

N:o 46.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående jernvägsanläggningar för statens räkning; gifven Stockholms slott den 26 februari 1897.

Under åberopande af hvad bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag innehåller vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, under förbehåll att de i sagda protokoll för hvarje särskild bana angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af följande statsbanor, nemligen:

dels från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv vid Kalix elf, hvarför kostnaden beräknats till 4,371,000 kronor, samt i sammanhang dermed anläggning af landsväg från Boden till Forsbyn för en beräknad kostnad af 333,000 kronor;

dels från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro, hvarför kostnaden beräknats till 9,054,000 kronor;

dels ock från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, hvarför kostnaden beräknats till 16,216,500 kronor;

allt med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägarna böra genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggningar anvisa för år 1898, utöfver de för jernvägen Boden—Ytter Morjärv till utgående å riksstaten utom hufvudtitlarna redan äskade 1,300,000 kronor, följande belopp nemligen:

för landsvägen Boden—Forsbyn	kronor	120,000: —
» jernvägen Krylbo—Örebro	»	5,150,000: —
» jernvägen Göteborg—Svinesund	»	4,500,000: —

eller tillsammans kronor 9,770,000: —

att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf dessa belopp forskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,690,000 kronor.

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

OSCAR.

E. von Krusenstjerna.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 26 februari
1897.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve DOUGLAS,
Statsråden: friherre ÅKERHJELM,
 WIKBLAD,
 friherre RAPPE,
 CHRISTERSON,
 WERSÄLL,
 ANNERSTEDT,
 VON KRUSENSTJERNA.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde i underdånighet:

Hos Eders Kongl. Maj:t hafva särskilda framställningar gjorts om utförande för statens räkning af åtskilliga jernvägsbyggnader; och anhåller jag nu att få i ett sammanhang anmäla dessa framställningar.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
Framställ-
ning af
Norrbottens
läns lands-
ting.*

Med underdånig skrifvelse den 21 november 1894 har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län öfverlemnat en af samma läns landsting gjord underdånig ansökan, att Eders Kongl. Maj:t täcktes anbefalla undersökning af terrängförhållandena för en jernvägsanläggning mellan Boden och Torne elf samt aflåta proposition till Riksdagen om lämpligt anslag för fortsatt byggande af norra stambanan till riksgränsen.

Under erinran hurusom vid 1894 års riksdag utaf två af länets representanter gjorts framställning derom, att Riksdagen måtte till Eders

Kongl. Maj:ts disposition ställa ett förslagsanslag af 25,000 kronor att under samma år användas till undersökning och utstakning af en jernvägslinie från Boden till Haparanda samt för år 1895 anvisa ett belopp af en million kronor för påbörjande af banbyggnaden, men att detta förslag icke vunnit Riksdagens bifall hufvudsakligen af det skäl, att en utsträckning af norra stambanan icke lämpligen borde beslutas i annan ordning än efter framställning af Eders Kongl. Maj:t, har landstinget till stöd för sin ofvan berörda hemställan vidare anfört följande.

Norra stambanans utsträckande till Torneådalen vore för Norrbottens län ett önskningsmål af den mest omfattande betydelse, hvarföre ock länets hushållningssällskap hos landstinget gjort framställning om vidtagande af åtgärder härför. De trakter, genom hvilka banan skulle framgå och hvilka omfattade Råneå, Kalix och Torneå stora elfdalar med deras bördiga jordmån, företedde redan nu en ganska betydlig odling; men de inneslöte inom sig derjemte ofantliga vidder af odlingsbar men ännu obrukad jord samt af myrmarker, hvilka genom torrläggning med relativt ringa kostnader kunde göras fruktbarande. I en sådan bygd skulle en jernvägsanläggning mera än annorstädes visa sig såsom en mäktig häfstång för befrämjande af odling och framåtskridande; och med skäl kunde påstås, att länets stora naturliga tillgångar ej kunde komma till den omfattande användning, hvartill de eljest kunde lemna tillfälle, med mindre länet komme i åtnjutande af den stora förmån, som en genom dess hela längd framgående jernväg skulle lemna.

Utom nu antydda förhållande, som i och för sig gjorde den ifrågställda utsträckningen af stambanan önskvärd, föreläge emellertid särregna omständigheter, hvilka, beroende af Norrbottens läge, syntes i hög grad tala för, att den ifrågavarande förbindelsen borde blifva så snart som möjligt realiserad. På andra sidan Bottniska viken utvecklades en lifvig verksamhet för att bereda Finland fördelen af tidsenliga samfärdsmedel. Den finska stambanan hade för några år sedan fullbordats till Uleåborg, och med all sannolikhet komme denna bana att i en snar framtid framdragas till Torneådalen. Uppenbart vore att, derest så skedde, men deremot å svenska sidan norra stambanan icke sträckte sig längre än till Luleå elfdal, handel och rörelse inom öfre delen af Norrbottens län skulle vända sig åt det håll, der afsättning och affärsförbindelser underlättades genom beqväma och billiga kommunikationsmedel. Den lättade samfärdseln åt öster skulle så mycket snarare draga rörelsen dit, som den finsktalande befolkningen i Sverige kände sig i språkligt afseende mera hemmastadd i Finland än i eget land.

Frågan gälde alltså att söka åt vårt land bevara ett betydelsefullt handelsområde och på samma gång att genom underlättad förbindelse mellan de båda till hvarandra gränsande länderna främja en internationel samfärdsel af gagn för båda länderna. Dessas belägenhet på ömse sidor om Bottniska viken medförde naturligtvis i ekonomiskt afseende en mängd beröringspunkter, och en så betydande föreningslänk som jernvägen skulle, till fromma för båda parterna, mäktigt befordra utvecklingen af bådas ekonomiska krafter, på samma gång den skulle främja och än ytterligare befästa det goda grannförhållande, som egde rum.

Stambanans utsträckning till nordligaste delarna af vårt land skulle derjemte komma att fylla en kulturuppgift af särskild betydelse. Den befolkning, som vore bosatt inom Norrbottens nordliga del, befunde sig uti många hänseenden i en mindre gynsam ställning till följd deraf, att densamma icke talade landets språk. Vid många tillfällen hade från den finsktalande befolkningen inom länet framhållits önskvärdheten deraf, att lättade tillfällen måtte beredas densamma att förvärfva insigter jemväl i svenska språket, och från statens sida hade man sökt tillmötesgå dessa önskningsar bland annat genom anordnande af skolor, i hvilka svenskan vore undervisningsspråk. Klart vore att, om jernvägsförbindelse mellan ifrågavarande bygd och den öfriga delen af riket komme till stånd, en väsentlig faktor vore vunnen till befrämjande af svensk odling i dessa trakter och ett medel gifvet att i afsevärd mån afhjelpa de känbara olägenheter, som för befolkningen i följd af anmärkta förhållandet föreläge. Om också den finsktalande befolkningen numera icke behöfde känna sig isolerad inom eget land, skulle likväl samhörighetskänslan genom en förbindelse af det slag, hvarom nu vore fråga, än mera utvecklas och stärkas.

Från strategisk synpunkt hade väl betänkligheter uttalats mot stambanans framdragande till riksgränsen, men dessa delades icke af alla sakkunnige, och det funnes numera näppeligen någon stat, som af strategiska skäl afstått från jernvägsförbindelse med äfven de mäktigaste grannar. Sverige och Finland hade i följd af sitt inbördes läge så många förbindelser, att de icke utan olägenhet kunde undvara ett så betydelsefullt förbindelsemedel som jernvägen. Slutligen syntes det äfven, som skulle det lända statsverket till ekonomisk fördel, om byggnadsarbetet norrut finge fortsättas, medan tillgång ännu funnes på väl inöfvade arbetskrafter.

Uti häröfver den 30 april 1895 afgifvet underdånigt utlåtande har t. f. chefen för generalstaben anfört, att stambanans framdragande till riksgränsen, så framt den finge en strategiskt riktig utstakning, väl

*T. f. chefens
för general-
staben ytt-
rande den
30 april
1895.*

komme att medföra hvarjehanda fördelar för försvaret af landskapet Norrbotten, men att dessa fördelar likväl icke kunde uppväga de betydliga olägenheter för riksförsvaret i dess helhet, som, på sätt i utlåtandet närmare angifvits, deraf skulle följa. Då emellertid de strategiska skälen icke kunde vara de bestämmande uti en fråga sådan som den föreliggande, der det gälde, bland annat, att främja vårt eget lands odling och utveckling och kanske äfven dess språkliga och nationella enhet, ansåge t. f. chefen sig icke kunna på dessa skäl afstyrka förslaget. Såsom en oeftergiflig fordran, från militär synpunkt sedt, för att icke norra stambanans framdragande till riksgränsen skulle lända vårt försvarsväsen till obotlig skada, ansåge dock t. f. chefen sig böra uppställa en befästningsanläggning i Norrbotten.

