

## Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 3 april 1916 kl. 3 e. m.

*Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förberedande åtgärder i och för upprättande av en fullständig järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.*

I en inom första kammaren väckt och till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 80, har herr *Kjellén* hemställt, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt låta utreda möjligheterna för upprättande av en fullständig järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

*Motionen.*

I avseende å motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Motionären har i förevarande motion påkallat riksdagens uppmärksamhet i syfte att få till stånd en utredning beträffande möjligheten att på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg upprätta en fullständig järnvägsstation. Motionären avser härmed förnämligast att på denna punkt av gränsen åvägabringa en bättre jämnvikt mellan svenska och norska intressen, främst de ekonomiska, förmenande, att den handels- och trafikomsättning, som där finnes, helt kommer den norska sidan av gränsen till del.

*Utskottet.*

Inledningsvis vill utskottet hava anmärkt, att då motionären velat göra gällande, att avsaknaden av en välbelägen gränsstation å svenska sidan samt befintligheten av en sådan station å den norska utgjort nära

nog enda förutsättningarna för att ett större ekonomiskt uppsving kommit den norska gränsbygden till del, motionären synes hava förbisett en omständighet, som därvidlag säkerligen spelat en betydande roll, nämligen att det norska gränsområde, varom här är fråga, icke genom obygd varit isolerat från det längre västerut belägna, folkrikare och ekonomiskt synnerligen lyckligt lottade norska upplandet, men att det rakt motsatta gäller om det ifrågavarande svenska gränsområdet. Genom obebyggda mossmarker avskuret från det svenska upplandet — men med goda naturliga förbindelseleder till de norska gränsområdena — har det i tävlan med den norska gränsbygden saknat dennas gynnsamma *naturliga* förutsättningar för en rik ekonomisk utveckling. De hinder, naturen sålunda upprest, kunna givetvis icke helt övervinnas endast genom lämpligt utnyttjande av den befintliga järnvägsförbindelsen. Klart är ju, att där de *naturliga* förutsättningarna i rikligaste mått äro förhanden, de största ekonomiska fördelarna också skola avsätta sig.

Den utveckling, som för Kornsjös vidkommande kan antecknas, torde för övrigt icke vara en enstaka företeelse, beroende allenast därav att den norska järnvägsstationen förlagts till denna ort — den sammanhänger helt visst med den i Norge enastående utveckling, som långt innan järnvägen kom till stånd och särskilt under de två decennierna närmast dessförinnan gjorde sig märkbar i de södra delarne av Smaalenenes amt. Det torde vara väl bekant, att i synnerhet den år 1860 ikraftträdande lagen av den 26 augusti 1854, varigenom sågbruksprivilegierna upphävdes, mäktigt bidragit till denna norska landsändas storartade utveckling. Om än detta i mindre mån gäller själva den nu ifrågavarande norska gränstrakten må dock bemärkas, att denna före järnvägens tillkomst för ingen del gjorde skäl för att vara vad motionären kallar »nästan oavbruten obygd». Detta motionärens omdöme jävas därav, att på åtskilliga orter från gränsen till Præstebakke och omkring denna plats ganska betydande bruk då voro belägna.

Utskottet vill ingalunda bestrida, att den ifrågasatta stationen skulle medföra gagn för befolkningen å ifrågavarande svenska gränsmark. Det synes emellertid uppenbart, att på grund av befolkningens gleshet och de ekonomiska utvecklingsmöjligheterna i nämnda trakt fördelarna av en därstädes upprättad gränsstation alldeles icke skulle motsvara motionärens stora förväntningar.

Inom en rayon av en mil åt norr och söder samt en halv mil åt öster på svenska sidan finnes blott ett fåtal hemman:  $\frac{1}{4}$  mt Högen,  $\frac{1}{4}$  mt Gunnarsnäs, 1 mt Gunnarsbyn, 1 mt Jakobsrud, 1 mt Norane, 1 mt

Bästorps,  $\frac{1}{2}$  mt Rinnane och  $\frac{1}{4}$  mt Skottan, alla i Töftedals socken av Älvsborgs län, samt  $\frac{1}{4}$  mt Buxungeröd, 1 mt Buane Övre, 1 mt Fagerhult,  $\frac{1}{4}$  mt Fossane,  $\frac{1}{3}$  mt Grubberöd,  $\frac{1}{16}$  mt Grubberödskog,  $\frac{3}{4}$  mt Möre,  $\frac{1}{4}$  mt Norrnäs och  $\frac{1}{4}$  mt Kårungeröd Östra, alla i Naverstads socken av Göteborgs och Bohus län. Sammanlagda taxeringsvärdet för dessa hemman och hemmansdelar utgör allenast 553,100 kronor. Skogsarealen å hemmanen inom Älvsborgs län utgör 5,174 hektar, på sina ställen hårt avverkade. Den årliga skogstillväxten torde för dessa hemman kunna beräknas till 2,500 kubikmeter med ett försäljningsvärde av c:a 20,000 kronor. Årliga försäljningsvärdet av jordbruksprodukter beräknas till 19,300 kronor. Hemmanen i Bohuslän hava betydligt mindre skogsarealer än de ifrågavarande hemmanen i Dalsland.

