

## N:o 6.

Ank. till Riksd. Kansli den 14 Febr. 1884, kl. 2 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning, dels om lån åt två enskilda jernvägsbolag.* (R. A.)

Stats-Utskottet får härmed afgifva yttrande öfver de vid innevarande riksdag väckta, till Utskottet remitterade förslag dels af Kongl. Maj:t och en enskild motionär angående fortsättning af statens jernvägsbyggnader i Norrland, dels af enskilde motionärer angående beviljande af lån för jernvägsanläggningar från Helsingborg till Halmstad och från Halmstad till Varberg.

## 1:o.

*Angående fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå.*

I den nådiga propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå för år 1885 anvisa 2,000,000 kronor.

Härjemte har i en inom Första Kammaren väckt, till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 39) Herr *J. E. Nyström* hemställt, bland annat, att Riksdagen måtte höja anslaget för 1885 för norra stambanans fortsättning till Sollefteå vid Ångermanelfven, om ej till tre millioner kronor, såsom byggnadsstyrelsen 1881 föreslagit, så till hvad det nu vore eller 2,500,000 kronor, i stället för af Kongl. Maj:t åskade två millioner kronor.

Af det vid ofvannämnda nådiga proposition fogade statsrådsprotokoll (sjette hufvudtiteln sid. 62) inhemtas, att Väg- och vattenbyggnads-

styrelsen i underdånig skrifvelse den 20 November 1883, i fråga om fortsättning af arbetena å stambanan Bräcke-Sollefteå, för hvilken bana anläggningskostnaden beräknats till 11,250,000 kronor, deraf för hvartdera af åren 1882 och 1883 beviljats 2,000,000 kronor och för innevarande år 2,500,000 kronor, anført, att sedan bandelen mellan Bräcke och Håsjö om 6,3 mil den 15 sistlidne Oktober blifvit för allmän trafik upplåten, och då någon sådan omständighet, som föranledde styrelsen att för detta år begära ett förhöjdt anslag af 2,500,000 kronor, nu icke vore för handen, styrelsen ansåge, att arbetena för denna stambanas byggande under år 1885 kunde ändamålsenligt bedrifvas med ett anslag af 2,000,000 kronor.

Vid sådant förhållande torde någon förhöjning af anslagsbeloppet utöfver hvad Kongl. Maj:t begärt så mycket mindre kunna af Utskottet tillstyrkas som motsvarande jernvägsbyggnadsanslags bestämmande för innevarande år till 2,500,000 kronor föranleddes af särskilda, i 1883 års statsverksproposition angifna, men nu ej för handen varande skäl och anslagets bestämmande för år 1885 till 2,000,000 kronor öfverensstämmer med den åsigt, Riksdagen i sin underdåniga skrifvelse den 17 April 1883 (N:o 20) uttalat derom att något hinder ej torde kunna möta mot fördelning på ytterligen tre år af de 4,750,000 kronor, som för tiden från och med år 1885 af ofvan angifna, beräknade kostnadsbelopp återstode.

Utskottet hemställer alltså,

att, med bifall till Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition och med afslag å Herr Nyströms motion i hvad den rörer förevarande anslag, Riksdagen må, till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå, för år 1885 anvisa ett belopp af 2,000,000 kronor.

2:o.

*Angående norra stambanans fortsättning från Sollefteå m. m.*

I sin ofvan omförmälda motion har Herr Nyström tillika hemställt, att Riksdagen måtte besluta att fortsätta norra stambanans framdragande från Sollefteå till Umeå, Skellefteå, Pite—Lule elf eller Lule—Ofotenbanan, och derest hinder ej mötte — hellre än att utländingar, enligt en af motionären omförmäld koncession, skulle göra det — äfven till Haparanda;

att erforderliga medel för det sålunda afsedda fullbordandet af stambanenätet och för bidrag till erforderliga bibanor i Norrland, nemligen

omkring trettio millioner för sträckan Sollefteå—Lule, nio millioner derifrån till Haparanda, samt t. ex. elfva millioner för bibanor, måtte, för så vidt inflytande inkomster från jernvägarne ej lemnade tillgång, anskaffas genom ett helst inhemskt obligationslån, att användas, om ej med sex millioner kronor årligen, såsom vid byggandet af tvärbanan Östersund—Norge, dock med fyra millioner och med arbetets ställande på entreprenad, på det att banan måtte kunna blifva färdig till Lule elf inom senast tolf år och ju förr dess hellre kunna draga rörelsen åt söder inom egna landamären; och

