

N:o 145.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående ökad bredd af svängbrospannen å järnvägsbron öfver Göta älf på statsbanan genom Bohuslän; Gifven Stockholms slott den 27 april 1906.

Under återopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att järnvägsbron öfver Göta älf å statsbanan genom Bohuslän må byggas med en fri vattenöppning vid lågvattenstånd under svängbrospannen af 18 meter samt en bottenbredd under samma spann af 17,5 meter.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts,
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

G U S T A F.

Axel Schotte.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 27 april 1906.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
 Statsråden: TINGSTEN,
 BIESÈRT,
 friherre MARKS VON WÜRTEMBERG,
 SIDNER,
 HELLNER,
 SCHOTTE,
 BERG,
 BERGSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

Enligt den af Kungl. Maj:t den 7 augusti 1903 fastställda definitiva plan för framdragande af statsbanan genom Bohuslän mellan Göteborg och Skee å sträckan från Skafteröd till Olskroken skall järnvägen, efter att från Tingstad hafva framdragits till Göta älf, öfvergå denna älf dels på svängbro och dels på fast bro samt därefter föras öfver Västergötland—Göteborgs järnväg för att därifrån provisoriskt inledas på Olskrokens station.

Förslaget till
 brobyggnad af
 år 1903.

Till denna brobyggnad hafva flere förslag förelegat. De ritningar, som med den ursprungliga planen till järnvägen för Riksdagen framlades och af järnvägsstyrelsen den 25 september 1903 ingåfvos till Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län för fast-

ställelse, upptogo en brobyggnad å nu ifrågavarande ställe med 2 svängbrospann, hvartdera med fria segelöppningar af 18 meter i vattenlinjen och 17,5 meter i botten. Bron skulle enligt detta förslag anläggas för ett djup under svängbrospannen af allenast 3 meter under lägsta vattenytan. Kostnaden för denna bro var ursprungligen beräknad till 331,500 kronor.

Då sedermera ifrågasattes, att detta djup borde blifva 6 meter under lägsta vattenytan, ansåg järnvägsstyrelsen att för kostnadernas nedbringande en reduktion af bredden i svängbrospannen kunde i sammanhang med djupets ökande vidtagas, helst som det då föreliggande förslaget af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till ombyggnad af Trollhätte kanal för ett djup af 6 meter upptog en bredd i slussarnas portöppningar af allenast 15,5 meter. I det nya brobyggnadsförslag, som uppgjordes för ett segeldjup i svängbrospannen af 6 meter reducerades därför bredden af dessa spann till 15,8 meter i lågvattenytan och 15,4 meter i botten.

Förslaget till
brobyggnad
af 1904.

I statsverkspropositionen till 1905 års Riksdag erinrades, vid förslaget om beviljande af ytterligare medel för statsbanan genom Bohuslän, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förenämnda förslag till ombyggnad af trafikkanalen vid Trollhättan för fartyg om 6 meter djupgående samt anmäldes, bland annat, dels att kostnaden för ifrågavarande bros uppförande enligt senast föreliggande förslag för ett vattendjup af 6 meter under lågvattenytan i svängbrospannen beräknats till 734,400 kronor, dels ock att Göteborgs stad, som lämnats tillfälle yttra sig, huruvida staden ville bidra till den ökade kostnaden för ifrågavarande bros utförande enligt nyssberörda förslag, förklarar sig icke hafva funnit anledning att lämna dylikt bidrag. Dåvarande chefen för civildepartementet, som jämväl framhöll, att, äfven om trafikkanalen icke komme att byggas för större vattendjup än 3 meter eller något däröfver, anledning förefunnes därtill, att älfven å den nedersta delen närmast Göteborg behöfde hafva större djup än 3 meter, fann det klokt och förtänksamt, om järnvägsbron byggdes för ett djup af 6 meter i svängbrospannen, och förordade i följd häraf och med beräkning af brokostnaden till 734,400 kronor, att af Riksdagen måtte för ifrågavarande statsbana äskas ett belopp för år 1906 af 1,254,957 kronor 68 öre.

Proposition
till 1905 års
Riksdag ang.
beviljande af
medel till
brobyggnader
m. m.

Riksdagens statsutskott fann emellertid i sitt utlåtande öfver statsverkspropositionen i förevarande del, att hänsynen till kanalens framtida ombyggnad icke påkallade att uppföra ifrågavarande järnvägsbro för större vattendjup än 4 meter vid lågvattenstånd. I följd däraf och då skillnaden i kostnad mellan en bro för 6 meters djup och 4 meters djup i svängbrospannen utgjorde 194,400 kronor, hemställde utskottet, att

1905 års Riks-
dags beslut.

Riksdagen till fortsättande af statsbanan från Göteborg till Skee måtte bevilja allenast 1,475,600 kronor.

