

N:o 20.

Ank. till Riksd. Kansli den 6 Mars 1885, kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta förslag dels om fortsättning af statens jernvägsbyggnader, dels om undersökningar i fråga om statsbanesystemets utvidgning och dels om beviljande af statslån till en enskild jernvägsanläggning.

(R. A.)

Vid innevarande riksmöte hafva förslag blifvit väckta ej mindre om beviljande af anslag till fortsättning af statens jernvägsbyggnader samt om anställande af undersökningar i fråga om statsbanesystemets utvidgning än ock om beviljande af statslån till en enskild jernvägs utförande; och får Utskottet härmed öfver dessa till Utskottets behandling remitterade förslag afgifva yttrande.

A. Angående norra stambanans fortsättning till 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 1886 anvisa ett anslag af 2,000,000 kronor.

Af statsrådsprotokollet (sjette hufvudtiteln sid. 103) inhemtas, att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i fråga om nämnda stambana, för hvilken anläggningskostnaden beräknats till 11,250,000 kronor, hvaraf under åren 1882—1884 utgått tillsammans 6,500,000 kronor och för innevarande år anvisats ett belopp af 2,000,000 kronor, i underdånig skrifvelse af den 22 November 1884 anfört, att af återstående 2,750,000 kronor af den beräknade kostnadssumman ett anslag af 2,000,000 kro-

nor vore för jernvägsarbetenas ändamålsenliga bedrifvande under år 1886 erforderligt, på det att denna stambana, enligt 1883 års Riksdags uttalade önskan, måtte kunna under år 1887 fullbordas och till allmänt begagnande upplåtas.

Utskottet har ej något att erinra mot bifall till Kongl. Maj:ts ofvanberörda förslag, utan hemställer,

I

att, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen må, till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå, för år 1886 anvisa ett anslag af 2,000,000 kronor.

B. Angående föreslagna undersökningar i fråga om statsbanesystemets utvidgning.

I en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 4) har Herr A. V. *Ljungman* uttalat den åsigt, att sättet för åstadkommande af vårt lands jernvägsnät i förening med den nästan fullständiga saknaden af en enhetlig plan för detta nät medfört en ojämnhet i det sätt, på hvilket de särskilda landsdelarne blifvit tillgodosedda, och en ofullständighet, som med allt större tydlighet visade behovet af en ändring i verksamheten, eller åtminstone ett afhjelpande af de värsta bristerna. Staten tarfvade därför synbarligen en fullständig plan för den ännu återstående delen af sin verksamhet till näringslivets främjande inom riket medelst jernvägar, och detta icke allenast med hänsyn till Norrlands anspråk att erhålla norra stambanan fortsatt från Ångermanelfven till Lule elf, utan äfven med hänsyn till södra halfvan af landet, hvilken ingalunda kunde sägas vara nog fullständigt eller på ett med statens bästa i allt fullt öfverensstämmande sätt tillgodosedd med för dess näringslivs rätta utveckling oumbärliga statsjernvägar.

Staten hade visserligen under de senare åren måst allt mer frångå den ursprungliga planen att för egen räkning blott befatta sig med ett fåtal stambanor, då den dels inlöst flera privatbanor, dels i Norrland börjat genomföra ett nära nog uteslutande statsbanesystem; men detta vore blott en ringa början till åstadkommandet af ett fullständigare, mer planmessigt statsbanesystem äfven med hänsyn till de med statsstambanor icke gynnade landskapen. Den *ofullständighet i landets jern-*

vägsnät, som enligt motionärens förmenande i flera fall uti ej oväsentlig mån vållats af enskilda personers eller kommuners förmåga att göra sina egna intressen gällande och att hålla andras sådana tillbaka, har motionären ansett böra, i mån af behofvets betydighet och statens förmåga att afhjelpa detsamma, undanrödjas genom en tillräcklig komplettering, hvilken åter synbarligen endast på ett fullt tillfredsställande sätt samt inom den närmare framtiden kunde åvägabringas genom statens mellankomst, derigenom att dels åtskilliga sådana viktigare linier nybyggdes för statens räkning, hvilka eljest icke kunde antagas skola snart nog åtminstone komma till stånd, dels att i samband dermed flera för det planmessiga liksom för det äfven i ekonomiskt hänseende lyckade genomförandet af en sådan komplettering vigtiga privatbanor genom inlösen förvärfvades åt staten. Men icke blott för kompletteringen af landets jernvägsnät, utan äfven af talrika andra betydande skäl vore det af vigt, att staten förvärfvade sig flera af de mera vigtiga privatbanorna inom landet.