Hvad beträffade spørsmålet om den riktning, hvori norra stambanans framdragande till riksgränsen borde ske, syntes med hänsyn dels till det nu förefintliga landsvägs- och vintervägsnätet, dels till erbållandet af lämpliga öfvergångsställen öfver de tre stora vattendragen: Råne, Kalix och Torne elfvar, och dels slutligen till terrängförhållandena i öfrigt — allt så vidt dessa omständigheter kunde bedömas efter tillgängliga kartor — tre dylika riktningar med något fog kunna ifrågasättas, nemligen:

en nordlig linie öfver Öfverstbyn (vid Råne elf), Öfver Kalix till Niemis (invid Torne elf, ungefär 10 kilometer söder om Öfver Torneå kyrkby);

en midtlinie öfver Niemifors (vid Råne elf), Ytter Morjärv (vid Kalix elf) till Korpikylä (vid Torne elf, ungefär midt emellan Hieta-niemi och Carl Gustafs kyrkbyar), samt

en sydlig linie, en kustlinie, öfver Melderstein (vid Råne elf), Hvitåfors, Neder Kalix till Haparanda.

För att rätt känneteckna det inbördes nationalekonomiska värdet af dessa tre linier — af hvilka den nordliga löpte på omkring 50 kilometers och midtlinien på 20—30 à 35 kilometers afstånd från kusten samt den sydliga åtföljde sjelfva kusten eller, noggrannare uttryckt, de djupast inskärande vikarna å kuststräckan, som här hade hufvudriktning från vester till öster — borde man först skärskåda invånar- och arealtalen för de särskilda tingslag (socknar), som funnes uti den del af Norrbottens län — Råne, Kalix och Torne elfvars dalgångar — som kunde anses draga omedelbar nytta af den ifrågasatta jernvägslinien.

Norr om samtliga tre linier fölle Korpilombolo, Pajala, Jukkasjärvi lappmarks samt Enontekis lappmarks tingslag med tillsammans 10,407 invånare och en areal af icke mindre än 278,6501 kvadratmil.

Af dessa tingslag, som samtliga låge ofvan polcirkeln, hade det sydligaste, Korpilombolo, sin södra gräns på 35—50 kilometers afstånd från den nordliga linien, och med hänsyn till de oerhörda afstånden inom dessa trakter torde det för dem och deras befolkning vara skäpligen likgiltigt, hvilkendera af de tre linierna, som verkligen blefve vald. Man torde därför kunna nära nog bortse från nu nämnda tingslag.

Af de återstående tingslagen låge längst åt vester, sträckande sig helt nära utgångspunkten Boden, Råne tingslag (med 7,327 invånare och en areal af 21,7599 qvadratmil). Detta genomskures af samtliga de tre linierna, af den nordliga på ungefär 35 kilometers, af midtlinien på ungefär 25 kilometers samt af den sydliga linien på ungefär 12 kilometers afstånd från Bottenhafvet vid Råne elfs utflöde i detta (Rånefjärden). Midtlinien löpte fram något så när midt genom nämnda tingslag, hvars tätast befolkade trakter dock fölle söder om denna linie.

Den nordliga linien genomskure på sin väg österut vidare Öfver Kalix tingslag (med 5,070 invånare och en areal af 28,8377 qvadratmil) samt Öfver Torneå tingslag (med 5,149 invånare och en areal af 24,8091 qvadratmil), och skedde genomskärandet på sådant sätt, att nära $\frac{1}{3}$ af arealen fölle norr om linien och allenast omkring $\frac{1}{3}$ söder om densamma. Ehuru båda tingslagen sträckte sig ofvan polcirkeln, Öfver Kalix dock allenast med en temligen obetydlig flik, syntes det, som om tingslagens södra delar icke skulle vara de tätast befolkade, utan skulle befolkningen vara temligen koncentrerad kring de båda kyrkbyar, efter hvilka tingslagen benämndes och genom hvilka den nordliga linien skulle framdragas.

Midtlinien följde, sedan den lemnat Råne tingslag, i stort sedt norra gränsen, längst i vester på ungefär 15 kilometers och sedermera på ungefär 10 kilometers afstånd, af Neder Kalix tingslag (med 11,416 invånare och en areal af 18,0869 qvadratmil), berörde måhända sydligaste delen af Öfver Torneå tingslag samt ginge sedan utmed norra gränsen af Neder Torneå och Carl Gustafs tingslag (med, Haparanda stad inberäknad, 6,041 invånare och en areal af 9,2980 qvadratmil), hvilket tingslag, likasom Neder Kalix, sträckte sig i söder till Bottenhafskusten.

Hvad slutligen den sydliga linien vidkomme, ginge denna, efter det den lemnat Råne tingslag, så nära kusten eller, med andra ord, södra gränsen af de nyss nämnda Neder Kalix och Neder Torneå tingslag, att allenast några af de i Bottenhafvet utskjutande uddarna af kuststräckan kunde sägas falla söder om densamma.

Sammanställdes nu lemnade uppgifter, funne man:

att befolkningen uti den del af Norrbottens län, som kunde anses

draga omedelbar nytta af den ifrågasatta jernvägslinien, uppginge till 45,410 personer;

att af denna siffra 10,407 personer (befolkningen inom de fyra nordligaste tingslagen) vore bosatte så pass långt i norr, att de kunde anses hafva ungefär lika stor nytta af jernvägen, hvilkendera af de tre linierna än valdes; samt

att den återstående befolkningssiffran, i rundt tal 35,000 personer, kunde sägas vara fördelad å ömse sidor af hvar och en af de tre linierna på följande sätt, nemligen:

norr	om nordliga linien: högt räknadt	.....	6— 8,000	personer,	
söder	»	»	lågt	»	..... 29—27,000
norr	»	midtellinien: minst räknadt	.....	15—16,000	»
söder	»	»	högst	»	..... 20—19,000
norr	»	sydliga linien: antagligen omkring	.....	30,000	»
söder	»	»	»	antagligen omkring	..... 5,000

Denna sammanställning syntes uppenbart ådagalägga, att midtellinien egde det fördelaktigaste läget med hänsyn till befolkningens nuvarande fördelning inom Norrbottens läns gränstrakt. I hvad mån samma trakts befolkning kunde tänkas tillväxa i en framtid och huru tillväxten härvid kunde ställa sig för de olika delarna, vore naturligtvis omöjligt att med något slags säkerhet på förhand beräkna. En hållpunkt för ett bedömande af den sannolika tillväxten kunde dock följande uppgifter ur befolkningsstatistiken lemna. Under de senaste 33 åren, d. v. s. från 1860 till 1893, hade folkmängden inom de särskilda här ifrågasvarande tingslagen vuxit: inom Råne från 5,487 till 7,327 eller med 33 procent, inom Öfver Kalix från 2,913 till 5,070 eller med 74 procent, inom Öfver Torneå från 4,164 till 5,149 eller med 24 procent, inom Neder Kalix från 6,969 till 11,416 eller med 63 procent samt inom Neder Torneå (Haparanda stad medräknad) från 5,017 till 6,041 eller med 20 procent. Det tycktes, af dessa siffror att döma, som skulle de största utvecklingsmöjligheterna förefinnas inom Kalix elfs dalgång, samt dessa, liksom den faktiska befolkningstillväxten inom de båda återstående, hitintills åtminstone föga utvecklingskraftiga dalgångarna, vara något så nära lika norr och söder om midtellinien, hvadan det ock förefölle såsom sannolikt, att denna linie hade det fördelaktigaste läget jemväl med hänsyn till den växande befolkningens framtida fördelning. Att befolkningstillväxten inom Öfver Kalix företedde den högsta procentsiffran, syntes icke vara en faktor af den betydighet,

att den kunde tillförsäkra den nordliga linien något företräde framför midtlinien.