Sedan Första Kammaren bifallit Kungl. Maj:ts förslag rörande det högre anslagsbeloppet, men Andra Kammaren däremot anvisat det lägre beloppet, anslöt sig Riksdagen vid gemensam votering till det af Andra Kammaren fattade beslutet.

Förslaget till
brobyggnad
af 1905.

I följd af detta Riksdagens beslut uppgjordes i järnvägsstyrelsen nytt förslag till ifrågavarande järnvägsbro, enligt hvilket, med ett vattendjup af 4 meter under lågvattenytan i svängbrospannen, den fria bredden i vattenytan under dessa spann skulle blifva 15,7 meter vid lägsta vattenstånd och bottenbredden utgöra 15,4 meter. Detta förslag är af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län godkänt genom resolution den 19 december 1905.

Styrelsens för
Trollhätte
kanal- och vat-
tenverk skrif-
velse den 25
oktober 1906
ang. brons
byggande för
6 meters
vattendjup.

Emellertid hade styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk i underdånig skrifvelse af den 25 oktober 1905 framhållit, att det för storiindustriens utveckling måste anses vara af största betydelse, att äfven större fartyg, hvilka med fördel kunde förmedla trafik till längre bort belägna handelsplatser, icke hindrades att inlöpa i den stora, naturliga hamnbassäng, som bildas af Göta älfs nedre lopp, och detta aldeles oafsedt hvilket djup Trollhätte kanal ofvanför nyssnämnda del af älven kunde komma att i framtiden erhålla; och då styrelsen ansåge sig böra verka för att möjligheterna för en hela landet gynnande afsättning af de vid Trollhättan tillgängliga stora kraftbeloppen på intet sätt inskränktes, hade styrelsen funnit sättet för den ifrågavarande brobyggnadens utförande vara af sådan betydelse för det verk, styrelsen tillsatts att förvalta, att styrelsen hemställde, att Kungl. Maj:t måtte besluta, att svängbroöppningen i Bohusbanaus bro öfver Göta älf skulle utföras för framläppande af fullt lastade fartyg af den storlek, som erfordrades för uppehållande af fraktfart ej allenast till Östersjö- och Nordsjöhamnar utan äfven till längre bort belägna handelsplatser. Med förmålan att, enligt hvad för styrelsen uppgifvits, arbetena med bron icke fortskridit längre, än att det sålunda framställda önskningsmålet skulle kunna förverkligas utan afsevärd kostnad för ändring af redan utfördt arbete, om blott beslut i sådant afseende utan dröjsmål fattades, hade styrelsen, i afseende på sättet för gäldande af den ökade kostnad, som brons anordning för ett större segeldjup i svängbrospannet kräfde, förklarar, att styrelsen, med hänsyn till de fördelar, som därigenom vunnes för Trollhätte kanal- och vattenverk, icke skulle hafva tvekat att föreslå, att denna kostnad fått utgå af verkets medel, därest sådana funnits tillgängliga; men då så ej vore förhållandet, utan kanal-

och vattenverkets öfverskott skulle öfverlämnas till handels- och sjöfartsfonden, föresloge styrelsen, att det för ändamålet erforderliga beloppet finge ur nämnda fond anvisas; tilläggande styrelsen, att, därest Kungl. Maj:t skulle anse, att de mera indirekta fördelarna af broöppningens fördjupning icke tillräckligt motsvarade detta belopp, styrelsen ville påpeka, att handels- och sjöfartsfonden kunde beredas direkt ersättning för det föreslagna utläggnet genom bestämmande af en särskild broafgift, att erläggas af de fartyg, som hade större djupgående än det, för hvilket bron nu byggdes.

Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som statskontoret hafva i häröfver afgifna yttranden tillstyrkt kanalstyrelsens framställning. Järnvägsstyrelsen meddelade, att det belopp, som, utöfver förut anvisade medel, erfordrades för att bygga järnvägsbron för 6 meters vatten under lågvattenytan, uppginge till 342,400 kronor eller eventuellt 366,400 kronor.

Vid föredragning af kanalstyrelsens framställning fann Kungl. Maj:t emellertid genom beslut den 16 mars 1906, med hänsyn särskildt till Riksdagens förr omförmälda beslut, kanalstyrelsen framställning icke till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd föranleda.

Kungl. Maj:ts
beslut den
16 mars 1906.