Till dylika jernvägar, som det vore nödigt för staten att genom nybyggnad eller genom inköp af privatbanor förskaffa sig, har motionären funnit böra räknas dels sådana stamlinier, som sammanbunde mer betydande hufvudorter med hvarandra, dels sådana stam- eller grenlinier, som sammanbunde det inre landet med de främsta exporthamnarne, dels sådana linier, som med hufvudstaden sammanbunde landets aflägsnare hufvuddelar (så vidt möjligt hvarje län och dess hufvudort), dels sådana linier, som sammanbunde landets viktigaste stamlinier sins emellan eller landets jernvägsnät med angränsande länder, och dels sådana linier, som vore af särskildt framstående vigt för försvarsväsendet. En omsorgsfull granskning af en jernvägskarta öfver vårt land ådagalade snart både att staten icke vore i besittning af flera redan befintliga jernvägslinier, som vore af den betydighet för det allmänna, att de ej borde tillhöra enskilda aktiebolag, och att flera större delar af landet ännu vore i saknad af till och med sådana jernvägslinier, som, enligt hvad nyss framhållits, borde finnas till såsom statsbanor.

De skäl, man gemenligen anfört för utsträckningen af statens jernvägar till att omfatta åtminstone alla mer betydande jernvägslinier inom landet, utvecklas i motionen ur dels allmänt politisk och social, dels särskildt statsekonomisk och dels näringslifvets synpunkt, och andrager motionären härvid, bland annat, att svenska staten nu säkerligen till följd af de rådande konjunkturerna kunde förvärfva sig flera för densamma behöfliga jernvägar, vare sig genom inlösen af privat-

banor eller genom nybyggnad, för ett jemförelsevis billigare pris, än om detta skulle ske framdeles under ändrade förhållanden, samt att genom ett mer omfattande, planmessigt statsbanesystem den fördel för näringsidkande i allmänhet och den mindre förmögna befolkningen i synnerhet vunnas, att man undsluppe de tryckande monopol i enskildes händer, som privatbanorna medförde, och att staten finge i sin hand valet af den ledande finansiella planen för åtminstone de viktigare jernvägarne inom landet, så att å ena sidan tarifferna å dessa, i den mån amorteringen af anläggningskostnaderna och de ökade trafikinkomsterna det medgäfvde, kunde till näringslivets fromma nedsättas, hvilket ju ej i samma grad åtminstone kunde väntas af de enskild vinst hufvudsakligast afseende jernvägsaktiebolagen, och å andra sidan förmögnare trafikanter eller mäktiga intressen ej kunde tillgodose sig på den stora allmänhetens bekostnad medelst differentialtariffer, hvarigenom den fria konkurrensen inskränktes och svårigheter uppstode för mindre näringsidkare att arbeta sig fram och kunna bestå i täflan med de större, äfvensom att staten genom ett dylikt statsbanesystem blefve i tillfälle att genom särskilda anordningar vid trafiken och genom billigare fraktsatser upphjelpa sådana näringar, som deraf vore i behof under särskildt det första svagare skedet af deras utveckling o. s. v.

Då frågan om statsbanornas ytterligare utsträckning så väl genom inköp af privatbanor som genom nybyggnad vore en fråga af den allra största betydelse samt derföre säkerligen äfven förtjenade en grundligaste utredning, som ådagalade både i hvilken mån tidens allt mer ökade anspråk kräfde en särskildt efter de ekonomiska förhållandenas beskaffenhet och kraf utvidgad plan för rikets förseende med statsbanor och i hvilken omfattning statens finansiella ställning medgäfvde en sådan plans genomförande; har Herr Ljungman hemställt, att Riksdagen måtte *dels* i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t låta genom sakkunnige män utreda, i hvilken omfattning för vinnandet af ett så vidt möjligt hela riket tillgodoseende statsbanesystem nya jernvägslinier böra såsom statsbanor anläggas och redan befintliga privatbanor i samband dermed till staten inlösas, *dels* för sagda ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag, hvars belopp motionären anhållit att Stats-Utskottet ville föreslå.