att, derest sådana beslut nu ej utan föregångna undersökningar och utredningar kunde fattas, Riksdagen måtte dels anslå femtio tusen kronor för att Kongl. Maj:t måtte blifva i tillfälle att med dessa och de af Vesterbottens landsting anslagna 18,000 kronor, samt hvad andra norrländska landsting kunde anvisa, låta under instundande sommar verkställa erforderliga, fullständigt detaljerade, sammanhängande undersökningar för stambanans framdragande genom Norrland, dels ock i underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes till nästa Riksdag afgifva förslag om banans sträckning, om banbyggandets fortsättning, samt om och under hvilka vilkor och statsbidrag enskilda svenska män kunde få fortsätta stambanebyggandet, derest staten ej ville göra det.

Beträffande motiven till Herr Nyströms förslag måste Utskottet hänvisa till sjelfva motionen (N:o 39 af de i Första Kammaren afgifna), hvilken är allt för omfattande för att kunna i detta utlåtande intagas.

Vidkommande åter sjelfva saken, lärer det vara uppenbart, att frågan, om, när och huru jernvägsbyggandet från Sollefteå må kunna och böra fortsättas är af för stort omfång och alltför invecklad att redan nu kunna af Riksdagen pröfvas. Motionären har ock hemställt, bland annat, om beviljande af ett anslag för undersökningars anställande. För den händelse att Kongl. Maj:t skulle finna sådana undersökningar vara af nöden, lärer Kongl. Maj:t dock ej sakna medel och utvägar att låta verkställa desamma, och Utskottet hemställer fördenskull,

att Herr Nyströms ifrågavarande motion, i hvad den afser jernvägsbyggnadernas fortsättning från Sollefteå, må af Riksdagen lemnas utan afseende.

3:o.

*Angående anslag till låneunderstöd för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag.*

I afgifna och till Stats-Utskottets behandling remitterade motioner hafva inom Första Kamnaren Herr *P. Olsson*, med hvilken Herrar *I.*

Wallberg, Alfr. Bexell, L. W. Lothigius och Th. C:heim-Gyllensköld instämt (motion N:o 34), och inom Andra Kammaren Herr I. Lyttkens, med hvilken Herrar Carl Ifvarsson, Lars Börjesson, Joh. Bengtsson, A. M. Lundberg, A. M. Gudmundson och A. W. Angel instämt (motion N:o 123), föreslagit, att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 795,500 kronor, 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 hvarterdera af åren 1884, 1885 och 1886.

I den inom Första Kammaren väckta motionen har, efter det motionären omförmålt hvad i detta ärende vid de senaste riksdagarne förekommit, vidare andragits, att, då Hallands läns landsting och samtliga de kommuner, som beröras af Skåne—Hallands jernväg, med högst kånbara 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 4,430,000 kronor.

Redan vid koncessionens beviljande hade regeringen, i öfverensstämmelse med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens m. fl. myndigheters förslag, föreskrifvit *solidare öfverbyggnad, större* och för *militära ändamål lämpade stationer, ökad rörlig materiel* m. m., hvarför kostnadsförslaget af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjdes från 4,430,000 kronor till 4,797,500 kronor. 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, hade jernvägsarbetet fortskridit så, att, enligt intyg af chefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, Majoren m. m. A. Remmer, mer än  $\frac{3}{4}$  af banans längd blifvit färdigtterrasserad, 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 utvisade att anläggningskostnaden uppginge till ett belopp af *minst 4,795,500 kronor*. Då jernvägsbolaget lyckats göra sällspordt fördelaktiga inköp af skenor, rörlig materiel m. m. och i *dess* afseenden, likasom i arbetskostnaden för det ursprungligen beräknade jordarbetet, icke öfverskridit första kostnadsförslaget, hade 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 befundes 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 utgjorde 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, har motionären ansett vara uppenbart, hvarför motionären i detta hänseende, och under erinran om de kraftiga åtgärder för banans fortsättning mot Göteborg, som också redan påginge, endast fäst uppmärksamheten på fördelarne för *postbefordringen*, för *strategiska* ändamål, för den stora *kontinentala gods- och persontrafiken* från Norge och Göteborg, — hvilken hade sin kortaste, billigaste och under stränga vintrar ofta *enda* säkra öfverfart öfver sundet mellan Helsingborg och Helsingör, — 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 verifierad beräkning, uppginge till 4,795,500 kronor, och bolaget till dessa kostnaders bestridande förfogade öfver *dels* 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 4,000,000 kronor, så återstode en brist af 795,500

kronor 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, hvarför jernvägsbolaget hemställt om lån till belopp af 2,398,750 kronor eller *halfva* anläggningskostnaden, hvarpå Kongl. Maj:t täckts ur nämnda lånefond bevilja endast ofvannämnda 1,500,000 kronor eller ej fullt *tredjedelen* af anläggningskostnaden. För anskaffande af bristande belopp återstode således icke annat för jernvägsbolaget än att utfärda obligationer, på sätt dess bolagsordning medgäfvde. Härvid uppkomme 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 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.