Hvad anginge den sydliga eller kustlinien, hvilken i allmänna föreställningssättet syntes hafva företräde framför midtlinien, funnes det på den kuststräcka, hvarom här vore tal, en mängd smärre hamnar och lastageplatser, tjenande såsom in- och utförselorter för trakterna kring det större eller mindre vattendrag, vid hvars utflöde de vore belägna, men ingen enda kustort af betydighet för Norrbottens läns gränstrakt i dess helhet. Staden Haparanda, som väl finge anses såsom den förnämsta orten invid kusten, räknade allenast 1,333 invånare. Den vore sålunda i verkligheten utan betydighet för andra orter än dem uti Tornedalen, hvarförutan ej finge förbises, att sjelfva staden och dess hamnplats, Salmis, låge på ett afstånd från hvarandra af nära 8 kilometer. Med vida större skäl än de, som gjort sig gällande vid norra stambanans intill Boden utstakning inne i landet, torde man ock derföre här, vid banans framdragande till riksgränsen, kunna bortse från de särskilda kraf att framför andra trakter varda tillgodosedda vid en påtänkt jernvägsanläggning, som kustorterna plägade framställa, detta ehuru de just genom sitt läge befunne sig i vida gynsammare ställning än trakterna inne i landet.

Härtill komme ytterligare en omständighet, som syntes vara af rätt stor nationalekonomisk vigt. Att döma af tillgängliga kartor skulle, hufvudsakligen till följd af riksgränsens, Torne elfs, riktning från nord-nordvest mot sydsydost den sydliga linien erhålla en längd af omkring 120 kilometer, medan åter längden af hvardera nordliga och midtlinien torde komma att uppgå till blott 110 kilometer, allt under förutsättning att icke terrängförhållandena nödgade till någondera liniens utstakning uti betydliga kurvor, hvilket förefölle temligen osannolikt hvad midtlinien vidkomme, men sannolikare för nordliga linien, särskildt på grund af de rätt stora höjddpartierna i trakten vester och öster om Öfver Kalix kyrkby, samt äfvenså för sydliga linien på grund af de många djupt inskärande hafsvikarna. Midtlinien blefve sålunda efter all sannolikhet den kortaste.

T. f. chefen har härefter anstält en jemförelse mellan de tre öfremälda linierna i strategiskt afseende och dervid förklarar, att ur denna synpunkt kunde den sydliga linien icke antagas, samt att af de begge återstående företräde borde gifvas åt midtlinien; och har chefen på grund af hvad sålunda anförts förordat norra stambanans fortsättning till riksgränsen i hufvudsakligen den sålunda angifna riktningen.

Ur strategisk synpunkt har emellertid t. f. chefen ansett ytterligare

en fordran böra uppställas. En jernvägslinie vore visserligen det bästa och snabbaste medel för truppers förflyttning från en punkt till en annan, men den hade ingen eller åtminstone en ytterst ringa betydelse för deras operationer i egentlig mening d. v. s. deras manövrer och strider samt de förflyttningar, som stode i omedelbart sammanhang med dessa. Härtill kräfdes vanliga vägar, och begagneliga dylika utmed de båda linierna förefunnos endast vintertiden uti de s. k. vintervägarna. Att företaga ett kostsamt jernvägsbyggande ända fram till riksgränsen, men samtidigt icke se till att genom beredande af vanliga vägar utmed den bygda jernvägslinien trupprörelser kunde utföras i de trakter, linien genomlöpte, äfvenledes sommartiden, förefölle alldeles ändamålslost ur militär synpunkt. Af detta skäl borde åtgärder ovilkorligen vidtagas för att, samtidigt med jernvägen, skaffa en landsvägsförbindelse utmed densamma till stånd. Ett medel dertill, enkelt och jembörligt föga kostsamt, erbjöde den s. k. materialväg, som vid jernvägsbyggande måste anläggas öfver allt, der icke förut befintlig väg kunde användas för byggnadsmaterialens framforslande. Vid här ifrågasatt byggnad borde derföre, i olikhet med hvad hittills skett vid statens jernvägsbyggnader, materialvägen anläggas såsom en väg, den der allt framgent skulle ega bestånd och på vanligt sätt underhållas, samt broarna öfver vattendragen, framför allt de öfver Råne och Kalix elfvar — af hvilka den förra tycktes ega två fasta landsvägsbroar, (en vid Rånbyn och en vid Lassbyn, söder om Öfverstbyn) men den senare alls ingen — byggas såsom kombinerade jernvägs- och landsvägsbroar.

Slutligen har t. f. chefen, med hänsyn dertill att den nu till anläggning ifrågasatta banan hade betydelse både i strategiskt och i taktiskt afseende, ansett att, på det att taktikens fordringar måtte blifva behörigen tillgodosedda, en militär undersökning på stället af de för banan ifrågasatta öfvergångsställena öfver vattendragen äfvensom banans slutpunkt borde ega rum, innan banans sträckning slutligen fastställdes.

Sammanfattningen af hvad t. f. chefen i ärendet anfört vore alltså:

att norra stambanans framdragande från Boden intill riksgränsen ingalunda vore önskligt ur militär synpunkt, utan tvärtom innebure en påtaglig försämring af vårt lands nuvarande strategiska läge;

att, då norra stambanans fullbordande ur alla öfriga synpunkter måste betraktas såsom särdeles maktpåliggande, de militära motskälerna finge stå tillbaka;

att, för att något så när uppväga de militära vådorna af banans framdragande intill riksgränsen, en befästningsanläggning borde komma

till stånd i Norrbotten, samt att denna anläggning borde påbörjas snarast möjligt och senast samtidigt med att banan fördes från Kalix elf vidare öster ut;

att banan, med utgångspunkt från Bodens station eller en punkt å Boden—Gellivarebanan, belägen högst 6 kilometer norr om denna station, borde anläggas i hufvudriktning öfver Niemifors, Afvafors (norr om denna ort), Ytter Morjärv till Korpikylä (Hannunajo), samt att en terrängundersökning i denna riktning snarast möjligt borde ske;

att, innan banans riktning slutligt bestämdes, en militär undersökning af de ifrågasatta öfvergångsställena öfver de viktigare vattendragen ej mindre än af banans slutpunkt invid Torne elf, måtte få verkställas för att bringa de militära och tekniska fordringarna på anordningarna vid dessa punkter i erforderlig öfverensstämmelse med hvarandra; samt

att, samtidigt med banans anläggning, äfven en landsvägsanläggning borde utföras öfver allt, der icke i närheten finnes fullt begagnelig väg uti banans hufvudriktning; börande denna, der så med fördel kunde ske, föras öfver de större vattendragen å landsvägsbroar, som kombinerades med jernvägsbroarna, samt att terrängundersökningen för jernvägens framdragande äfven utsträcktes till att omfatta ifrågavarande väganläggning.

Framställning af O. H. Ström och C. J. Mustaparta.

Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län utlåtande.

Sedan ledamöterna af Riksdagens Andra Kammare för Norrbottens län O. H. Ström och C. J. Mustaparta, hvilka, enligt hvad ofvan nämnts, vid 1894 års riksdag väckt motion i fråga om stambanans utsträckning till Haparanda, uti en till Eders Kongl. Maj:t ingifven skrift gjort enahanda framställning, har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, till följd af nådig remiss, den 19 juni 1895 afgifvit underdånigt utlåtande i ämnet och deri anført, att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande på det lifligaste delade den i de underdåniga framställningarna uttalade önskan om norra stambanans snara utsträckning till riksgränsen och i allo biträdde hvad landstinget i ärendet anført. Hvad beträffade den sträckning, hvori jernvägen skulle framdragas, ville Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som i likhet med t. f. chefen för generalstaben hölle före, att den af honom angifna kustlinien icke lämpligen kunde väljas, och som, hvad anginge sjelfva ändpunkten för den blifvande jernvägen, icke tilltrorde sig att jäfva de grunder, som föranledt honom till det uttalandet, att Haparanda stad från strategisk synpunkt icke kunde anses för någon lämplig slutpunkt, för egen del förorda den af t. f. chefen för generalstaben föreslagna midtlinien.

Uti en af Eders Kongl. Maj:ts bemälde befallningshafvande med underdånig skrifvelse af den 1 juli 1895 öfverlemnad och till nådigt afseende förordad framställning hafva härefter stadsfullmäktige i Haparanda, med åberopande af de skäl, som enligt stadsfullmäktiges åsigt talade för den ifrågasatta jernvägens framdragande till Haparanda, hos Eders Kongl. Maj:t anhållit, att Eders Kongl. Maj:t samtidigt med tilläfventyrs blifvande undersökning af jernvägslinien Boden—Forsbyn—Korpikylä äfven måtte låta verkställa sådan af linien Forsbyn—Haparanda, hvarjemte Neder Torneå socknemän uti en till Eders Kongl. Maj:t stäld, af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet med underdånig skrifvelse den 16 juli 1895 öfverlemnad skrift gjort enahanda framställning.

