

## N:o 24.

Af herr **Trapp**, om åvägbringande af utredning i fråga om förvärfvande åt staten af Hälsingborg—Hessleholms, Skåne—Smålands och Landskrona—Hälsingborgs järnvägar.

Den nya ångfärjeförbindelsen öfver Trelleborg—Sassnitz kommer — såsom det redan nu af såväl de svenska som de preussiska statsmyndigheternas åtgöranden i ärendet tydligen framgår — att medföra våldsamma omkastningar i ledandet af vår trafik till och från utlandet, i det att till en början all godstrafik och senare, såvidt sådant låter sig göra, äfven persontrafiken skall tvingas öfver den nya vägen.

Jag vill ej här närmare ingå på en eljest frestande undersökning, huruvida det ur nationalekonomisk eller rent af ur nationell synpunkt kan vara klokt af Sverige att med all makt sträfva att ställa sig i *uteslutande beroende af en enda utfartsväg söderut*. Viktiga skäl synas emellertid tala för, att ett land med så isolerad läge som vårt borde finna sitt verkliga intresse i att för sin samfärdsel, sin handel och sin industri äga *flera, lika gynnade, goda förbindelser med utlandet*, hvilkas inbördes täflan endast kunde gagna detsamma.

Om nu — såsom meningen synes vara — f. o. m. 1 juli innevarande år all godstrafik till och från det sydliga utlandet skall föras öfver Trelleborg—Sassnitz, ja, när t. o. m. staden Hälsingborgs egen *varuomsättning med utlandet då skall tvingas denna väg*, så kommer detta förhållande att högst menligt inverka på de enskilda järnvägars ekonomi, hvilka hittills förmedlat trafiken öfver Hälsingborg.

Dessa järnvägar hafva tillkommit på initiativ af Hälsingborgs stad, som för deras byggande och utveckling gjort stora uppoffringar, liksom staden — innan svenska staten haft ens en tanke åt sådant håll — byggt ångfärjehamn och anordnat färjeförbindelse med utlandet på

den plats i Sverige, hvilken naturen själf anvisat som den därtill mest lämpliga och bäst belägna.

Gifvet är, att dessa trafikrättningar komma att lida stort afbräck, och att stora värden komma att förintas, om staten, utan att taga tillbörliga hänsyn, uppträder som den öfvermäktige konkurrenten, i striden med hvilken den enskilda järnvägen är dömd att duka under. Och det torde böra ifrågasättas, om det kan anses vara i det helas välförstådda intresse, att vissa delar af landet tillfogas varaktig, betydande skada för att vinna framgång åt hvad som för ögonblicket anses vara för statens järnvägar eller — rättare — för den nya förbindelseleden fördelaktigt.

Anläggningen af de transportvägar, jag här afser — de äro: Hälsingborg—Hessleholms, Skåne—Smålands och Hälsingborg—Landskrona—Eslöfs järnvägar — har för vidsträckta områden inom södra Sverige verkat synnerligen lifvande för jordbruket, för handeln och näringarne och sålunda äfven för landet i dess helhet haft ett stort och välgörande inflytande å odling, industri och kapitalbildning. Och väl kan det sägas, att, jämte den äfven af Hälsingborgs stad till hufvudsaklig del i gång satta västkustbanan, dessa järnvägar varit i ordets egentliga mening banbrytare för Sveriges export- och importtrafik på banvagn med kontinenten. Om nu efter den sakernas ordning, som anses böra inträda den 1 juli 1909, ifrågavarande järnvägars rationella och intensiva drift icke kan på samma sätt som förut fortfara, men sådant förmenas icke vidkomma staten, så är detta visserligen endast en utöfning af den starkares rätt, om ock det vill synas, som om denna icke för staten borde vara den enda eller den afgörande synpunkten.

Men oafsedt dessa, så att säga, moraliska hänsyn, kan det med fog sägas vara ett statens intresse, att nämnda järnvägars drift upprätthålles och rationellt utvecklas och att för sådant ändamål staten söker förvärfva dessa viktiga trafikleder och infogar dem i statsbanenätet.

Hvad då först *Hälsingborg—Hessleholms järnvägar* beträffar, så vill jag här endast anföra, att i fortsättning af Södra Stambanan från Hessleholmslinjen till Sundet och Hälsingborg är 77 km., då den till Malmö är 83 km.; att vid isvintrar lättaste öfverfarten, endast något öfver 5 km. — mot 32 km. öfver Malmö och 107 km. öfver Trelleborg — är öfver Hälsingborg; att den korta sjöresan — 15 à 20 minuter — alltid kommer att spela en stor roll, då det gäller turisttrafiken till och från utlandet; samt att 1893 års järnvägskommitté tydligen ansåg denna järnväg böra af staten inköpas. Den uttrycker i

slutet af betänkandet sin mening på följande sätt: »Kommittén anser frågan om inköp af Hälsingborg—Hessleholmsbanan för närvarande icke böra till någon åtgärd föranleda». Kommittén, som i sitt utlåtande redan förut tillstyrkt 5 järnvägar till statsinköp för en summa af nära 25 millioner kronor och säkerligen hade skäl misstänka, att Riksdagen icke den gången kunde smälta mera, fann det uppenbart klokast låta denna frågas afgörande anstå till lämpligare tidpunkt.