Fråga har emellertid sedermera uppkommit, huruvida icke den fria vattenöppningen i svängbrospannen borde ökas till den i järnvägsstyrelsens ursprungliga broförslag upptagna bredd af 18 meter. Det har nämligen ansetts, att häraf åtskilliga fördelar för sjöfarten vore att hämta. Fartygstekniken sträfvar alltmera efter att kunna framföra största möjliga last på minsta djupgående, hvilket påkallar en ökning af fartygens bredd. Sveriges för närvarande största lastångare lärer visserligen allenast hafva en bredd af 15.95 meter, men all sannolikhet skall tala för att vi i Sverige snart få lastångare med en bredd af 17—18 meter. Trafiken med sjögående pråmar är också under utveckling och det kan antagas, att den samma i framtiden får allt större omfattning. Då dessa pråmar i allmänhet byggas mycket breda, vore det till gagn för transporten å våra inre vattenvägar, om farledernas bredd medgäfvade dylika breda men grunda pråmars framförande i så stor utsträckning som möjligt. Visserligen kan det ej antagas, att farleden i sin helhet i Göta älf kan eller bör ordnas för framförande af fartyg med en bredd af 17—18 meter och det så mycket mindre som, efter järnvägsbrons öfver Göta älf anläggande för 4 meters vattendjup, en ombyggnad af nuvarande trafikkanalen vid Trollhättan icke lärer kunna under den närmare framtiden vidtagas till större vattendjup än 4 meter under lågvattenytan. Där- emot kan det vara af betydelse, att vid nedersta delen af Göta älf, där

Fördelar af en
ökning i
svängbrospan-
nens bredd
till 18 meter.

industriella anläggningar företrädesvis torde komma att uppstå, och hvilka anläggningars tillkomst måste vara af betydelse för afyttrande af den elektriska energi, som kronan säkerligen kommer att tillhandahålla från kraftstation vid Trollhättan, möjlighet beredes för stora fartyg att uppkomma. Genom en ökning af bredden i svängbrospannen skulle stora djupgående fartyg kunna passera bron vid högt vattenstånd eller vid mindre nedlastning af fartygen. Då det särskildt lärer vara att förmoda, att en skeppsbyggnadsindustri så småningom skall uppblomma vid nedre delen af Göta älf, skulle det vara till nytta, om mycket stora fartyg kunde byggas å dessa varf, hvilket, enär dessa fartyg blott olastade behöfde passera bron, möjliggjordes genom en ökning af bredden i svängbrospannen.

Kostnaderna för en ökning af bredden i järnvägsbrons svängbrospann.

Då jag i följd häraf ansett, att åtskilligt vore att vinna, om bredden af svängbrospannens fria vattenöppning ökades, därest så kunde ske utan någon afsevärdare kostnad, har jag satt mig i förbindelse med järnvägsstyrelsen och därvid af öfveringenjören Sundbergs skrifvelse den 27 mars 1906 inhämtat, *dels* att, sedan genom verkställd belastning af pålar uti det redan anordnade påknippet för den under utförande varande pelaren A för ifrågavarande bro, utrönt, att vid brostället en belastning af 10 ton per påle bör kunna tillåtas, den hufvudsakligaste kostnadsökningen hänför sig till öfverbyggnaden, samt att kostnadsökningen i sin helhet beräknas blifva för 17 och 18 meters fri öppning vid lägsta vattenstånd respektive 8,000 och 12,000 kronor, *dels* att bottenbredden blir ungefär densamma som fria öppningen lägsta vattenytan, *dels ock* slutligen att järnvägsstyrelsen ännu icke gått i författning om anskaffande af öfverbyggnaden till ifrågavarande bro.

Den åsyftade ändringen i planen för brobyggnaden kan således vinnas för en jämförelsevis ringa ökad kostnad, som icke kan spela någon afgörande roll vid ett så omfattande brobyggnadsföretag. Brons öfverbyggnad torde först i början af sommaren komma att beställas. Då emellertid Riksdagen vid anvisande af medel till ifrågavarande statsbana haft sig förelagdt ett broförslag, som upptager en mindre bredd af svängbrospannen än den jag anser önskvärd, torde Riksdagens medgifvande till antydd förändring, som medför något ökade kostnader för brobyggnaden, böra inhämtas.

Som ännu är ovisst, huruvida icke förut angifna belopp, 12,000 kronor, för ökning af svängbrospannens bredd kan till större eller mindre del utgå ur redan beviljade medel till ifrågavarande järnvägsföretag, anser jag icke hemställan nu behöfva göras hos Riksdagen om

anvisande af de medel för den ökade kostnad, som uppkommer genom en förändring af bredden i svängbroöppningarna.

På grund af hvad jag sålunda anført får jag härmed underdånigst hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes aflåta nådig proposition till Riksdagen med framställning, att Riksdagen måtte medgifva, att järnvägsbron öfver Göta älf å statsbanan genom Bohuslän må byggas med en fri vattenöppning vid lågvattenstånd under svängbrospannen af 18 meter samt en bottenbredd under samma spann af 17,5 meter.

Departements-
chefens
hemställan.

Till hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets öfriga närvarande ledamöter förenade sig, behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnade, att nådig proposition, af den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

Sölve Berger.