Framställning af stadsfullmäktige i Haparanda och af Neder Torneå socknemän.

Uti infordradt utlåtande af den 14 oktober 1895 har jernvägsstyrelsen härefter anfört följande.

Jernvägsstyrelsens utlåtande den 14 oktober 1895.

Af de tre utaf generalstabschefen angifna linierna syntes det styrelsen, i likhet med bemälde chef, att den nordligaste linien ej borde ifrågasättas, enär densamma komme att genomgå ytterst glest befolkade och för någon större utveckling föga lämpliga trakter. Derjemte skulle denna jernvägslinie till följd af dess nordliga läge och allt för långt upp vid Torneelf föreslagna slutpunkt blifva till föga gagn för den söder om blifvande jernvägen inom länet boende befolkningen.

Hvad den sydliga linien eller kuststräckningen beträffade, delade jernvägsstyrelsen till fullo de skäl, som af t. f. chefen för generalstaben förebragts därför, att denna linie i mindre grad än midtellinien skulle blifva till omedelbar nytta för länets befolkning i sin helhet och att den i strategiskt afseende vore oantaglig, hvarföre styrelsen till alla delar biträdde bemälde chefs afstyrkande rörande denna linie, synnerligast som densamma ur trafikhänsyn ej torde kunna erbjuda några större fördelar än de andra ifrågasatta två linierna. Visserligen skulle en dylik linie komma att genomgå länets mest befolkade trakter, men det oaktadt torde ej någon väsentlig trafik vara att för densamma påräkna, ty största folkmängden vore bosatt vid de utefter kusten befintliga sågverken, hvilka sjelfva försåge sin personal med hvad för dess behof erfordrades, och komme med all sannolikhet denna befolknings förnödenheter att framdeles liksom nu till största delen anskaffas sjöledes, oafsedt om en jernväg anlades utmed kusten. För den öfriga kustbefolkningen, hvilken hufvudsakligen lefde af afkastningen från fisket, utgjorde sågverken enda afsättningsorterna; men då de flesta af dessa vore anlagda å från kusten utskjutande uddar och i skärgården

belägna öar samt således ej komme i direkt beröring med en blifvande jernbana, syntes antagligt, att allmogen ej komme att använda jernbanan för transporterung af dess afsättningsartiklar till sågverken, utan att framgent forsling af sådana varor komme att ske å landsväg eller sjöledes. Från orterna närmast norr om en kustbana kunde ej heller synnerlig trafik påräknas på grund af den till antalet relativt obetydliga befolkningen. Så vore exempelvis af den till omkring 11,400 personer uppgående folkmängden i Neder Kalix socken ungefär 7,500 personer bosatta vid sågverken utefter kusten samt Kalix elfs floddal, och af Råneå sockens omkring 7,500 invånare vore antalet norr om Rånbyn bosatta ringa, ty äfven i denna socken vore flertalet boende vid sågverken och utmed kusten. För en kustbana torde ej heller någon afsevärd inkomst vara att förvänta genom forsling af virke och andra skogsprodukter. Timmerafverkningen i denna del af Norrbottens län bedrefves nemligen ej närmelsevis i den omfattning som i öfriga delar af Norrland, hvilket framginge deraf, att på Kalix elf, å hvilket vattendrag största flottningen egde rum, antalet flotttimmer enligt uppgift uppginge till endast omkring 500,000 stycken om året. En stor del af sågverkens timmerbehof fylles nu från Finland genom flottning öfver hafvet; men om antalet på detta sätt erhållna timmer möjligen i en framtid, till följd af ökad förbrukning inom växtområdet eller andra omständigheter, komme att minska, kunde ej vid sågverken sysselsättning beredas åt så stor personal, som nu vore förhållandet, och på grund häraf kunde trafikomsättningen för en kustbana framdeles blifva ännu mindre än möjligen skulle blifva fallet under nuvarande förhållanden.

Af de tre ifrågasatta linierna återstode alltså blott den af t. f. chefen för generalstaben förordade s. k. midtlinien, hvilken från Boden eller dess närhet skulle framdragas öfver Kalix elf till Korpikylä vid Torne elf. En jernväg anlagd i denna riktning kunde visserligen ej påräkna någon afsevärdt större trafik än den å en kustbana möjligen uppstående, men skulle på grund af sitt läge och derigenom att den komme att inuti landet korsa flera vid hafvet utmynnande vägar dock medföra större fördel för länet i dess helhet än någon af de andra föreslagna liniesträckningarna, ity att befolkningen såväl norr som söder om jernvägen i sådant fall kunde draga afsevärd nytta af densamma. Härtill komme att, enligt t. f. chefens för generalstaben yttrande, denna liniesträckning ej skulle medföra allt för stora olägenheter i strategiskt afseende; och styrelsen ansåge derföre, att fullständiga undersökningar för norra stambanans fortsättning till gränsen

mot Finland i första rummet borde afse en sträckning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den föreslagna midtellinien, dervid dock styrelsen, enär det på anförda skäl kunde ifrågasättas, att jernvägen droges till Haparanda i stället för till Korpikylä, ansåge att, i samband med undersökningen af linien från Boden öfver Forsbyn till Korpikylä, sådan äfven borde verkställas för en jernvägslinie från Boden öfver Forsbyn till Haparanda.

Vid underdånig föredragning den 19 juni 1896 af hvad sålunda i detta ärende förekommit behagade Eders Kongl. Maj:t, som ansåg den ifrågavarande jernvägsanläggningen vara af den framstående betydelse för landet att, då dess utförande ifrågakomme, borde tagas i noggrant öfvervägande, huruvida den icke företrädesvis borde byggas för statens räkning för att med statsbanenätet införlifvas, uppdraga åt jernvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för norra stambanans framdragande på andra sidan Lule elf med lämplig utgångspunkt från Bodens station eller en högst 6 kilometer från denna station belägen punkt å Boden-Gellivarebanan, och hufvudsakligen i den riktning, som vore angifven medelst den af t. f. generalstabschefen förordade så kallade midtellinien, dock att denna undersökning tillsvidare och intilldess Eders Kongl. Maj:t kunde finna skäl meddela vidare förordnande ej finge utsträckas längre än till Forsbyn i närheten af Kalix elf; hvarjemte styrelsen borde från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orten påräkna, i händelse banan skulle komma att byggas för statens räkning. Derjemte föreskref Eders Kongl. Maj:t, att vid planens upprättande särskildt å de ställen, der banan skulle öfvergå vattendrag, de militära och tekniska fordringarna på anordningar borde söka bringas i erforderlig öfverensstämmelse med hvarandra; att samtidigt med jernvägsundersökningens verkställande utredning skulle åvägabringas, hvar-est jernvägen ur militär synpunkt kräfde anläggning af särskilda vägar; att i kostnadsförslaget skulle upptagas det belopp, som erfordrades för sådana vägars utförande efter de för allmän landsväg gällande tekniska bestämmelser och för uppförande af landsvägsbroar öfver de vattendrag, der sådana brobyggnader ur militär synpunkt kunde anses erforderliga; samt att styrelsen skulle till chefen för landtförsvarsdepartementet aflemna skriftlig anmälan om tiden för undersökningarnas verkställande, på det att militär myndighet kunde dervid närvara för att iakttaga hvad ur militärteknisk synpunkt vid planens uppgörande erfordrades.

*Kongl. Maj:ts
beslut d. 19
juni 1896
om verkstäl-
lande af
under-
sökning.*

Jernvägsstyrelsens utlåtande den 31 december 1896.

Sedan de sålunda anbefalda undersökningarna bragts till slut, öfverlemnade jernvägsstyrelsen med underdånigt utlåtande den 31 december 1896 plan- och profilritningar samt kostnadsförslag rörande sträckningen för norra stambanans fortsättande från Boden till Forsbyn; och anmälde styrelsen dervid, att å en del af jernvägen två olika sträckningar blifvit undersökta, hvilket föranledts deraf att vid de okulära undersökningar, som styrelsen låtit verkställa, det befunnits att öfvergången öfver Råne elf kunde, förutom vid Niemifors såg, ske äfven 8 $\frac{1}{2}$ kilometer söder derom vid Hasafors qvarn, och att jernvägsliniens sträckning med öfvergång i denna senare punkt i afsevärd grad egde fördelar framför linien öfver Niemifors, hvarföre ock vid detaljundersökningarna denna linie blifvit först utstakad, men att, sedan ur militär synpunkt anmärkts, att banan borde framdragas från den inom 6 kilometer från Boden belägna byn Buddby, äfven denna linie måst undersökas, hvarjemte med hänsyn till den stora vikt, som för stambanans genom öfre Norrland framdragande tillerkänts de militära krafven, denna senare linie af styrelsen framlagts såsom hufvudförslag.