När Södra Stambanan skulle byggas, var ursprungliga planen att draga den öfver Jönköping, följande genom Lagadalen den gamla »Kungsvägen», med Ystad eller Hälsingborg som utmynningsort. Genom annat, sedermera tillkommet inflytande ändrades Södra Stambanans linje till den nuvarande, hvilket af mången icke ansågs lyckligt. Hälsingborg har tagit upp denna första idé att draga en järnväg från Vätternområdet och Jönköping längs Lagan och dess rika vattenfall genom de urgamla svenska bygderna och med anknytning till de betydande gamla orterna Vernamo, Ljungby och Markaryd ned till Sundet; och när den föreslagna linjen uppgicks, sågs ännu den linje, som förut stakats för Södra Stambanan.

Det är *Skåne—Smålands järnväg*, som i hjärtat af Småland intagit den ursprungligen tänkta Södra Stambanans plats. Med Lagans delvis i statens ägo varande vattenfall kan denna järnväg, af staten förvärfvad, förmånligt drifvas, och genom uthyrning af öfverflödig kraft kan ny industri tillföra banan ny trafik.

En blick på kartan visar hvilken fördel staten skulle tillföras genom besittningen af Hälsingborg—Landskrona—Eslöfs och den med denna i ett trafikbolag under namn af *Landskrona och Hälsingborgs järnvägar* förenade Landskrona—Eslöfs järnväg. I stället för de två jämsides löpande snälltåg, som nu i samband med Väst kustbanans tåg föras mellan Malmö och Helsingborg å ena sidan och Engelholm å den andra, skulle, om den ifrågavarande järnvägen vore i statens ägo, endast ett snälltåg, utgående från Malmö öfver Teckomatorp till Hälsingborg, för hvarje fall behöfvas för samma ändamål. Genom inköpet skulle staten äfven komma i besittning af såväl de bangårdar i Teckomatorp och Landskrona, där den nu endast är hyresgäst, som ock af Hälsingborgs Centralbangård — till hvilken äfven de förut omtalade Hälsingborg—Hessleholms och Skåne—Smålands järnvägar inledas — och sålunda sättas i tillfälle att till egen och det helas fördel ordna de sedan lång tid som rent af olidliga ansedda bangårdsförhållandena i Hälsingborg. Som ägare till sistnämnda bangård skulle staten kunna göra allvar af af sitt önskemål att införa Väst kustbanan söder om staden, en fråga,

hvarom underhandlingar med Hälsingborg för mera än ett decennium sedan påbörjats, och mot öfverlämnande till staden af den jord, staten med äganderätt disponerar för sin bangård norr om hamnen i Hälsingborg, få i vederlag jord på södra sidan. Genom dessa anordningar skulle stor besparing göras i förhållande till den mycket dyrbara transporten nu öfver den starka stigningen vid Pålshö och öfver den alltför svaga — för att icke säga skröpliga — viadukten, med hvilken transport sammanhänger nödvändigheten att i Hälsingborg hålla reservlokomotiv i ständigt beredskap.

Det torde kanske här äfven böra nämnas, att statens n. v. bangård i Hälsingborg är för obekväm och för liten för sitt ändamål, att den delvis ligger på förhyrd mark, att den saknar utvecklingsmöjlighet, att nästan allt å densamma är för svagt och utslitet, att stationshuset af trä ruttnar och är i sådant skick, att därpå med det snaraste måste nedläggas stora kostnader, samt att viadukten måste i den närmaste framtiden påkostas en dyrbar reparation och förstärkning utan att dock blifva i stånd att mottaga tunga godslokomotiv.

Möjligen kunde det under dylika förhållanden anses lämpligt, att, innan de förestående, stora utgifterna göras för en bangård, som dock rätt snart *måste* öfvergifvas, det toges i öfvervägande, om icke statens bangårdsförhållanden i Hälsingborg redan nu kunde ordnas med mera tanke på framtiden.

Det är af dessa skäl och på grund af hvad jag i öfrigt har haft äran anföra, som jag tillåter mig vördsamt anhålla,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville taga i öfvervägande, om och på hvilka villkor det kunde anses med det allmännas fördel förenligt att för statens räkning förvärfva Hälsingborg—Hessleholms, Skåne—Smålands och Landskrona—Hälsingborgs järnvägar, samt eventuellt med vederbörande söka uppgöra förberedande aftal och därefter inkomma till Riksdagen med förslag i ämnet, äfvensom att Riksdagen ville för den erforderliga utredningen anvisa ett belopp af 5,000 kronor.

Stockholm den 25 januari 1909.

Oscar Trapp.