Utskottet har ej ansett sig kunna förorda bifall till detta förslag. Visserligen kunde det, såsom Herr Ljungman framhållit, i och för sig vara ganska önskvärdt att ega tillgång till en fullständig, väl utarbetad plan för fullbordandet af hela rikets statsbanesystem. Nödvändigt

torde detta emellertid på intet vis vara, allra minst å den nuvarande ståndpunkten för statens jernvägsbyggande. Hvarje beslut, som af statsmakterna fattats, vare sig om fortsättning af statens egna jernvägsbyggnader eller om inköp för statens räkning af enskilda banor, har naturligtvis föregåtts af särskilda undersökningar, hvarvid blicken varit fäst på det helas, på samhällets kraf. Enligt Utskottets mening öfverdrifver motionären i ej ringa mån de olägenheter, som må vidlåda landets nuvarande jernvägsnät och de fördelar, som af en på förhand utstakad plan tillvaro skulle vara att vinna; och äfven om man kunde antaga, att en dylik plan vid blifvande beslut konsekvent komme att följas och leda till mera verkligt gagn än det nu tillämpade förfaringssättet att före hvarje steg till statsbanesystemets utveckling pröfva hvad man närmast vill vinna och företrädesvis eftersträfvat, så torde det vara visst, att upprättandet och godkännandet af en sådan plan, som motionären förordat och hvilken skulle afse ej blott nybyggnader för statens räkning, utan äfven inköp af enskilda jernvägar, hvilka alltså måste i planen angifvas, skulle göra det ganska svårt att hålla inom tillbörliga gränser så väl nybyggnaderna som, kanske ännu mera, anspråken på inköp af enskilda banor.

På grund häraf, och då Kongl. Maj:t i allt fall ej torde sakna utvägar att anställa de mer eller mindre omfattande undersökningar, Han må finna i ifrågavarande afseende erforderliga, hemställer Utskottet,

II

att Herr Ljungmans ofvanomförmälda motion ej må vinna Riksdagens bifall.

Vidare har Herr *J. E. Nyström* i en inom Första Kammaren väckt motion (N:o 59), under åberopande af hvad han anfört i sin motion, N:o 48, angående grundskatterna, och enär det vore högst nödigt att med första få undersökningarna för norra stambanans fortsättning till Luleå—Ofoten-banan dels ändrade, dels ock fullbordade, men Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgifvit sig ej hafva medel för ändamålet och därför afstyrkt Norrbottens landstings underdåniga framställning om undersökningar, föreslagit att ett anslag af 30,000 kronor måtte för ändamålet beviljas.

I den del af motionen N:o 48, som af Herr Nyström sålunda åberopas, anför han, att det vore ovilkorligen nödigt, icke blott för de norra orternas behof, utan äfven för strategiska ändamål, att norra

stambanan framdroges till Luleå—Ofoten-banan vid Sveriges vattenrikaste eller Lule elf inom senast tio år härefter, hvarigenom ock nordligaste Sveriges rörelse kunde hållas inom Sveriges landamären och ej dragas åt Ryssland. För sådant ändamål har motionären ansett cirka trettio millioner kronor behöfvas, eller ungefär hvad som fordrades för banan öfver Östersund till norska gränsen. Arbetet kunde ställas på entreprenad, och medlen anskaffas helst genom upptagandet af ett inhemskt obligationslån. Inkomsterna blefve sannolikt vida större än från många andra banor i anseende till öfra Norrlands betydliga rörelse, bantrafikens frihet från konkurrensen samt hinder för sjöfarten under mer än halfva året.

De åsikter, hvilka Utskottet här ofvan uttalat rörande Herr Ljungmans motion, ega i viss mån tillämplighet äfven på Herr Nyströms förevarande förslag.

Utskottet anser sig ej ega någon anledning att föreslå Riksdagen att redan nu, med bifall till Herr Nyströms motion, uttala sig i fråga om fortsättning af statens jernvägsbyggnader i Norrland.

Upplysningsvis får Utskottet meddela, att på landstings och enskildes bekostnad undersökningar redan blifvit verkställda för sträckan från Sollefteå till Norrbottens länegräns.