Af styrelsens utlåtande med tillhörande ritningar inhemtas: att hufvudlinien utgår från Boden i nästan rak nordlig riktning till Buddby, i närheten hvaraf, 7 kilometer från Boden, afsetts anläggning af en mötesplats för militärtåg, samt att från Buddby linien, med bibehållande af sin riktning, framgår öfver Ljusmyran till Ljusträsket, der den afviker åt öster förbi Tjärnberget och utmed Mossarattjärn till landsvägen vid Åskogen. Efter korsningen af denna väg fortsätter linien i nordlig riktning öster om sjöarna Stora och Lilla Trehörningen och Hundsjön förbi Edet på vestra sidan om Nedre Flåsjön emellan Orrtjärn och Hvalfkölen. Vid Flåsjön afses jemväl anläggning af mötesplats för militärtåg, 22 kilometer från Boden. Linien framgår vidare till Degerselet, hvars södra strand följes till Öfversttjärn med öfvergång af Råne elf strax norr om Niemifors såg. För nämnda öfvergång upptager förslaget två broar, den ena med ett spann af 55 meter öfver den egentliga elfven och den andra med 10 meters spann öfver en vid lågt vattenstånd med elfven ej sammanhängande gren af vattendraget.

Enligt hvad jernvägsstyrelsen anmält, är broarnas uppförande, då god grund af fast och stenigt grus finnes, ej förenadt med synnerliga svårigheter, men kostnaden för den mindre bron komme att uppgå till afsevärdt belopp, enär balansliniens läge kräfde mycket höga landfästen å densamma, hvarföre det vid utförandet torde böra tagas i öfvervägande, huruvida ej till undvikande häraf elfven borde vid öfvergångs-

stället genom gräfning utvidgas, så att endast ett större spann öfver densamma blefve erforderligt.

Knappa två kilometer öster om Råne elf afses vid det s. k. Vestitrasket anläggning af Niemifors station, 35 kilometer från Boden och i närheten af den längs elfven löpande landsvägen. Från Vestitrasket framgår linien norr om Lilltrasket och Mjötrasket till Bjurån, som passeras strax söder om en der belägen qvarn. Vid Bjurån, på ett afstånd från Boden af 43 kilometer, skall enligt förslaget anläggas en mötesplats för militärtåg. Derifrån går banan i nordlig riktning och nästan oafbruten stigning till Mattismyran, der den afviker i östlig riktning och passerar Hvitån strax norr om Afvafors numera nedlagda masugn samt en half kilometer derifrån landsvägen från Råneå till Hoflös. Kort före öfvergången af Hvitån och omkring en kilometer vester om landsvägen är plats afsedd för Afvafors station, 53 kilometer från Boden. Från Hvitån fortsätter linien i östlig riktning till Lillån, som passeras, hvarefter linien gör en svängning åt nordost för att undvika den öster om Lillån i norr och söder löpande bergshöjden. Derunder framgår linien mellan Norra och Södra Stentrasket samt öster om Hatatrasket till ett nybygge af samma namn, hvarest linien tager en sydostlig riktning för att följa slutningen utefter Töreåns dalgång till och något söder om Grundforsbäcken, der öfvergång af Töreån sker och linien åter vänder sig mot nordost. Mötesplats för militärtåg är afsedd att anläggas vid Hatatrask.

Efter öfvergången af Töreån löper linien öfver Sågbäcken, hvarest mötesplats för militärtåg afsetts, till Flakatrask och vidare till Ytter Morjärv på vestra sidan af Kalix elf, der anläggning af station beräknats, 78 kilometer från Boden och en half kilometer vester om landsvägen från Töre till Öfver Kalix. På sätt sedermera vidare utvecklats, har jernvägsstyrelsen ansett jernvägsanläggningen för närvarande icke böra utsträckas längre än till Ytter Morjärv men emellertid, i enlighet med Eders Kongl. Maj:ts nådiga förordnande, utstakat plan för densammas framdragande till Forsbyn å östra sidan af Kalix elf, hvarest styrelsen emellertid icke ansett lämpligt att föreslå någon station. Enligt berörda plan för jernvägens framdragande till Forsbyn skulle densamma från Ytter Morjärv dragas öfver landsvägen mellan Töre och Öfver Kalix ned till elfven, derefter med en bro om 20 meters spann öfver vestra elfgrenen till Ön och längs utmed denna till östra elfgrenen, der öfvergången skulle ske å bro med två spann, hvartdera om 60 meter.

Det förut omnämnda alternativa förslaget om jernvägsliniens framdragande öfver Råne elf vid Hasafors qvarn upptager sträckningen från

Boden till Mattismyran, der linien förenar sig med hufvudlinien. För denna sträckning hafva stationer utstakats vid Skatamark, 14 kilometer från Boden, och vid Hasafors, 1 kilometer vester om Råne elf och 25 kilometer från Boden, hvarförutom en militärmötesplats beräknats vid Ängesträsk, 36 kilometer från Boden.

Vid liniernas utstakande hafva i afseende å lutnings- och krökningsförhållanden följts samma bestämmelser, som för stambanan genom öfre Norrland hittills varit gällande. Högsta stigningen är alltså 16 : 1,000 och minsta kurvradien i hufvudspåret 300 meter.

Samtidigt med jernvägsundersökningen har utredning skett, hvarest jernvägen ur militär synpunkt kräfde anläggning af särskilda vägar, och har det af militära myndigheten upplysts, att landsväg vore erforderlig utmed hela linien Boden—Forsbyn. I anledning häraf hafva jemväl upprättats profilritningar och kostnadsförslag för en sådan väg, dock endast för den sträckning, som betingades af jernvägens framdragande öfver Niemifors. Dervid har för sträckan Boden—Åskogen den nu befintliga vägen ansetts kunna användas, sedan densamma blifvit tillökad på bredden och i öfrigt förbättrad, och från sistnämnda punkt har ny landsväg utstakats söder om jernvägslinien på så kort afstånd derifrån, att densamma borde under jernvägsbyggnadstiden kunna såsom materialväg användas. För öfvergång af Råne elfs södra gren upptager förslaget landsvägens öfverförande på jernvägsbron med användande af samma körbana — en anordning, mot hvilken styrelsen med hänsyn till den jemförelsevis ringa längden af ifrågavarande bro samt i betraktande deraf, att högst ringa trafik vore att å landsvägen förvänta, ansett något väsentligt icke vara att invända, om, såsom styrelsen föreslagit, fullt betryggande signalanordningar i förbindelse med stängselbommar öfver landsvägen på tillräckligt afstånd från bron vidtoges.

Vid Ytter Morjärv skulle emellertid enligt förslaget landsvägen, efter att hafva passerat under jernvägen, dragas öfver elfven å särskild bro vid Gumsforsen, och en sådan anordning har synts styrelsen lämplig, icke minst från den synpunkten att derigenom förbindelse med Forsbyn skulle kunna komma till stånd, utan att redan nu jernvägslinien mellan denna ort och Ytter Morjärv behöfde bringas till utförande.

Beträffande kostnaderna för de alternativa sträckningarna mellan Boden och Forsbyn är först och främst att märka att, enligt hvad jernvägsstyrelsen anmält, Norrbottens läns landsting den 25 september 1896 fattat följande beslut:

att kostnadsfritt för den ifrågasatta banan upplåta:

för all framtid

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar; genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinie samt, der arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla allmänna eller enskilda vägar;

samt *under arbetets fortgång*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

samt att åtaga sig att, när och hvar Eders Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 stycken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för landstinget att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfsventyrs kan komma att brista.

Utöfver hvad landstinget sålunda åtagit sig att bekosta hafva kostnaderna för jernvägs- och landsvägsanläggningarna beräknats på följande sätt:

Jernvägslinien Boden.—Buddby—Niemi förs—Ytter Morjärv—Forsbyn, 81,220 kilometer, har med rullande materiel beräknats kosta 4,833,000 kronor, deraf för rullande materiel efter 5,000 kronor för kilometer beräknats 413,000 kronor. Häraf belöper sig på sträckningen från Boden till Ytter Morjärv, 78,600 kilometer, ett belopp af 4,371,000 kronor, deraf 400,000 kronor för rullande materiel, och på sträckningen mellan Ytter Morjärv och Forsbyn, 2,620 kilometer, 462,000 kronor, deraf 13,000 kronor för rullande materiel.