Med anledning af denna ställning syntes, enligt motionärens åsigt, billigheten kräfva, att jernvägsbolaget, som fått vidkännas stora kostnader för att tillfredsställa det allmännas behof, och derjemte uppfylt alla de betingelser för erhållande af statslån, som, genom 1881 års riksdagsbeslut, blifvit fastställda, för ifrågavarande viktiga kommunikationsled tillerkändes en tillökning af förenämnda lån med 795,500 kronor, då lånet i sin helhet skulle uppgå till 2,295,500 kronor 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 4,797,500 kronor. 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, hade motionären ansett frågan förtjent af Riksdagens uppmärksamhet.

I den inom Andra Kammaren väckta motionen åter erinras derom att, då Riksdagen vid förutvarande behandling af frågan om jernväg mellan Göteborg och Helsingborg ansett densamma ej vederbörligen ut-

redd och alltså ej bifallit i sådant hänseende gjorda framställningar, hade Hallands läns invånare, som ansett 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, därför beslutat att dela jernvägsanläggningen i 3:ne delar, den ena omfattande sträckan Helsingborg—Halmstad, den andra sträckan Halmstad—Varberg och den tredje sträckan Varberg—Göteborg.

Utan annat understöd än af landstinget i Halland hade det emellertid ansetts 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 ovilkorligen skulle uppstå å denna bana, till följd hvaraf bolaget beslutat 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 blefve färdiga, och en utvecklad trafik sådant kräfde, kunna inlägga tyngre öfverbyggnad och anskaffa derefter lämpad rörlig materiel.

Vid koncessionens beviljande hade likväl 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 hade alltså ej fått bygga banan med blott och bart afseende på *deras* behof, som tillsläppte penningarne, det vill säga ensamt ortens behof, utan hade fått sig ålagdt att bygga banan *så*, att den uppfylde *det allmännas* samt *militära* behof.

Jernvägsbolaget, som för vinnande af tillstånd att få bygga jernvägen måste underkasta sig dessa vilkor, hvilka från det allmännas sida voro fullkomligt riktiga och nödvändiga, fastän de för ortens enskilda behof kunde undvaras, ansträngde sig ytterligare med aktieteckning, och såväl 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 äfvän 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.

En vid sistlidna års riksdag af samme motionär gjord framställning om lån åt Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag hade afslagits; och det hade, vid tiden för berörda motions pröfning, ej varit möjligt att noggrant bestyrka huru stort belopp banans anläggning skulle kosta; *nu* deremot vore arbetet så långt framskridet att man med visshet kunde angifva åtminstone den summa, som *allra minst* behöfdes.

Vid behandlingen af förevarande förslag har Utskottet tagit del af följande dels vid motionerna fogade, dels Utskottet tillhandahållna handlingar, nemligen:

1:o) en af Kaptenen vid Kongl. Väg- och vattenbyggnadscorpsen G. Lindeqvist den 8 December 1883 upprättad kostnadsberäkning för Skåne—Hallands jernväg, af innehåll *att*, då 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 upptog för

jernvägen Helsingborg—Halmstad en beräknad kostnad af .....	Kr. 3,693,000: —
jernvägen Höganäs—Kattarp .....	» 416,000: —
jernvägen Kattarp—Åstorp .....	» 321,000: —
	<hr/>
	Summa Kr. 4,430,000: —

men vid granskning af detta förslag i Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, 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 ansetts böra läggas till den beräknade kostnadssumman, utgörande tillsammans ... Kr. 367,500: —

