

N:o 34.

Af Herr **Olsson**: *Om beviljande af ett lån till Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag.*

Då 1881 års Riksdag behandlade frågan om byggande för statens räkning af en vestkustbana från Skåne genom Halland till Göteborg, uttalade dåvarande Stats-Utskott, i sitt utlåtande i ärendet, följande:

»Utskottet — — — har funnit ifrågavarande förslag förtjent af Riksdagens uppmärksamhet. Den provins, som den föreslagna kustbanan skulle genomlöpa, synes vara i behof af jernvägsförbindelser; de orter banan skulle sammanbinda förete, i afseende å folkmängd och utveckladt näringslif, sådana förutsättningar, som pläga anses innebära goda utsigter till blifvande trafik. Ehuru Utskottet således ingalunda förbisett den vigt som denna jernvägsanläggning — — — synes ega, anser Utskottet sig likväl icke kunna tillstyrka Riksdagen att, med ytterligare utvidgning af stambanesystemet i de södra delarne af riket, besluta dess utförande för statens räkning såsom stambana. Deremot vill Utskottet — — ingalunda förneka, att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådaga-lägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med stats-understöd befrämjas. I sådant fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde vara för Kongl.

Måj: möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ämnar föreslå, — — — lärers särskild framställning till en blifvande riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig.»

Med stöd af detta uttalande väcktes vid 1882 års riksdag enskilda motioner angående statsbidrag till det eller de jernvägsbolag, som bildades för anläggande af hela vestkustbanan från Helsingborg till Göteborg eller delar deraf, hvilka motioner likväl, då frågan angående anläggningskostnad m. m. icke ansågs vederbörligen utredd, icke vunno Riksdagens bifall.

Under 1883 års riksdag väcktes å nyo motion angående statsbidrag till sydligaste delen af vestkustbanan, eller sträckan *Helsingborg—Halmstad*, hvarvid Stats-Utskottet i sitt betänkande yttrade följande:

»Utskottet anser det icke vara tillräckligt ådagalagdt, att behof af det begärda ytterligare låneunderstödet verkligen för Skåne—Hallands Jernvägsaktiebolag förefinnes — — — Vid sådant förhållande lär ett bifall i en eller annan form till motionärens framställning icke kunna med skäl ifrågasättas.»

Då arbetet på denna jernvägslinie sedan dess till en stor del utförts, så att fullständig utredning angående Skåne—Hallands jernvägs *verkliga* anläggningskostnad numera föreligger, och omständigheterna i öfrigt synas böra påkalla Riksdagens uppmärksamhet, vågar jag för Riksdagen framlägga hela detta jernvägsärende i sitt sammanhang.

Då Hallands läns landsting och samtliga de kommuner, som beröras af Skåne—Hallands jernväg, med högst känbara uppoffringar förenade sig om byggandet af ifrågavarande jernväg, såsom utgörande sydligaste delen af vestkustbanan, och hos regeringen dertill sökte nådigt tillstånd, ansåg orten för sin del sitt trafikbehof tills vidare fullt tillgodosedt genom en med lätt öfverbyggnad utrustad och i öfrigt enkelt anordnad jernväg, hvilken beräknades till en kostnad af *kronor 4,430,000*.

Redan vid koncessionens beviljande föreskref regeringen, i öfverensstämmelse med Väg- och vattenbyggnads-styrelsens m. fl. myndigheters förslag, *solidare öfverbyggnad, större* och för *militära ändamål* lämpade stationer, *ökad rörlig materiel* m. m., hvarför kostnadsförslaget af Väg- och vattenbyggnads-styrelsen höjdes från kronor 4,430,000 till *kronor 4,797,500*. Förutom denna förhöjning föreskrefs, att de förekommande lutningarna af 1 : 60 skulle, i den mån sådant utan allt för betungande

tillökning af kostnaden kunde ske, nedbringas till 1 : 80, på grund hvaraf nya sorgfälliga undersökningar anordnades, och bolaget, som härvid trodde sig kunna göra åtskilliga besparingar, framlade ny plan och profil till Kongl. Maj:ts pröfning och gillande, då största lutningarna fastställdes till 1 : 80, hvarjemte bolaget ålades göra vissa utvidgningar vid Båstad för tillgodoseende af strategiska ändamål.