Den omfattande och omsorgsfulla utredning, som derutöfver i allt fall utan tvifvel är för denna frågas bedömande erforderlig och vid hvilken hänsynen till landets finansiella ställning intager ett viktigt rum, saknar Kongl. Maj:t ej medel att verkställa, och en Riksdagens framställning i ämnet torde vara lika obehöflig, som den, enligt Utskottets förmenande, skulle vara mindre lämplig.

Utskottet hemställer för den skull,

III

att Herr Nyströms ifrågavarande motion må af Riksdagen lemnas utan afseende.

C. Angående föreslaget låneunderstöd till en jernväg mellan Varberg och Göteborg.

Uti väckta och till Stats-Utskottet remitterade motioner hafva inom Första Kammaren Herr *A. Th. Carlheim-Gyllensköld*, med hvilken Her-

rar *Pehr Bexell*, *P. Olsson*, *A. R. Holm* och *F. T. Borg* instämt (motion N:o 39) samt inom Andra Kammaren Herr *C. A. Oléhn*, med hvilken Herrar *I. Lyttkens*, *Carl Ifvarsson*, *A. M. Gudmundson* och *Lars Börjesson* förklarar sig instämma (motion N:o 93) erinrat, att vid flere föregående riksdagar fråga förevarit angående understöd till en vestkustbana från Helsingborg till Göteborg, och utredning dervid lemnats huruledes, då denna bana icke blifvit byggd för statens räkning, såsom stambana, den samma likväl genom enskild företagsamhet i orterna blifvit påbörjad, sålunda att banan, på grund af sin betydliga längd och anläggningskostnad, uppdelats i tre särskilda banor, hvaraf de två sydligaste, eller jernvägarne Helsingborg—Halmstad och Halmstad—Varberg, dels genom fullbordad aktieteckning, dels genom af föregående Riksdagar beviljade låneunderstöd blifvit betryggade samt nu fullbordats eller kommit under arbete.

Banans stora vikt och betydelse för staten och det allmänna hade under frågans behandling i Riksdagen kraftigt betonats; och hade sedan dess äfven trakten söder om Helsingborg funnit ifrågavarande kustbana vara af den betydelse för samfärdseln, att en särskild jernväg ansetts erforderlig för att sätta äfven Malmö i direkt förbindelse med kustbanan genom den nu koncederade jernvägen Malmö—Billesholm, en åtgärd som än mera ökade vigten af företaget i sin helhet.

Till fullbordande af denna kustbana återstode nu endast sträckan *Varberg—Göteborg*. För denna slutlänk hade ritningar och kostnadsförslag upprättats efter samma grunder som för de sydligare bandelarne, d. v. s. med fäst afseende på statens intressen i fråga om trafikförmåga m. m., hvilka handlingar i vederbörlig ordning understälts Kongl. Maj:ts pröfning, samt, efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens, Kongl. Trafikstyrelsens, Generalstabens och Landshöfdingembetenas enhälliga förord, blifvit godkända, jemte det koncession meddelats för jernvägens anläggande. Jernvägens längd skulle blifva 78,4 kilometer, och hela anläggningskostnaden, inbegripet rörlig materiel och inledning till Göteborg öfver Olskrokens station å statens jernvägar, belöpte sig till 3,896,000 kronor. Då vid tiden för motionernas afgifvande knappast 2 månader förflutit efter koncessionens delgifning, hade aktieteckningen icke ännu afslutats, men Hallands läns landsting, som förut beviljat 50,000 kronor per banmil inom Halland till aktieteckning, hade höjt detta belopp till 70,000 kronor per banmil, hvarjemte kommuner och enskilde dels redan tecknat bidrag, dels hade teckningsfrågan under pröfning, allt i syfte att äfven för denna sista del af banan anskaffa den hälft af anläggningskostnaden,

som, enligt motionärernes antagande, under alla förhållanden blefve vilkoret för att få åtnjuta det låneunderstöd, som i motionerna föreslås. Deremot hade det icke ansetts ändamålsenligt att bilda särskildt bolag för ifrågavarande anläggning, innan aktieteckningen afslutats, och motionärerne hafva trott statens intressen blifva bäst tillgodosedda genom lånets öfverlemnande till Kongl. Maj:ts disposition för jernvägsföretaget, då deruti den bästa garanti förefunnes för uppfyllandet af alla de vilkor för lånemedlens beviljande och utbekommande, som af Riksdagen och Kongl. Maj:t kunde föreskrifvas.