Några industriella anläggningar inom det ovan angivna området finnas icke, och förutsättningarna för industriell utveckling lära vara skärligen ringa.

Å hemmanet Högen finnes en handelsbod och å hemmanet Norrane, den förra med en till 20,000, den senare med en till 60,000 kronor beräknad omsättning.

De å området kyrkoskrivna personerna utgöra sammanlagt 669 personer, varav i Töftedals socken 418 personer och i Naverstads socken 251.

Redan av det anförda torde bestyrkas, att behovet av den ifrågasatta stationsanläggningen knappast kan anses oavvisligt, och att den betydelse, en sådan station skulle få, av motionären avsevärt överskattats.

Behovet av den föreslagna järnvägsstationen visar sig ingalunda mera trängande vid en närmare undersökning av i vad mån ifrågavarande järnvägsförbindelse blivit av ortsbefolkningen anlitad.

Innan utskottet närmare redogör för de resultat, en sådan undersökning giver vid handen, vill utskottet förutskicka, att då under nuvarande kristid betydande svårigheter yppat sig att till rimliga priser anskaffa kol och andra för järnvägsdriften erforderliga förbrukningsartiklar, järnvägsbolaget varit nödsakat att från och med den 1 maj 1915 inskränka tågantalet och därför indragit sådana tåg, som icke varit av någon vidare betydelse vare sig för allmänheten eller järnvägsbolaget. På grund härav finnes för närvarande intet tåg, som stannar vid Högen eller berör denna plats på annat sätt, än att ett godståg därstädes saktar farten för att post må kunna avlämnas till Dals Högens poststation.

Före nämnda indragning stannade däremot ett uppgående lättare motortåg vid Högen för resandes av- och påstigning, varemot motsvarande tåg i riktning från Norge icke kunde få stoppa vid Högen, enär den där

för landsvägstrafiken posterande gränsridaren icke ägde rätt att tullklarera tågtrafiken.

De nuvarande förhållandena äro som synes sådana, att önskvärt vore, att en ändring till det bättre kunde komma till stånd. Enligt vad utskottet inhämtat är det ock vederbörandes avsikt att, så snart förhållandena åter bliva normala, återgå till före den 1 maj 1915 gällande tidtabell, så att åtminstone ett tåg stannar för resandē vid Högen.

Möjligen skulle det kunna synas, som vore därmed nuvarande behov icke tillgodosett. Så torde dock måhända i det hela kunna anses vara fallet, särskilt om hänsyn tages till resandefrekvensen vid Högen. Utskottet har inhämtat, att denna hittills varit ytterst ringa. Till belysning därav kan nämnas, att under hela år 1914 av- eller påstego vid Högen tillsammans blott 234 resande.

Vad godstrafiken beträffar må anföras, att godsvagnar kunna få lastas eller lossas vid Högen på samma villkor, som gälla för lastning eller lossning *å linjen* mellan alla stationerna å Dalslands järnväg. Frakten betalas sålunda från, respektive till stationen bortom lastningsplatsen, alltså vad Högen beträffar från Kornsjö för last till Sverige och från Mon för last till Norge.

Härtill kommer en uttagningsavgift av 2 kronor per vagn, om vagnarna utsättas av ordinarie tåg eller med handkraft och införas med handkraft samt av 3 kronor per vagn, minst 10 vagnar, om särskilt lokomotiv (extratåg) måste användas för vagnarnas ut- eller införande, varjämte till bevakningspersonalen betalas en ersättning av 2 kronor i ett för allt, för varje gång vagnar uttagas.

Det torde förtjäna framhållas, att sådan vagnuttagning till Högen ytterst sällan förekommit — hittills blott för två personer, ägaren av Högen och ännu en person, vilka någon gång lastat ved från Högen till Göteborg eller Norge. För övriga virkesägare eller varuemottagare i trakten faller det sig naturligare och billigare att frakta virket eller godset på sjön Kornsjö till eller från Kornsjö station, som har järnvägsspår alldeles intill vattnet, då däremot Högen ligger ett gott stycke — omkring en kilometer — från sjön, så att körning av virket eller varorna väsentligt skulle fördyra transporten.

Det nu anförda torde ådagalägga, att behovet av en station vid Högen, vilket motionären velat framställa såsom högst trängande, knappast kan anses oeftergivligt. Utskottet har dock såsom ovan antyddes ingalunda velat förneka de brister i trafikavseende, som onekligen förefinnas. Vad utskottet med det sagda åsyftat har förnämligast varit att visa, huru-

som det behov, som i här förevarande avseende föreligger, alldeles icke besitter de proportioner, motionären velat tillmäta detsamma.