Sedan ärendet vid detta stadium behandlades vid nästlidne års riksdag — då Stats-Utskottet icke fann behovet af ytterligare låneunderstöd vara till fullo ådagalagdt — har jernvägsarbetet fortskridit så, att, enligt bilagda intyg, utfärdadt af chefen i Södra Väg- och vattenbyggnadsdistriktet, Herr Majoren m. m. A. Remner, mer än $\frac{3}{4}$ af banans längd blifvit färdigterrasserad, hvarjemte skenor, syllar, rörlig materiel m. m. 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 anläggningskostnad. Denna beräkning, som, jemte tillhörande attester, härmed bifogas, utvisar, att anläggningskostnaden uppgår till ett belopp af *minst kronor 4,795,500*. Då jernvägsbolaget lyckats göra sällspordt fördelaktiga inköp af skenor, rörlig materiel m. m. och i *dessa* afseenden, likasom i arbetskostnaden för det ursprungligen beräknade jordarbetet, icke öfverskridit första kostnadsförslaget, har tillökningen i kostnad uppkommit, *dels* derigenom att jernvägsbolaget, — som bland annat fått föreskrift inlösa så mycket mark till stationer m. m., som kunde anses motsvara en utvecklad trafiks framtida behof — fått vidkännas oberäknadt hög kostnad för inlösen m. m. af den bördiga och dyrbara mark, som jernvägsbolaget så väl härför som för banan i allmänhet nödgats taga i anspråk; *dels* derigenom, att de förbättringar i byggnadssätt, som staten ansett erforderliga, icke blott öfverstigit den beräknade direkta kostnaden för dessa arbeten ensamt, utan äfven, för att kunna fullt tillgodogöras, ingripit i de flesta öfriga delar af jernvägsbyggnaden och nödvändiggjort andra förbättringar, derest jernvägsarbetets delar skulle kunna anses inbördes motsvara hvarandra.

Genom dessa ökade kostnader befinnes jernvägsanläggningen framträda i ett vida fullkomligare skick och vara utrustad med större trafikförmåga, än orterna ursprungligen afsett, hvadan banan torde anses fullt motsvara de behof, som för statens ändamål ansetts önskvärda, och utgör en fulländad del af den beräknade vestkustbanan. Att hela jernvägsanläggningen genom detta solidare och efter statens fordringar anordnade

byggnadssätt blifvit af största vigt och betydelse för det *allmännas* behof, torde vara uppenbart, hvarföre jag i detta hänseende, och under erinran om de kraftiga åtgärder för banans fortsättning mot Göteborg, som också redan pågå, endast vågar bemärka fördelarne för *postbefordringen*, för *strategiska* ändamål, för den stora *kontinentala gods- och persontrafiken* från Norge och Göteborg, — hvilken har sin kortaste, billigaste och under stränga vintrar ofta *enda* säkra öfverfart öfver sundet mellan Helsingborg och Helsingör, der äfven ångfärjeförbindelse blifvit ifrågasatt och lättast åstadkommes, — samt slutligen för *stenkolsindustrien*, i det att de stenkolsförande fälten vid Höganäs fått sin länge saknade förbindelse med allmänna jernvägsnätet.

Då nu för dessa ändamåls vinnande kostnaden för jernvägsanläggningen i sin helhet, enligt ofvannämnda verifierade beräkning, uppgår till kronor 4,795,500, och bolaget till dessa kostnaders bestridande förfogar *dels* öfver sitt genom ytterligare ansträngningar, från 2,399,800 kronor till 2,500,000 kronor förökade aktiekapital, *dels* beviljad statslån af 1,500,000 kronor, eller tillsammans kronor 4,000,000, så återstår en brist af kronor 795,500 att fylla. Redan under förlidet år hade jernvägsbolaget, vid en till Kongl. Maj:t ingifven underdånig ansökan om lån ur den allmänna lånefonden till enskilda jernvägsbyggnader, närmelsevis beräknat denna brist, hvarföre jernvägsbolaget hemstälde om lån till belopp af kronor 2,398,750 eller *halfva* anläggningskostnaden, hvarpå Kongl. Maj:t täcktes ur nämnda lånefond bevilja endast ofvannämnde kronor 1,500,000, eller ej fullt *tredjedelen* af anläggningskostnaden. För anskaffande af bristande belopp återstår således icke annat för jernvägsbolaget än att utfärda obligationer, på sätt dess bolagsordning medgifver. Härvid uppkommer likväl den svårigheten, att staten, som beviljat lån till endast $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden, förbehållit sig att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets hela jernväg med alla dertill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom med förmansrätt 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.