Då nu staten beviljat låneunderstöd till de båda södra bandelarne, vore det, enligt motionärernes åsigt, synnerligen menligt, om slutlänken, som i och för sig hade de bästa trafikutsigter, skulle komma i beroende af andra eller utländska långifvare och inteckningstagare. Från statens synpunkt ansåge motionärerne i denna fråga intet angelägnare än att på allt sätt underlätta möjligheten af banornas sammanslagning till ett enda bolag; denna möjlighet måste dock, derest olika långifvare skulle ifrågakomma, uppoffras på grund af gällande lag om inteckning i jernväg. Motionärerne åberopa i detta hänseende ett af sistlidet års Riksdags Stats-Utskott i fråga om vestkustbanan hafdt yttrande, så lydande: »Otvifvelaktigt 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.»

Vidare fästes i motionerna uppmärksamheten derpå, att om ifrågavarande bana — vid hvilken staten fäst den vigt, att föreskrift redan från början gifvits om ett solidare byggnadssätt än för de banor med lätt öfverbyggnad, hvilka numera vunne koncession och kunde utföras med billigare anläggningskostnad — kunde utföras på enskild väg samt utan längre uppskof fullbordas i sammanhang med de öfriga delarne af kustbanan, så hade myndigheternas önskningsmål så väl som det ofta framhållna starkt trängande behovet af förbättrade kommunikationer blifvit uppfyllt, utan någon uppoffring från staten.

Motionärerne föreslå, att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 1,948,000 kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden för en jernväg från Varberg till

Göteborg, för 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 det bolag, som kommer att bygga jernvägen Varberg—Göteborg, att utgå med en tredjedel under hvartera af åren 1886, 1887 och 1888.

Af de Utskottet tillhandahållna handlingar har Utskottet inhemtat, att Kongl. Maj:t den 31 Oktober 1884 — uppå derom gjord ansökning och sedan Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Hallands samt i Göteborgs och Bohus län, Styrelsen för statens jernvägstrafik och chefen för Generalstaben i ärendet afgifvit utlåtanden — beviljat koncession för anläggning af jernväg af 1,435 meters (4,83 fots) spårvidd från Varberg förbi Kungsbacka till Göteborg;

att vid koncessionens meddelande plan och kostnadsförslag funnits upprättade för jernvägsanläggningen från Varberg till Olskrokens station i närheten af Göteborg;

att enligt denna plan och förslag jernvägen Varberg—Olskroken skulle få en längd af 75,94 kilometer (7,1 mil) utom sidospår å stationer och beräknats att, med stängsel å ömse sidor samt telegrafledning och rullande materiel, kosta 3,345,000 kronor, utgörande 470,800 kronor 93 öre per mil;

att densamma skulle byggas med stålskenor, vägande 21,48 kilogram för meter (15 skålp. för fot);

att största lutningen å denna bana skulle blifva 1:100 samt minsta krökningsradien i hufvudspåret 300 meter och i sidospåren å stationerna 250 meter;

att Kongl. Maj:t i sammanhang med koncessionens beviljande till efterrättelse vid jernvägsanläggningens utförande fastställt ofvan omnämnda plan, för så vidt den omfattade jernvägens sträckning från Varberg till närheten af Mölndal, under förklarande att, hvad anginge fastställelse af bauans sträckning från Mölndal till Olskrokens station, frågan derom komme att företagas till afgörande först i sammanhang med pröfning af det förslag angående banans utsträckning från Olskroken till Göteborg samt dess inledning och sammanslutning med statens och Bergslagernas jernvägsaktiebolags banor antingen å Olskrokens eller å Göteborgs station, som koncessionssökandena anhållit att, efter föregående underhandlingar i ämnet med vederbörande styrelser för dessa jernvägar, få till Kongl. Maj:t ingifva;

att sedermera plan och kostnadsförslag den 9 sistlidne Februari upprättats och underställts Kongl. Maj:ts pröfning för jernvägen från

Mölndal öfver Olskroken till Bergslagernas jernvägsaktiebolags bangård i Göteborg; utvisande detta kostnadsförslag jemte det här ofvan omförmälda, att kostnaden för jernvägsanläggningen i dess helhet från Varberg till Göteborg komme att utgöra 3,896,000 kronor; samt

att, enligt ofvan åberopade nådiga koncession, Kongl. Maj:t såsom villkor för densammas åtnjutande föreskrifvit, bland annat, att arbetet å jernvägsanläggningen skulle börjas senast den 1 Oktober 1885 samt derefter så bedrifvas, att jernvägen i sin helhet, äfven hvad trafikmaterielen beträffade, vore färdig att för trafik öppnas senast den 1 Oktober 1888.