Den för denna jernvägssträckning erforderliga landsvägsanläggningen mellan Boden och Forsbyn, 87 kilometer lång, har beräknats kräfvä en kostnad af 333,000 kronor.

För jernvägen Boden—Hasafors—Ytter Morjärv—Forsbyn, 73,872 kilometer, upptager förslaget en kostnad af 4,460,000 kronor, deri inbegripen kostnaden för rullande materiel till ett belopp af 373,000 kronor, och belöper sig häraf för sträckningen Boden—Ytter Morjärv 3,998,000 kronor, deraf för rullande materiel 360,000 kronor.

Den till denna sträckning hörande landsvägen mellan Boden och Forsbyn har beräknats kosta 335,000 kronor.

Beträffande den trafik, som kunde blifva att påräkna å nu ifrågasatt stambanelinie, anser jernvägsstyrelsen densamma närmast vara att förlikna vid trafiken å linien Storsund—Boden, dock med något större tendens till stegring, med anledning af Råneådalens bördighet, hvilken dal stode i liflig handelsförbindelse med Luleå. Äfven borde uppmärksammas att, för den händelse norra stambanan i en framtid komme att förbindas med finska jernvägsnätet, en väsentlig trafikökning kunde för nu ifrågasatta banan vara att förvänta. Någon speciel ekonomisk vinst af denna jernvägsanläggning torde dock, enligt styrelsens förmenande, näppeligen vara att hoppas för den närmaste framtiden, men denna omständighet borde ej kunna undanskymma de fördelar i politiskt och nationalekonomiskt hänseende, som anläggningen af jernvägen skulle komma att medföra.

Hvad beträffade frågan hvilkendera af de ofvan nämnda alternativa linierna vore att föredraga, hyste styrelsen den uppfattningen, att linien öfver Hasafors från trafiksynpunkt borde tillerkännas afgjort företräde. Dels vore den ej mindre än 7,348 meter kortare än linien öfver Niemifors, dels framginge den öfver väsentligt bördigare trakter än denna sistnämnda. Om derföre från militärteknisk synpunkt Hasaforsliniens byggande kunde tillåtas, tvekade styrelsen ej att förorda densamma till utförande.

Styrelsen har vidare till bedömande upptagit spörsmålet, huruvida den ifrågasatta jernvägen bör åstadkommas genom statens försorg, och derom anført, att samma skäl, som förestafvat den norrländska banans utsträckning till Boden, kunde i hufvudsak åberopas äfven för den nu ifrågasatta länken i den norrländska statsbanekedjan. I detta afseende hade framhållits, hurusom en jernväg, sådan som den nu ifrågasatt, vore egnad att såväl främja statens intressen som ock bidra till utvecklingen inom den vidsträckta landsdel, som deraf komme att röna inflytande; att banans strategiska betydelse vore afsevärd, då derigenom möjliggjordes ett hastigt framförande af trupper och förnödenheter i händelse af fiendtligt angrepp; samt att från politisk synpunkt det vore

af högsta intresse, att banan komme till stånd såsom egnad att närmare sammansluta aflägsna delar af Norrland med det öfriga Sverige.

För det närvarande ansåge emellertid styrelsen, att banan ej borde bringas till utförande längre än till Ytter Morjärv vid Kalix elf, emedan, då den förbindelse, som behöfdes mellan denna plats och Forsbyn, tillsvidare kunde medelst endast landsväg tillfredsställande anordnas, skäl ej förefunnes att nu utsträcka jernvägsanläggningen till Forsbyn, utan torde dermed utan olägenhet kunna anstå till den helt visst ej långt aflägsna tidpunkt, då stambanans vidare fortsättning till riksgränsen ansåges böra åvägabringas. Derigenom undvekes nedläggande af jemförelsevis betydande kostnader på en anläggning, som för närvarande ej skulle närmelsevis medföra motsvarande nytta.

Slutligen har t. f. chefen för generalstaben uti infordradt utlåtande af den 5 innevarande februari — med förmälan hurusom den af t. f. generalstabschefen förut förordade s. k. midtellinien fullständigt sammanfölla med den nordligaste af de genom jernvägsstyrelsens försorg utstakade linierna, samt att Hasaforsalternativet intill Råne elf endast obetydligt afveke från den s. k. kustlinien, hvilken på grund af sin, militäriskt taladt, stora otrygghet helt och hållet utdömdes — förordat linien Boden—Buddby—Niemifors—Ytter Morjärv—Forsbyn och förklarar, att intet vore att erinra beträffande den i sammanhang dermed utstakade landsvägen Boden—Niemifors—Forsbyn.

*T. f. chefens
för general-
staben yt-
rande den 5
februari
1897.*

Då man under de senare åren utdragit stambanenätet norrut genom öfre Norrland till Boden, har det hufvudsakliga skälet varit, att man velat bereda dessa till följd af sin aflägsenhet synnerligen ogynnsamt ställda men med rika utvecklingsmöjligheter utrustade trakter förmånen af den mäktiga häfstång för framåtskridande, som en jernväg alltid innebär. Samma skäl talar kraftigt för jernvägens fortsättande genom de delar af Norrbotten, som ännu icke kommit i åtnjutande deraf, till riksgränsen. Dertill kommer beträffande området närmast gränsen, att befolkningen till stor del är af finskt ursprung eller åtminstone talar finskt språk. En jernvägsförbindelse med det öfriga landet torde otvifvelaktigt komma att verksamt bidra till att närmare förbinda denna befolkning med landets öfriga invånare samt att i dessa trakter utbreda svenskt språk och svensk kultur och har således äfven i detta afseende en stor betydelse.

*Departement-
schefens
yttrande.*

På dessa skäl och med åberopande jemväl af hvad utaf myndigheterna i ärendet anförts, tvekar jag icke tillstyrka Eders Kongl. Maj:t

att hos Riksdagen väcka förslag om norra stambanans fortsättning på andra sidan Boden emot riksgränsen.

Hvad jernvägens sträckning beträffar, torde densamma nu icke behöfva bestämmas för hela linien till riksgränsen. Jernvägsstyrelsen har uppgjort detaljerad plan för jernvägens framdragande till Forsbyn på östra sidan af Kalix elf men ansett, att jernvägen för närvarande ej borde utsträckas längre än till Ytter Morjärv på vestra sidan af samma elf. Härutinnan är jag ense med jernvägsstyrelsen. Med afseende å de olika meningar, som gjort sig gällande angående sättet för jernvägens framdragande från Kalix elf till riksgränsen, anser jag mig emellertid redan nu böra tillkännagifva, att anställda undersökningar gifvit vid handen, att hinder ej torde förefinnas att jernvägens slutpunkt blifver vid eller i närheten af Haparanda.

I afseende å en del af linien Boden—Ytter Morjärv har emellertid jernvägsstyrelsen föreslagit två alternativa linier, den ena längre norrut öfver Niemifors och den andra närmare kusten öfver Hasafors. Ehuru den senare skulle blifva något kortare och billigare, lärer dock hvad ur militärsynpunkt anförts till förmån för den inre linien böra föranleda, att denna linie antages. Jernvägen skulle alltså framdragas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen för linien Boden—Buddby—Niemifors—Ytter Morjärv uppgjorda plan, dock med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå.

På sätt förut omförmäls, har jernvägsstyrelsen jemväl uppgjort förslag till anläggning i sammanhang med jernvägen af en landsväg Boden—Niemifors—Forsbyn. Enligt hvad jag inhemtat är det i hvarje fall nödvändigt att för jernvägens byggande anlägga en materialväg utmed jernvägslinien, och antages en sådan väg kosta omkring hälften af hvad som beräknats för anläggning af den nu föreslagna landsvägen. Då nu ur militär synpunkt kraftigt framhållits nödvändigheten att i samband med jernvägsanläggningen åstadkomma en landsväg i granskapet deraf, torde det vara skäl att genast från början bygga den erforderliga materialvägen på sådant sätt, att den kan framgent användas såsom landsväg. Jag tillstyrker således jemväl anläggningen af ifrågavarande landsväg i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen uppgjorda plan.