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

*att* jernvägsbolaget i förenämnda nådiga koncession, enär i den godkända planen lutningar 1 : 60 å banan flerstädes förekomme, förständigats



att vid arbetets utförande söka, så vidt sådant utan allt för stor tillökning i kostnaden kunde ske, åstadkomma fördelaktigare lutningsförhållanden; i följd hvaraf bolagets styrelse, i sammanhang med den för jernvägsbyggnadens utförande nödiga, definitiva utstakningen af banlinien, låtit verkställa noggranna undersökningar, genom hvilka utrönt, att på samma gång de ogynsammare lutningarna 1:60 öfver allt kunde utbytas mot lutningar, ej brantare än 1:80, högst betydliga besparingar i anläggningskostnaden och banans längd kunde vinnas; att det kostnadsförslag, som för den sålunda omstakade linien jemte åtföljande profiler och plan utarbetats och till Kongl. Maj:ts nådiga stadfästelse inlemnats, och för hvilket de för det äldre förslaget gällande, af Kongl. Maj:t godkända bestämmelser och grunder i afseende å skenvigt, rullande materiel, stationer och öfriga anläggningar oförändrade bibehållits, uppginge till ett sammanlagdt belopp af 4,080,000 kronor; att, ehuru vid tiden för detta förslags uppgörande och arbetets påbörjande — Januari månad år 1883 — utsigt sålunda förefunnits att en ej obetydlig minskning i jernvägens anläggningskostnad i jämförelse med den till grund för koncessionen liggande kunde vinnas, 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 nådiga 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 vore till sitt belopp kända och borde af bolaget gäldas, nemligen

a) ökad kostnad för expropriation, upptagen enligt en af förordnade expropriationslandtmätaren vid Skåne—Hallands jernväg M. C. Liander, på embetets vägnar, den 7 December 1883 uppgjord beräkning till ..... Kr. 442,500: —

b) strandskoning i Helsingborg, beslutad i följd af liniens utflyttning till stranden af sundet på yrkanden af Helsingborgs stadsfullmäktige och för åstadkommande af förminskning af eljest nödiga betydliga expropriationskostnader ..... » 73,000: —

c) ökad kostnad för viadukt utanför Helsingborg, som beslutats för undvikande af betydliga ersättningar till egare af gårdar och villor samt för inbespa-

Transport Kr. 515,500: —

	Transport	Kr.	515,500: —
rande af lösningskostnad för den större ytvidd mark, som af en bankfyllning skulle upptagas, i jämförelse med viadukten .....	»		70,500: —
d) Särskilda åtgärder för banans framdragande genom Engelholms kronoplantering, hvilka ålagts bolaget genom Kongl. Maj:ts nådiga resolution i November 1883 och för hvilka ingen kostnad i arbetsplanen upptagits, förslagsvis .....	»		30,000: —
e) ökad kostnad för rullande materiel .....	»		99,500: —
	Summa	Kr.	715,500: —
hvilket belopp, lagdt till den ofvan anförda kostnads-summan för den omstakade linien.....	»		4,080,000: —

utvisade, att jernvägens anläggningskostnad med viss-  
het kunde antagas uppgå till minst ..... Kr. 4,795,500: —  
varande å denna kostnadsberäkning af Distriktchefen, Majoren A. Rem-  
mer tecknadt ett embetsutlåtande, af innehåll att, efter noggrann jem-  
förelse mellan ofvanstående summariska uppgifter och de handlingar,  
hvaruppå desamma grundade sig, distriktchefen vitsordade, att anlägg-  
ningskostnaden för Skåne—Hallands jernväg icke kunde beräknas under-  
stiga 4,795,500 kronor;

2:o) ett af Notarius Publicus i Helsingborg G. Hoff den 19 Decem-  
ber 1883 utfärdadt intyg, att i Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag vore  
med fullt bindande kraft tecknade aktier för ett sammanlagdt belopp  
öfverstigande 2,500,000 kronor;

3:o) ett af Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik den 7 Juli  
1882 afgifvet underdånigt utlåtande, hvaraf Utskottet tillåter sig att med-  
dela 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 all-  
männa samfärdseln och, i behofvets stund, för rikets försvar, att frågan  
om dess tillvägbringande äfven för statens räkning och genom dess för-  
sorg 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 ifrågasvarande jernvägsförbindelses bringande till verkställighet.

Då nu inga eller få utsigter gifvas därför, att en ändamålsenlig direkt jernvägsförbindelse mellan Göteborg och det skånska jernvägsnätet i riktning mot så väl Helsingborg som Hessleholm 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 emellan 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

\*) det ena afseende sträckning genom Sinarpsdalen, det andra genom Stafverhultsdalen.

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 å 40 kilometer i timmen».