Vad som huvudsakligast förmått utskottet att gentemot motionärens krav ställa sig avvisande har icke heller varit det, att utskottet alldeles underkänt värdet av att bättre trafikanordningar komme till stånd.

Möjligheterna att tillmötesgå motionärens önskemål synas emellertid skäligen små. Till en början må märkas, att därest en ny station vid Högen skall kunna upprättas, därför fordras järnvägsbolagets samtycke. Då motionären framhåller, att den av honom ifrågasatta förändringen skulle komma att »gå emot bolagets fördel» synes föga troligt »att en enkel framställning från Kungl. Maj:t till bolaget, angående upprättande av en station vid Högen på dess bekostnad, här skulle göra till fyllest.» Liksom för andra affärsföretag — även de, som i en eller annan form åtnjuta statens understöd — torde nog affärssynpunkterna jämväl för ifrågavarande järnvägsbolag bliva de i första hand bestämmande. Motionären har emellertid icke alldeles förbisett detta. Han påpekar nämligen i detta sammanhang även, att Kungl. Maj:t äger i sin hand att vägra konfirmation på ändringar i bolagsordningen. Oavsett att en sådan åtgärd såsom ägande karaktär av repressalier måhända vore mindre lämplig just i förevarande fall, synes det dock utskottet föga troligt, att något därigenom skulle kunna vinnas, så länge några ändringar i bolagsordningen icke visat sig påkallade.

Främst bör emellertid enligt utskottets mening beaktas, att en stationsanläggning vid Högen skulle draga oproportionerligt dryga kostnader. Då nämligen järnvägslinjen c:a 1 km väster och c:a 2 km öster om Högens banvaktsstuga ligger i oavbruten lutning av 10 ‰, och ett 300 m. långt stationsplan med utrymme för 2 rundspår i lutning 2,5 ‰ i närheten av nämnda banvaktsstuga beräknas inlagt, måste järnvägens profil höjas på en sträcka av icke mindre än c:a 1,600 m. Därest fullständig station förlägges till Högen, måste givetvis också lokaler för samma tullpersonal, som nu finnes vid Mon, anläggas. Oavsett nu rådande höga arbets- och byggnadspris torde i alla händelser kostnaderna för terrassering, vattenbyggnader, överbyggnad, stängsel, signaler, växelförgreningar, barngårdsbyggnader, tullokaler o. dyl. icke kunna sättas lägre än till 200,000 kronor. Ur kostnadssynpunkt lär icke heller den nuvarande tidpunkten kunna anses särskilt lämplig av det utav motionären angivna skälet, att tullokalerna vid Mon skulle eventuellt ombyggas. Enligt vad utskottet inhämtat äro nämnda lokaler i det närmaste fullt tillräckliga för förhållandena på Mon, och den ifrågasatta ombyggnaden av samma lokaler på-

kallas, efter vad utskottet likaledes inhämtat, huvudsakligen därav, att ett särskilt expeditionsrum för tullförvaltaren personligen visat sig erforderligt. Denna brist kan säkerligen utan större kostnader avhjälpas och torde ha ytterligt litet att betyda i nu förevarande sammanhang.

Utskottet har såsom av det anförda framgår icke ansett sig kunna tillstyrka, att staten, genom det tryck den må kunna utöva på ifrågasvarande järnvägsbolags ledning, framtvingar en stationsanläggning i enlighet med motionärens därutinnan gjorda förslag och kan svårigen finna, att de kostnader, upprättandet av den nya stationen betingar, stå i rimligt förhållande till de fördelar, som därav skulle kunna vinnas. Det är tillika att bemärka, att, därest icke bolaget, utan staten skulle vidkännas de med den ifrågasatta stationsanläggningen förenade kostnader, därmed, utan motsvarande valuta för staten, väl mycket komme att offras för ett intresse, som nästan uteslutande torde kunna betecknas såsom ett ortsintresse.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang uttala den förhoppningen, att, då ju svenska staten är representerad i järnvägsbolagets styrelse och föreliggande spörsmål jämväl varit underställt vederbörande landstings prövning, befintliga brister vid nämnda järnvägsled skola bliva uppmärksammade och i möjlig mån avhjälpda.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att första kammaren icke måtte bifalla ifrågasvarande motion.

Stockholm den 3 april 1916.

På utskottets vägnar:

HUGO HAMMARSKJÖLD.

Närvarande vid förevarande ärendes slutbehandling: herrar *Hammar skjöld, Hallberg, Sandler, Oscar Olsson, Forssman, Åkesson* och *Magnusson*.

**Reservation**

av herr *Magnusson*.