Det af Norrbottens läns landsting i fråga om upplåtelse af mark m. m. för jernvägsanläggningen fattade beslut, hvilket, enligt hvad jag inhemtat, numera vunnit laga kraft, är lika lydande med de af Riksdagen uti dess skrifvelse den 14 maj 1890 fastställda vilkor för då

fattadt beslut om stambanans fortsättande från Vännäs till Boden, och hemställer jag, att hvad landstinget sålunda åtagit sig måtte föreslås såsom vilkor jemväl för det beslut, som må uti nu ifrågavarande afseende komma att fattas.

Emot de för jernvägsanläggningen med tillhörande landsväg beräknade kostnader har jag intet att erinra. Angående frågan om arbetets fördelning på flere år och anvisning af erforderliga medel, torde jag få yttra mig i samband med behandling af enahanda frågor beträffande de öfriga nu ifrågasatta jernvägsbyggnaderna.

Ut i underdånig skrifvelse den 30 maj 1896 har jernvägsstyrelsen fäst uppmärksamheten derå, att frågan om åstadkommande af snabbare och billigare jernvägsförbindelser mellan Norrland samt södra och vestra delarna af Sverige vore synnerligen förtjent af beaktande, och att, då de nuvarande förhållandena i afseende å jernvägstrafiken mellan dessa delar af vårt land lemnade mycket öfrigt att önska i fråga såväl om tidslängden som om kostnaderna för en resa, hvarje möjlighet till väsentlig förbättring af dessa förhållanden borde af samhället och dess myndigheter omfattas med intresse; och har styrelsen framhållit, att en dylik möjlighet enligt styrelsens förmenande förefunnes i anläggning af en statsbana emellan Örebro och Krylbo. Redan en blick på jernvägskartan vore tillräcklig att ådagalägga, i hvilken väsentlig mån anläggningen af en jernväg mellan nämnda platser skulle bidraga till förkortande af väglängden för en resa mellan landets nordligare samt södra och vestra delar. Vid noggrannare undersökning befunnes det kortaste afståndet mellan Örebro och Krylbo på jernväg för närvarande utgöra 177 kilometer (vägen ginge då öfver Köping, Tillberga och Sala), under det att en direkt jernvägsförbindelse mellan ifrågavarande orter torde kunna begränsas till en längd af 115 till 120 kilometer. Betydelsen af denna vägförkortning vore afsevärd redan ur synpunkten af orternas intressen, men komme att förnämligast hafva inflytande till underlättande af längdtrafiken mellan landets vidt skilda nordliga samt södra och vestra delar. En sådan jernväg skulle göra det möjligt för resande att med begagnande af nattåg från Göteborg eller Malmö redan följande förmiddag uppnå Gefle eller Falun och på aftonen hinna fram till Östersund eller Sundsvall. Godstrafiken komme jemväl att röna gynnsamt inflytande af denna jernvägsanläggning icke blott derigenom

*Anläggning
af jernväg
Krylbo—
Örebro.
Jernvägssty-
relsens fram-
ställning den
30 maj 1896.*

att väglängden minskades, utan äfven derutinnan att godset kunde föras på en enda bana, statens, i stället för att, såsom nu vore förhållandet, med oundvikliga kostnader och uppehåll sändas genom flera banförvaltningars områden. Äfven förtjenade framhållas, att den trakt, som ifrågavarande bana skulle komma att genomlöpa, vore en vigtig del af bergslagen i mellersta Sverige med många grufvor och gruffält, masugnar och jernbruk, samt att i följd häraf jernvägen antagligen komme att medföra betydlig ökning af såväl person- som godstrafiken på statens banor, hvilket förhållande kunde anses betrygga ett ekonomiskt gynsamt resultat af banans anläggning. Slutligen skulle de enskilda banorna i mellersta Sverige, sammanslutna till en enhet, kunna komma att utöfva ett konkurrerande inflytande på statsbanorna, derest ej dessa senare sattes i stånd att anordna den transiterande trafiken på ett fullt tillfredsställande sätt utan anlitan af enskilda jernvägsförvaltningar.

På grund häraf anhöll jernvägsstyrelsen om bemyndigande att verkställa den utredning, som kunde befinnas erforderlig angående lämpligaste sträckningen för en statsbana mellan Örebro och Krylbo.

*Kongl. Maj:ts
beslut den 19
juni 1896 om
verkställande
af undersök-
ning.*

Vid föredragning af denna framställning behagade Eders Kongl. Maj:t den 19 juni 1896 — med förklarande jemväl beträffande denna jernvägsanläggning att den syntes vara af den framstående betydelse för landet att, då dess utförande ifrågakomme, det borde tagas i noggrant öfvervägande, huruvida den icke företrädesvis borde byggas för statens räkning för att med statsbanenätet införlifvas — uppdraga åt jernvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro, dervid särskildt borde undersökas, huruvida de redan befintliga jernvägssträckningarna mellan Krylbo och Kärrgrufvan samt mellan Frövi och Örebro lämpligen borde förvärfvas åt staten, eller om helt och hållet ny linie borde byggas å hela sträckan mellan Krylbo och Örebro; och borde styrelsen tillika från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orterna påräkna, i händelse banan skulle komma att byggas för statens räkning.

*Jernvägssty-
relsens ut-
låtande den
31 december
1896.*

Uti sin, af mig förut omnämnda, underdåniga skrifvelse af den 31 december 1896 har jernvägsstyrelsen, med öfverlemnande af plan- och profiliritningar jemte kostnadsförslag rörande en statsbana från Krylbo till Örebro, anfört hufvudsakligen följande.

Banans egenskap att underlätta förbindelsen mellan de aflägsna delarna af Sverige vore för landet i dess helhet af afsevärd betydelse och kunde sålunda betinga banans tillkomst utan hänsigt till de lokala

intressen, som af banans byggande vore beroende. I öfverensstämmelse härmed hade den utförda undersökningen haft till hufvudsakligt syfte att finna den kortaste lämpliga sträckningen för en bana mellan Krylbo och Örebro, ehuru naturligtvis äfven andra synpunkter fått utöfva inflytande, då det gällt att afgöra hvilken af två eller flera tänkbara sträckningar borde tillerkännas företräde. Den väsentligaste afvikelsen från den kortaste tänkbara sträckningen hade betingats af naturen sjelf, enär jernvägens framdragande i rak riktning från Krylbo till Örebro skulle nödvändiggöra öfvergång af de stora sjöarna Åmänningen i Norra Vestmanland och Wäringen i norra delen af Nerike. Banan måste således föras på någondera sidan af dessa sjöar och i fråga om Wäringen hade valet kunnat göras utan synnerlig tvekan. Jernvägen Köping—Hult vore nemligen framdragen å vestra sidan af Wäringen uti sträckningen Örebro—Frövi och det kunde därför ej med skäl ifrågasättas, att äfven statsbanan skulle framgå å samma sida, enär för sådant fall banorna komme att löpa ungefär jemsides med hvarandra på en sträcka af 25 kilometer. I följd häraf hade utstakning af den tilltänkta statsbanan skett allenast å östra sidan af nämnda sjö.

Svårare hade det befunnits att på förhand bedöma, å hvilken sida af Åmänningen linien borde utstakas. Det ville visserligen vid en hastig undersökning synas — något som sedermera äfven hade bestrykts — att banans framdragande å östra sidan skulle kunna medföra någon vägförkortning i jemförelse med dess sträckning vester om nämnda sjö, då det befunnits icke böra ifrågasättas att framdraga linien emellan Åmänningen samt Stora och Lilla Aspen; men skäl förefunnes att antaga, att den vestra linien i fråga om de inkomster, som kunde för densamma beräknas, skulle vara fullt jemförlig med, ja öfverträffa den östra linien, ett förhållande som af den verkställda utredningen äfven hade blifvit ådagalagdt. Å vestra sidan af Åmänningen låge nemligen flere stora jernbruk, bland hvilka i främsta rummet förtjenade nämnas Fagersta bruk, från hvilka för den vestra linien syntes kunna påräknas en högst afsevärd trafik, väsentligt större än den, som kunde vara att förvänta för linien å östra sidan om Åmänningen från der belägna bruk Fors, Wirsbo, Ferna, Karmansbo med flera. Den ena eller andra liniens företräde hade emellertid ansetts så tvifvelaktigt, att styrelsen låtit i detalj undersöka båda linierna, till följd hvaraf för banans framdragande förbi Åmänningen två alternativ förelåge.