Att vestkustbanans åvägabringande är af stor betydelse ej blott för de orter, genom hvilka den framdrages, utan för det allmänna, har städse framhållits af de embetsmyndigheter, hvilka i denna fråga haft att yttra sig.

Vid sistlidet års Riksdag anförde Utskottet, hurusom Styrelsen för statens jernvägstrafik i ett den 7 Juli 1882 i detta ämne afgifvet underdånigt utlåtande yttrat, bland annat, 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 behofvets stund, för rikets försvar, att frågan om dess tillvägabringande 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 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 jernvägsnät.

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.»

Chefen för Generalstaben har i utlåtande af den 14 Juli 1882 anført:

»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 Hessleholm. 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 behovet 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 Hessleholm, 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 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 rigtning icke varder anlagd, betraktas endast såsom en tidsfråga.»

I sitt senaste, den 11 Oktober 1884 afgifna utlåtande har chefen för Generalstaben visserligen framhållit den ofördelaktiga utstakningen ur militärisk synpunkt af linierna Helsingborg—Halmstad och Halmstad—Varberg samt anført, att detta gälde i än högre grad om den nu föreslagna fortsättningen af banorna, särskildt sträckan mellan Varberg och Kungsbacka, der jernvägen så godt som följde utmed sjelfva hafsstranden; men på det de militära fördelar, som den så kallade vestkustbanan kunde erbjuda, måtte blifva i möjligaste mån tillgodosedda, har chefen i afseende på linien Varberg—Göteborg föreslagit vissa bestämmelser, om hvilkas iakttagande Kongl. Maj:t ock i den nådiga koncessionen meddelat föreskrift.

Kongl. Maj:t och Riksdagen hafva ock — jemte det åtskilliga föreskrifter om byggnadssättet meddelats, hvilka nogsamnt ådagalägga den allmänna betydelse, man ansett ifrågavarande jernvägsförbindelse ega — befrämjat anläggningen genom de statslån, som lemnats Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag med tillhoppa 2,295,500 kronor och Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag med 1,550,000 kronor. Dessa låneunderstöd hafva emellertid ej närmast eller hufvudsakligen afsett tillfredsställandet af de lokala behofven af jernvägskommunikation mellan Helsingborg och Halmstad samt mellan sistnämnda stad och Varberg. Jernvägarne mellan dessa städer ega sin egentliga betydelse för det allmänna genom att utgöra länkar i den länge åstundade direkta jernvägsförbindelsen mellan Norge, nordvestra delen af Sverige och Göteborg, å ena, samt Skåne och öfverfartsorterna derifrån till kontinenten, å andra sidan; och de beslut, Kongl. Maj:t och Riksdagen redan fattat i fråga om jernvägarne mellan Helsingborg och Varberg, synas Utskottet tydligt gifva vid handen, att något tvifvel ej skäligen kan förefinnas derom, att åvägbringandet af slutbanan mellan Varberg och Göteborg kommer att af staten understödjas och befrämjas på enahanda sätt och enligt samma grunder, som iakttagits vid statsbidrags beviljande till utförande af jernvägarne mellan Helsingborg och Varberg.

Den fråga, som nu föreligger, har således synts Utskottet egentligen vara den, om det i ofvan omförmälda motionen begärda låneunderstöd bör *nu* beviljas eller icke.

I detta afseende förekommer, att aktieteckningen för jernväg mellan Varberg och Göteborg, så vidt af motionerna framgår, ännu ej fullbordats; att bolag för jernvägsförbindelsens åvägbringande för det närvarande ej finnes bildadt; samt att plan för jernvägsbyggnaden

mellan Mölndal och Göteborg, så vidt Utskottet har sig bekant, icke ännu blifvit af Kongl. Maj:t godkänd.

Dessa omständigheter synas dock ej utgöra hinder för innevarande Riksdag att i ärendet besluta.

