i värde; äfvensom för inbesparande af den direkta lösningskostnaden för den större ytvidd mark, som af banken skulle upptagas i jemförelse med viadukten. Å andra sidan afgår från viaduktens ofvan angifna anläggningskostnad:

Kostnaden för 2:ne i arbetsplanen ingående vägportar..... Kronor 24,500: —

Kostnaden för anbringande af strandskoning längs banken, likaledes ingående i arbetsplanen Kronor 20,000: — 44,500: — 70,500: —

d) *Särskilda åtgärder för banans framdragande genom Engelholms kronoplantering*, hvilka ålagts bolaget genom Kongl. Maj:ts nåd. resolution den November 1883 och för hvilka ingen kostnad i arbetsplanen upptagits, förslagsvis 30,000: —

e) *Rullande materiel*. I sammanhang med de anordningar för ökande af jernvägens trafikförmåga medelst användande af tyngre öfverbyggnad och mindre branta lutningar, hvartill bolaget af Kongl. Maj:t förstädigats, har bolaget ansett nödigt anskaffa kraftigare lokomotiv och större

Transport 616,000: —

	Transport	616,000: —
antal vagnar än det första förslaget afsett; och uppkommer deraf en tillökning i kostnad för loko- motiv och vagnar af	Kronor	87,300: —
samt för vändskifvor af	»	12,200: —
		<u>99,500: —</u>
	Summa Kronor	715,500: —

Läggas här ofvan specificerade poster till kostnadssumman för den omstakade, till utförande fastställda linien Kronor 4,080,000: — kan jernvägens anläggningskostnad med visshet antagas uppgå
IV. till minst Kronor 4,795,500: — hvilket belopp visar sig i det närmaste motsvara den kostnadssumma (II), som i den af Kongl. Maj:t nådigst gillade arbetsplan faststälts såsom den för arbetets utförande gällande.

Helsingborg den 8 December 1883.

G. Lindeqvist.

Embets-utlåtande.

Efter noggrann jämförelse mellan ofvanstående summariska uppgifter och de handlingar, hvaruppå desamma grunda sig, får jag, i enlighet med min fasta öfvertygelse, ex officio vitsorda:

att anläggningskostnaden för Skåne—Hallands jernväg icke kan beräknas understiga fyra millioner sjuhundranittiofemtusen femhundra (4,795,500) kronor.

Helsingborg den 18 December 1883.

Ant. Remmer.

Sgr 4,795,500 kronor.

Bilaga 6.

Att den rullande materiel, som Skåne—Hallands jernväg redan anskaffat eller bestält, är konstruerad med hänsyn till nyare tiders förbättringar och kraf samt sådan, att den är fullt lämplig för anordnandet af snälltågstrafik;

att den derjemte är bestald vid inom landet varande samt ibland dess för de olika slagen förnämsta och bäst renommerade verkstäder, med tillämpning af statens jernvägars specifikationer och föreskrifter, i och för vinnande af fullständig garanti för ett omsorgsfullt utförande och användning af lämpliga materialier;

att hvad som redan levererats är utfördt med största omsorg och noggrannhet samt i alla afseenden af prima kvalitet, och

att den således motsvarar fordringarna på första klassens rullande materiel och är till alla delar jemförlig med densamma vid landets förnämsta jernvägar, intygas hämed.

Stockholm den 7 December 1883.

Erik Storckenfeldt,

Maskin-direktör vid statens jernvägar.

Bilaga 7.

Efter att hafva granskat listorna för teckning af aktier i Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag och de öfver uppbörden af sextio procent utaf tecknade aktiebeloppen upprättade förteckningar samt tillika hafva tagit del af ej mindre de vid bolagsstämmor med delegarne i nämnda bolag och styrelsens sammanträden förda protokoll än äfven af bolagets räkenskaper, får undertecknad, notarius publicus, på derom framställd begäran härmed intyga, att i sagda bolag äro med fullt bindande kraft tecknade aktier för ett sammanlagdt belopp öfverstigande två millioner femhundra tusen (2,500,000) kronor.

Helsingborgs Notarial-kontor den 19 December 1883.

Ex officio

G. Hoff.