4:o) ett den 14 Juli 1882 af Generalstaben afgifvet underdånigt utlåtande, af följande hufvudsakliga innehåll:

»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 enkel-spårig 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 upp-marsch, 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 behofvet af hastiga truppflyttningar ofta uppstår, hvartill kommer vådan deraf att, i händelse en fiendtlig corps 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 oefter-gifliga 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, 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 eventuellt 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 fripälarna och med vaxel i båda ändar; eller att åtminstone horisontalplanet 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 rigtningen.»*

Af ofvanstående handlingar, särskildt Trafikstyrelsens och Generalstabens yttranden, torde oförtydligt framgå, af hvilken stor vikt den s. k. vestkustbanan måste blifva ej blott såsom länk i landets kommunikationsväsende under fredstid, än ock med hänsyn till landets försvar. Denna bana synes därför väl förtjent att med tillräckliga lånebidrag af staten understödjas.

Sedan Riksdagen åren 1871 och 1876 till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar anslagit 10,000,000 kronor för hvardera af de efter dessa år följande femårsperioder, föreslog Stats-Utskottet vid 1881 års riksdag, efter beräkning af det saunolika behovet, motsvarande anslags bestämmande för åren 1882—1886 till 7,500,000 kronor, hvilket belopp dock af Utskottet ansågs för knappt för att medgifva användande af någon del deraf till befrämjande af vestkustbanans anläggning; hvarför Utskottet ock antog för gifvet och i sitt utlåtande N:o 40 uttalade den åsigt, att statsbidrag till denna banas utförande torde blifva föremål för särskild framställning till en blifvande Riksdag. Då emellertid 1881 års Riksdag nedsatte det af Utskottet föreslagna, ofvan angifna beloppet till 5,000,000 kronor, blef det naturligtvis ännu mera onöjligt att på ett tillfredsställande och behovet motsvarande sätt af detta anslag lemna medel till nämnda viktiga jernvägsanläggning.

Stats-Utskottets vid 1882 års riksdag i dess utlåtande N:o 42 gjorda förslag om lån till jernvägsanläggning från Engelholm till Göteborg blef, då ärendet af Riksdagen ansågs ej vara utredt, afslaget, och det återstod derefter för vederbörande intressenter ej annat än att uppdelade vestkustbanan i sektioner och söka åstadkomma dessa en i sänder.

Efter det Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag för sin bana från Helsingborg till Halmstad erhållit statslån till belopp af endast 1,500,000 kronor, och då ytterligare lånebidrag till denna bana vid 1883 års riksdag begärdes, kunde, i ärendets då befintliga skick, behovet af ett sådant bidrag ej ännu ådagaläggas.

Nu deremot är, såsom ofvan torde visats, ärendet fullständigt utredt, ritningar och kostnadsförslag äro fastställda, en stor del af arbetet utförd, samt kontrakt om det väsentligaste af återstoden afslutade, och det är behörigen vitsordadt, att anläggningskostnaden uppgår till minst 4,795,500 kronor, samt att den verkställda aktieteckningen utgör mer än hälften af denna summa, under det åter det beviljade statslånet utgör mindre än en tredjedel deraf.

Bolaget är visserligen pliktigt att anskaffa det felande beloppet, 795,500 kronor, men någon rubbning eller eftergift i denna dess förpligtelse begäres icke heller. De väckta motionerna gå endast derpå ut

att staten, med hänsyn till de fördelar, det allmänna af jernvägsanläggningen hemtar, må genom lån befria bolaget från tvänget att anskaffa de felande medlen på vilkor, genom hvilka delegarnes medelst det betydliga aktiekapitalets tillskjutande redan gjorda uppoffringar komme att ytterligare ökas.

Denna framställning synes Utskottet särdeles billig. I fråga om en bana, som till mer än halfva anläggningskostnaden utföres med tillskott, lemnade utan återbetalningsskyldighet, och hvilken genomgår bördiga orter samt utgör en vigtig del af en antagligen i den närmaste framtiden avvägbragt kommunikationsled, som sammanbinder ej mindre än åtta städer, torde full säkerhet för lånemedlens återbekommande förefinnas, helst om bolagets hela lånebehof blir på billiga vilkor fylldt.

