

N:o 145.

Ank. till Riksd. kausli den 10 maj 1906, kl. 4 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ökad bredd af svängbrospannen å järnvägsbron öfver Göta älf på statsbanan genom Bohuslän.

(R. A.)

I en den 27 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition (n:o 145) har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva, att järnvägsbron öfver Göta älf å statsbanan genom Bohuslän finge byggas med en fri vattenöppning vid lågvattenstånd under svängbrospannen af 18 meter samt en bottenbredd under samma spann af 17,5 meter.

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen anfört följande:

»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.

Till denna brobyggnad hafva flere förslag förelegat. De ritningar,

som med den ursprungliga planen till järnvägen för Riksdagen fram-lades 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, hvardera med fria segelöppningar af 18 meter i vatten-linjen och 17,5 meter i botten. Bron skulle enligt detta förslag an-läggas 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 sam-manhang med djupets ökande vidtagas, helst som det då föreliggande förslaget af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till ombyggnad af Troll-hätte kanal för ett djup af 6 meter upptog en bredd i slussarnas port-öppningar 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.

I statsverkspropositionen till 1905 års Riksdag erinrades, vid för-slaget om beviljande af ytterligare medel för statsbanan genom Bohus-län, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förenämnda förslag till om-byggnad af trafikkanalen vid Trollhättan för fartyg om 6 meter djup-gående samt anmälde, bland annat, dels att kostnaden för ifråga-varande 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 äfven 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 ifråga-varande statsbana äskas ett belopp för år 1906 af 1,254,957 kronor 68 öre.

Riksdagens statsutskott fann emellertid i sitt utlåtande öfver stats-

verkspropositionen 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 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.

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.

Emellertid hade styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk i underdånig skrifvelse af den 25 oktober 1905 framhållit, att det för storindustriens 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 alldeles oafsedt hvilket djup Trollhätte kanal ofvanför nyssnämnda del af älften 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 Bohusbanans bro öfver Göta älf skulle utföras för framsläppande 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 förmälan 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 vunnas 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 utläggaget genom bestämmande af en särskild broavgift, 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, erforderades 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, kanalstyrelsens framställning icke till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd föranleda.

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 densamma 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 medgäfve 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 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 kraftstationen 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.

Då jag i följd häraf ansett, att åtskilligt vore att vinnia, 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 i 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 anvisning 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 medel för den ökade kostnad, som uppkommer genom en förändring af bredden i svängbroöppningarna.»

På grund af hvad till statsrådsprotokollet i detta ärende blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 10 maj 1906.

På statsutskottets vägnar:

P. PEHRSON.