Enligt motionärernes förslag skulle det begärda anslaget ställas till Kongl. Maj:ts disposition, att anvisas under enahanda vilkor och bestämmelser, som blifvit af 1881 års Riksdag fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar. Dessa vilkor återfinnas i Riksdagens underdåniga skrifvelse den 27 April 1881 (N:o 64) och innefatta, bland annat, att kostnadsförslag och arbetsplan skola fastställas af Kongl. Maj:t; att låneunderstödet ej får utgöra mera än högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget; samt att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af tecknadt eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande.

På Kongl. Maj:t skulle ankomma att tillse dessa vilkors uppfyllande, innan det till Hans disposition ställda anslagsbeloppet af Honom anvisades.

Vid sådant förhållande och då Riksdagen — som upprepade gånger stält betydliga anslagsbelopp till Kongl. Maj:ts disposition för att användas såsom låneunderstöd för utförande af enskilda jernvägar, om hvilkas beskaffenhet Riksdagen ej ingått i någon pröfning — ännu mindre synes kunna tveka att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp att utgå till befrämjande af ett visst, bestämt jernvägsföretag, hvars nytta och behöflighet äro erkända, har Utskottet ansett giltiga skäl förefinnas att nu tillstyrka bifall till motionerna, helst ett uppskof synes ur flera synpunkter mindre lämpligt.

Utskottet anser nemligen det äfven från statens sida ej böra lemnas utan afseende, att de nu rådande pris på materialier och tillgång på tjenlig arbetskraft äro för jernvägsarbetets utförande gynsamma; att vissheten om det behöfliga statslånets snara erhållande måste verkamt befrämja aktieteckningens fortgång och afslutande; att jernvägarne mellan Helsingborg och Varberg afkastningsförmåga snarare inträder och ökas, genom jernvägsanläggningens fullbordande till dess slutpunkt Göteborg; samt att den såsom vilkor för koncessionen gifna

föreskrift, att arbetet skall börjas senast den 1 Oktober 1885, måste göra det för vederbörande högeligen önskvärdt, att innevarande års Riksdag fattade beslut om det begärda statslånets beviljande.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer Utskottet,

IV

att Riksdagen må på det sätt bifalla Herrar Carlheim-Gyllenskölds och Oléhns motioner, att Riksdagen beviljar och ställer till Kongl. Maj:ts disposition ett anslag, motsvarande halfva anläggningskostnaden för en jernväg från Varberg till Göteborg, dock ej mera än 1,948,000 kronor, att under enahanda villkor och bestämmelser, som af 1881 års Riksdag blifvit fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till det bolag, som åtager sig att bygga ofvannämnda jernväg, och utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1886, 1887 och 1888.

Stockholm den 6 Mars 1885.

På Stats-Utskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservation:

vid punkten IV (ang. jernväg mellan Varberg och Göteborg):

af Herrar Grefve *G. Sparre*, *L. M. Nordenfelt*, *C. E. Casparsson*, Friherre *H. M. Palmstierna*, *K. O. Ljungqvist* och *L. O. Larsson*, hvilka ansett, att Utskottets yttrande och förslag i denna fråga bort hafva följande innehåll:

»Då aktieteckningen för jernväg mellan Varberg och Göteborg ännu ej fullbordats; då bolag för jernvägsförbindelsens åvägabringande för det närvarande ej finnes bildadt och då saknaden af ett utaf Kongl. Maj:t godkändt kostnadsförslag för jernvägsanläggningen i dess helhet gör det för Riksdagen omöjligt att till siffran bestämman det till halfva an-

läggningskostnaden beräknade beloppet af det låneunderstöd, som kunde finnas böra beviljas, samt enär Riksdagen antagligen redan nästa år måste taga under ompröfning, om och till hvilken grad enskilda jernvägsanläggningar må böra under den närmaste framtiden med statslån befrämjas, och dervid hinder ej torde möta att, om skäl dertill förebringas, anvisa någon del till utgående redan år 1886, har Utskottet, som till fullo erkänner den ifrågavarande banans vigt och lämpligheten af att med statslån till halfva anläggningskostnaden befrämja dess utförande, dock ansett sig ej nu böra tillstyrka Riksdagen att i ämnet besluta, utan hemställer Utskottet,

att Herrar Carlheim-Gyllenskölds och Oléhns förevarande motioner ej må vinna Riksdagens bifall.»