Staten har sjelf genom ur det allmännas synpunkt meddelade bestämmelser väsentligen fördyrat anläggningen. Genom att för den del af kostnaden, ej fullt en tredjedel, staten såsom lån tillsläppt, betinga sig bästa inteckning i hela jernvägen har staten ock för bolaget försvårat fyllandet på fördelaktiga vilkor af det återstående lånebehofvet. Ötvifvelaktigt eger staten äfven ett intresse i att, så vidt möjligt, förekomma utsläppandet af enskilda bolags obligationer på den utländska lånemarknaden, och om, efter hela vestkustbanans fullbordande, det, såsom antagligt är, finnes ändamålsenligt och för trafiken önskligt, att de särskilda bolag, hvilka åstadkommit denna kommunikationsled, sammanslås till ett med gemensam förvaltning, kan det, med hänsyn till de inteckningar, som belasta jernvägen i dess helhet, vara, äfven för staten, en afsevärd fördel, att ej flera långifvare finnas, med inteckningssäkerhet i olika delar af jernvägsanläggningen.

Staten har tillföre till och med genom anslag utan återbetalningsskyldighet understödt jernvägar, hvilkas läge gjort dem för det allmänna af särdeles vigt, såsom då Dalslands jernvägsaktiebolag och Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag erhållit anslag, det förra bolaget till belopp af 1,000,000 kronor, det senare till belopp af 1,100,000 kronor, likasom ock för fullbordande af jernvägen Nässjö—Oskarshamn lemnats anslag å 1,000,000 kronor utan återbetalningsskyldighet. Exempel saknas ej heller derpå, att staten lemnat jernvägsbolag ytterligare lån utöfver redan beviljadt, såsom då år 1878 staten öfvertog Bergslagernas jernvägsaktiebolags obligationer till belopp af 6,753,000 kronor.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen måtte, med bifall till Herrar Olssons och Lyttkens' motioner, bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett anslag af 795,500 kronor, att un-

der enahanda vilkor och bestämmelser, som af 1881 års Riksdag blifvit fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån åt Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag och utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1884, 1885 och 1886.

## 4:o.

*Angående anslag till låneunderstöd för Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag.*

Inom Första Kammaren har Herr *Alfr. Bexell*, med hvilken Herrar *I. Wallberg*, *Th. C.heim-Gyllensköld*, *L. W. Lothigius* och *P. Olsson* instämt (motion N:o 43), och inom Andra Kammaren Herr *A. M. Gudmundson*, med hvilken Herrar *I. Lyttkens*, *Carl Ifvarsson*, *A. M. Lundberg*, *Lars Börjesson*, *Joh. Bengtsson* och *A. W. Angel* instämt (motion N:o 125), föreslagit, att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 1,555,000 kronor, 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 Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag, med en tredjedel under hvarterdera af åren 1884, 1885 och 1886.

I dessa motioner har till en början redogjorts för de åtgärder, hvilka Hallands läns landsting vidtagit för åstadkommande af en vestkustbana från skånska jernvägsnätet till Göteborg. Sålunda hade landstinget beslutat:

*år 1872* att, för anläggande genom Hallands hela längd af en jernväg, anslå 200,000 kronor;

*år 1875* att anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta nådig proposition om 1,500,000 kronors statsbidrag utan återbetalningskyldighet till en jernväg genom Halland, och om ett amorteringslån, motsvarande  $\frac{2}{3}$  af byggnadskostnaden;

*år 1880* att, om en jernväg från lämplig jernvägsstation i Skåne för statens räkning byggdes till Göteborg, till densamma bidraga med 1 million kronor;

*år 1881* att till samma jernvägsanläggning bidraga med 50,000 kronor pr banmil inom Halland, samt att anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta nådig proposition om statsbidrag till ifrågasvarande jernväg; och



år 1883 att med 20,000 kronor pr banmil höja förut beviljade belopp af 50,000 kronor pr banmil för bandelen Halmstad—Varberg.

Motionärerne anföra vidare, att, sedan Riksdagen år 1882 pröfvade väckta frågor om understöd för vestkustbanan, denna jernvägsfråga, hvad beträffade den mellersta delen af anläggningen, eller linien Halmstad—Varberg, utvecklats sig sålunda, att bolag bildats under benämning »Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag», koncession jemte stadfästelse af planer och kostnadsförslag erhållits, och fullt hälften af den beräknade anläggningskostnaden anskaffats genom aktieteckning, hvadan för jernvägsarbetets påbörjande å denna bandel endast återstode att anskaffa lån, motsvarande hälften af anläggningskostnaden. För den återstående bandelen, eller linien Varberg—Göteborg, hade undersökning verkstälts och preliminära åtgärder för aktieteckning vidtagits, hvilka ännu påginge.