Med anledning af denna ställning synes billigheten kräfva, att jernvägsbolaget, som fått vidkännas stora kostnader för att tillfredsställa det allmännas behof, och derjemte uppfyllt alla de betingelser för erhållande af statslån, som, genom 1881 års riksdagsbeslut, blifvit fastställda, måtte

för ifrågavarande viktiga kommunikationsled tillerkännas en tillökning af förenämnda lån med kronor 795,500, då lånet i sin helhet skulle uppgå till kronor 2,295,500 och således *i alla fall icke belöpa sig till halfva anläggningskostnaden* enligt Kongl. Maj:ts resolution af den 6 Oktober 1882, deruti Kongl. Maj:t redan »fastställt kostnadsförslagen för ifrågavarande jernvägsanläggningar att, så vidt kostnaden må tagas till grund för beräkande af statslånets belopp, sluta — — å kronor 4,797,500». Då Hallands län, ehuru i stort behof af lättade kommunikationer, likväl hittills erhållit endast ringa understödsbelopp till jernvägsanläggningar i förhållande till andra län, och någon direkt uppoffring af statskassan nu heller icke ifrågasattes, utan endast ett lån med samma ränta och amortering, som bestämts för den allmänna lånefonden till enskilda jernvägar, och Skåne—Hallands jernväg dessutom, genom sitt solida byggnadssätt och för trafiken fördelaktiga läge, måste anses erbjuda för staten fullt betryggande säkerhet för lånebeloppet, har jag vågat föreställa mig frågan vara förtjent af Riksdagens uppmärksamhet.

På grund häraf vågar undertecknad, jemte anhållan att, under ärendets behandling, i vederbörande Utskott få inlemnna nödiga handlingar m. m., vördsamt 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 hvartera af åren 1884, 1885 och 1886.

Om remiss till vederbörande Utskott anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1884.

P. Olsson.

Häruti instämna:

I. Wallberg.

Alfr. Bexell.

L. W. Lothigius.

Th. C:heim Gyllensköld.

Bilaga 1.

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 färdigtterrasserad, 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 à 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. Spännvidden = 16,5 meter.

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

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

Aflopptrummor 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 räcket 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 blifvit utförda, så att ej ringaste skäl till anmärkning deremot förekommit.

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

Helsingborg den 18 December 1883.

Ant. Remmer.

Bilaga 2.

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:t godkända bestämmelser och grunder i afseende å sken- vigt, rullande materiel, stationer och öfriga anläggningar oförändrade bibe-
 III. hållits, uppgår till ett sammanlagdt belopp af Kronor 4,080,000: —

Ehuru vid tiden för detta förslags uppgörande och arbetets påbör- jande — Januari månad innevarande år — utsigt sålunda förefans, att en ej obetydlig minskning i jernvägens anläggningskostnad i jemförelse med den till grund för koncessionen liggande kunde vinnas, hafva dock i följd af senare utrönta förhållanden följande ytterligare utgifter tillkom- mit, beroende dels och hufvudsakligast på den betydliga stegring i expro- priationskostnaden, som visat sig drabba jernvägsbyggnaden, dels på bolags- styrelsens senare och i anledning såväl 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 jern- vägens expropriationslandtmätare å embetets väg- nar upprättade beskrifning öfver den mark, som för jernvägen upplåtits, och sammandrag öf- ver därför erforderliga kostnader, komma utgif- terna 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 jämförelse 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 fyramillioner sjuhundranittiofemtusen femhundra (4,795,500) kronor.

Helsingborg den 18 December 1883.

Ant. Remmer.

Sgr 4,795,500 kronor.

Bilaga 3.

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 qvalitet, 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 4.

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 framstald 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.