Då nu utsigterna för det omedelbara påbörjandet af *mellersta Hallands* jernväg, under förutsättning att låneunderstöd af statsmedel kunde erhållas, stälde sig så gynsamma som möjligt, dels genom nu rådande ovanligt låga pris å skenor, syllar m. fl. materialier, dels genom möjligheten att kunna, efter hand som arbetet å linien Halmstad—Helsingborg fullbordades, öfverflytta manskap och arbetsmateriel direkt till linien Halmstad—Varberg, vore det högeligen att beklaga, om bolaget såge sig antingen i brist på nödiga medel urständsat att ofördröjligen påbörja byggandet eller tvunget anlita utländskt kapital.

Fördelarne för staten och det allmänna af att erhålla en vestkustbana utan direkt uppoffring och utan annan åtgärd än att förmedla lån, med samma ränta och amortering som staten sjelf erlade, vore så påtagliga, att motionärerne ansett dem icke kunna förbises.

Utskottet har tagit del af den under den 20 Oktober 1882 af Kongl. Maj:t fastställda plan och kostnadsförslag för jernväg mellan Halmstad och Varberg (öfver Harplinge och Skrea samt genom Falkenbergs stad) och deraf inhemtad, att jernvägen skulle erhålla en längd af 6,64 mil, deraf sträckan Halmstad—Falkenberg 3,9 mil och sträckan Falkenberg—Varberg 2,74 mil, och komma att kosta, med inberäkning af rörlig materiel, 3,110,000 kronor, hvaraf på linien Halmstad—Falkenberg belöpte 1,860,000 kronor och på linien Falkenberg—Varberg 1,250,000 kronor, motsvarande 476,000 kronor per mil för den förra och 457,400 kronor per mil för den senare sträckan eller för hela banan 468,100 kronor per mil; att jernvägens spårvidd skulle blifva 4,83 fot, största lutningen å banan vara 1:100; samt att för öfverbyggnaden skulle användas skenor, vägande minst 15  $\mathcal{L}$  per fot, om de gjordes af stål och 17  $\mathcal{L}$  per fot, om de blefve af jern.

Af till Utskottet ingifna handlingar inhemtas vidare:

att Kongl. Maj:t den 20 Oktober 1882 dels fastställt bolagsordning för Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag, enligt hvilken bolagets aktiekapital skulle utgöra minst 1,555,000 kronor, dels meddelat bolaget koncession på ifrågavarande jernvägs anläggning under vilkor, bland andra, om rätt för statsverket att på vissa vilkor inlösa jernvägen;

att kommuner, bolag samt enskilda personer intill den 2 innevarande Februari tecknat aktier i bolaget till belopp af 1,584,200 kronor;

att bolagets styrelse den 5 i denna månad beslutat, att första inbetalningen, 20 % af tecknade aktiebeloppet, skulle af aktietecknarne fullgöras i Halmstad den 19, i Falkenberg den 20 och i Varberg den 21, allt nästkommande Maj månad; samt

att Kongl. Maj:t den 15 Juni 1883 bestämt tiden, inom hvilken arbetet å jernvägsanläggningen senast skall vara påbörjadt, till den 1 April 1885.

Beträffande gagnet för det allmänna af ifrågavarande jernvägsanläggning får Utskottet hänvisa till hvad under punkten 3:o här ofvan anförts och meddelats om vestkustbanan i dess helhet samt till Trafikstyrelsens och Generalstabens ofvan intagna yttranden, och får Utskottet här endast tillägga, att, då jernvägen från Skåne till Halmstad redan är under arbete, det synes vara utom allt tvifvel att, om anläggning af banan mellan Halmstad och Varberg medelst statslån befrämjas, äfven återstående bandelen till Göteborg kommer till stånd och således den högeligen önskvärda direkta jernvägsförbindelsen mellan Göteborg och Skåne, med anknytning till Halmstad—Nässjö och Varberg—Borås till det inre af landet ledande jernvägar, varder, utan nämnvärd kostnad för staten, åvägabragt.

Riksdagens år 1881 fattade beslut att, till understödjande af enskilda jernvägar under åren 1882—1886, anslå 5,000,000 kronor torde så mycket mindre utgöra något hinder att bevilja det nu begärda beloppet som detta beslut naturligtvis ej kan utöfva inverkan på innevarande års Riksdags beslutanderätt och ett uppskof med anslaget beviljande lätteligen kan leda dertill, att de nu rådande, ytterst gynsamma förhållandena för inköp af jernvägsmateriel och jernvägsarbetenas bedrivande måste lemnas obegagnade och arbetets utförande derigenom väsentligen fördyras.

Utskottet hemställer fördenskull,

att Riksdagen måtte, med bifall till Herrar Bexells och Gudmundsons motioner, bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett anslag af 1,550,000 kronor,

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 åt Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag och utgå med en tredjedel under hvardera af åren 1884, 1885 och 1886.

Stockholm den 14 Februari 1884.

På Stats-Utskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

---

Reservationer:

*vid punkten 3:o* (ang. anslag till låneunderstöd för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag):

af Herrar Grefve *G. Sparre* och Friherre *H. M. Palmstierna*;

af Herr *L. M. Nordenfelt*, som yttrat: »Oaktadt jag medgifver, att Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag utan afsevärd kostnad eller risk för statsverket skulle kunna understödjas med det ifrågasatta lånet, så kan jag likväl icke biträda Utskottets hemställan derom, emedan

*dels* det ifrågavarande bolaget enligt vederbörligen upprättadt kontrakt och emot erhållande af 1,500,000 kronor, såsom lån af staten, förbundit sig att i öfverensstämmelse med plan och kostnadsförslag, som af Kongl. Maj:t blifvit fastställda, det senare uppgående till 4,797,500 kronor, anlägga och utrusta jernväg emellan Helsingborg och Halmstad med bibana till Höganäs, i hvilken kostnadssumma finnes inberäknade icke allenast det belopp af 367,500 kronor, hvarmed Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit nödigt att höja det ursprungliga kostnadsförslaget för åstad-

kommande af starkare öfverbyggnad jemte andra större trafikförmåga medförande förbättringar, utan äfven kostnaden för ny jernväg emellan Engelholm och Helsingborg, beräknad till 922,680 kronor;

*dels* denna sistnämnda jernväg, såsom vållande svår konkurrens med redan förut befintliga endast en knapp mil längre jernvägar emellan sistnämnda städer, enligt min uppfattning icke bör med statslån understödjas;

*dels* tillfredsställande säkerhet finnes för företagens fullbordande;

*dels*, sedan förenämnda kontrakt upprättades, ingen annan omständighet förekommit, som skulle kunna tala för förhöjning af statslånet, än att bolagets styrelse och ingenjörer efter kontraktets afslutande uppgjort en förslagsberäkning, hvilken utvisade, att anläggningskostnaden kunde antagas blifva vida lägre, än den af Kongl. Maj:t godkända kostnadssumman, men sedermera funnit att detta antagande af vissa orsaker icke skulle komma att förverkligas, utan att anläggningskostnaden i stället komme att uppgå nära till den af Kongl. Maj:t godkända;

*dels* af den lånesumma, 5,000,000 kronor, som Riksdagen senast beviljat för enskilda jernvägar, nedan nämnda bolag erhållit följande belopp, under hälften af de summor deras respektive jernvägar af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats komma att kosta, nemligen:

Jernvägsaktiebolag.	Skilnad emellan erhållet lånebelopp och hälften af jernvägens anläggningskostnad.
Lenna—Norrtelje.....	43,000 kronor
Siljans.....	77,000 »
Hvetlanda—Säfsjö.....	15,500 »
Finspong—Norsholm.....	65,500 »
Stockholm—Rimbo.....	377,000 »
Kinds härads.....	354,750 »
	<hr/>
	Summa 932,750 kronor;

*dels ock* enligt min uppfattning ett särdeles vådligt prejudikat skulle uppkomma, om Riksdagen utan

tvingande skäl nu beviljade förhöjning uti ett förut genom vederbörligt kontrakt bestämdt lånebelopp»;

af Herr Friherre *G. Tamm*;

af Herr *R. Törneblad*h, som ansåg, att, om något belopp skulle anses böra till det ifrågavarande företaget såsom lån beviljas på grund af de särskilda föreskrifter, hvilka af Kongl. Maj:t meddelats för jernvägsbyggnadens utförande, detta kunde lämpligast bestämmas till den summa, hvarmed *bevisligen*, enligt vederbörande myndighets beräkning, kostnadsförslaget bort ökas i och för de strängare bestämmelserna angående öfverbyggnad m. m., eller 367,500 kronor; samt

af Herr *C. E. Casparsson*.

*vid punkten 4:o* (ang. anslag till låneunderstöd för Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag):

af Herrar Grefve *G. Sparre*, Friherre *G. Tamm* och *C. E. Casparsson*; samt

af Herr *R. Törneblad*h, hvilken yrkat afslag.

---

Herr *Liss Ol. Larsson* har begärt få antecknadt, att han af sammanträde i Riksbanken varit förhindrad att inom Utskottet deltaga i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda jernvägsfrågor.

---