Å de upprättade plan- och profilritningarna har linien vester om Åmänningen förbi Vestanfors tillika med de utstakade linierna dels emellan Krylbo och Klingbo grufva — der östra linien förbi Åmän-

ningen utgår — dels emellan Örebro och Sällinge — der de båda linierna förbi Åmänningen åter förenas — framställts såsom hufvudlinie.

Af den beskrifning, jernvägsstyrelsen lemnat af de undersökta sträckningarna, framgår hufvudsakligen följande.

Hvad först beträffar hufvudlinien, har redan vid Krylbo mött hinder för banans framdragande i rak riktning mot Örebro, enär det för att föra banan upp på den höjdplatå, som begränsar Dalelfens vattenområde åt söder, hade erfordrats en mycket lång och kostsam bankfyllning, och äfven andra terrängförhållanden hade försvårat ett dylikt framdragande. Linien utgår derföre först mot söder, afviker sedan i vestlig riktning och återtager derefter sin ursprungliga riktning mot söder. Sedan linien uppnått berörda höjdplatå, framgår den i närheten af Klingbo grufva, passerar gränsen mot Vestmanland omkring 7 kilometer från Krylbo och ingår i Karbennings socken. Tre kilometer söder om Karbennings sockengräns har afsetts anläggning af en mötesplats för militärtåg och mellan Nickebo och Bennebo byar, 16 kilometer från Krylbo, en station för nämnda socken. Vid sjön Snyten midt emellan stationerna Engelsberg och Högfors på jernvägen Tillberga—Kärrgrufvan ansluter sig linien till nämnda jernväg, och har der afsetts en föreningsstation, 22 kilometer från Krylbo, dels för upptagande af malmtrafik från Norberg dels för öfverförande till nyssnämnda jernväg af träkolslaster från Norrland att vidare befordras till de utmed densamma belägna jernverk, dels ock till förmedling af trafik i allmänhet med de i förbindelse med samma jernväg stående orter. Efter en tvär afvikning mot vester för att dels kringgå sjön Åmänningen och dels undvika trakter, der väldiga bergshöjder skulle i synnerligen hög grad försvåra och fördyra anläggningen, framgår linien genom mindre delar af Vester Våla och Norbergs socknar till Damsjön, der linien ingår i Vestanfors socken. Då en högst afsevärd godstrafik vore att förvänta från det här belägna Fagersta bruk, hade jernvägen dragits så nära nämnda bruk som möjligt och station föreslagits vid Vestanfors strax intill landsvägen till Fagersta. Valet af denna plats nödvändiggjorde emellertid öfvergång af Strömsholms kanal vid en utvidgning af vattendraget och medförde derigenom betydliga kostnader. Å andra sidan medförde det möjlighet till trafikutbyte med Strömsholms kanal, hvarjemte den ifrågasatta jernvägen mellan Engelsberg vid Tillberga—Kärrgrufvans jernväg och Vansbro vid Mora—Venerns jernväg här torde finna en lämplig anknytningspunkt.

Plats för stationer har vidare beräknats vid Jönsgården, belägen vid sjön Dagarn 46 kilometer från Krylbo och hufvudsakligen afsedd

för den på ett afstånd af 5 kilometer belägna Billsjö hytta, samt vidare på ett afstånd af en kilometer från Skinnskattebergs bruk, 57 kilometer från Krylbo. Från Skinnskattebergs kyrka är linien framdragen öfver Hedströmmen, hvarefter den korsar landsvägen till Baggå och Malingsbo, passerar Skinnskattebergs bruk och öfvergår landsvägen till Riddarhyttan samt Köping—Uttersberg—Riddarhyttans smalspåriga jernväg. Omkring en kilometer söder om nämnda jernvägskorsning och 69 kilometer från Krylbo har plats beredts för en station i närheten af Entjärn för trafikförmedling med berörda jernväg och för uppsamlande af trafik från bruken Uttersberg och Riddarhyttan m. fl. Från Entjärn kommer linien, efter att hafva genomgått en mindre del af Heds och ett litet hörn af Ramsbergs socken, in i Skedvi socken. I närheten af Löfåsen, omkring 2 kilometer norr om Svansbo och 79 kilometer från Krylbo, har afsetts anordnande af mötesplats för militärtåg. Sedan linien inkommit i Fellingsbro socken, har plats för en station utsetts vester om Spannarbosjön, 90 kilometer från Krylbo, för upptagande af trafiken från Finnåker, Skedvi och Kåfalla äfvensom från trakten emot Linde stad. Från Spannarboda framgår linien vidare till Sällinge, slutpunkten åt söder för den alternativa linien öster om Åmänningen. Mellan Sällinge och Vestansjö byar är på ett afstånd af 97 kilometer från Krylbo plats afsedd för en station för den angränsande bygden och der belägna Rockhammars bruk, Österhammar, Sörby med flera för trafiken betydande platser. Efter öfvergången af Sverkestaån passerar linien förbi Spånga och närmar sig Ullersäters station å Köping—Hults jernväg, hvars öfvergång skulle åstadkommas medelst en viadukt. Två kilometer söder om Ullersäter eller 106 kilometer från Krylbo har plats beräknats för en station, i närheten hvaraf märkas bland andra platser Ringaby, Medinge och Forsäters gods.

Söder om Forsäter öfvergår linien Arbogaån, framgår derefter öster om sjön Wäringen och utmed den ansenliga bergskedjan Käglan till gränsen af Glanshammars socken och vidare ner emot Tjugestassjöns aflopp. Söder om detta vattendrag är plats afsedd för en mindre station i närheten af Balsna, 117 kilometer från Krylbo, hvarifrån linien fortsätter förbi Wabron öfver gränsen mot Ringkarleby socken till Sjögesta, hvarest beräknats anläggning af en station, 123 kilometer från Krylbo, samt passerar gränsen mot Långbro socken och ett hörn af Hofsta socken. Efter att åter hafva ingått i Långbro socken korsar linien Köping—Hults jernväg vid Hagaby och uppnår, efter att hafva öfvergått Lillån, Örebro stad.

För den linie, som utstakats öster om Åmänningen och som vid

Klingbo grufva afviker från den förut beskrifna linien, har, efter det den passerat länsgränsen mot Vestmanland och ingått i Vester Fernebo socken, station afsetts vid Stora Mattsbo, 14 kilometer från Krylbo, och vidare en kilometer norr om Fors vid Hörendesjöns östra ända, 22 kilometer från Krylbo, i hvars närhet Vestmanlands regementes mötesplats, Salbohed, är belägen. Sedan linien öfvergått Svartån, har vid vestra stranden af Stora Wallsjön afsetts en mötesplats för militärtåg, 30 kilometer från Krylbo. Korsande afloppet från nämnda sjö, passerar linien derefter öfver gränsen mot Ramnäs socken samt faller vidare vester om Lilla Wallsjön och dess aflopp ner mot Wirsbosjön och den öster om samma sjö framgående jernvägen Tillberga—Kärrgrufvan, hvilken skulle öfvergåas medelst en viadukt. Sedan linien öfvergått en vik af Wirsbosjön, framkommer den till Wirsbo bruk, hvarest, på ett afstånd från Krylbo af 37 kilometer, beräknats anläggning af en station, särskildt för förmedling af trafik med Strömsholms kanal, hvarjemte öfvergångsspår kan härifrån ledas till Tillberga—Kärrgrufvans jernväg. Efter att hafva öfvergått Wirsboån (Kolbäcksån) stiger linien upp till Gunnilbo sockengräns i närheten af sjön Råsen, hvarest afsetts utläggning af ett mötesspår för militärtåg på ett afstånd af 45 kilometer från Krylbo, öfvergår vidare Gunnilboån omedelbart före dess utlopp i Fernasjön och framkommer sedan till Ferna bruk, en bland de mera beaktansvärda industriella anläggningar, som beröras af nu ifrågavarande linie, hvarest beräknats en station, 53 kilometer från Krylbo. Under liniens fortsättning korsas den smalspåriga jernvägen Köping—Uttersberg—Riddarhyttan nära Karmansbo station och bruk medelst en viadukt. Omedelbart norr om denna jernvägskorsning är afsedd anläggning af station, 64 kilometer från Krylbo, och likaledes i närheten af Skedvisjöns norra ända, 76 kilometer från Krylbo. Efter att hafva passerat gränsen mot Nerike och Fellingsbro socken vid södra ändan af sjön Span och öfvergått Finnåkersån, har för Finnåkers gods och bruk med omnejd plats beräknats för en station, 85 kilometer från Krylbo, vid Finntorp, hvarefter linien slutligen strax norr om Sällinge by förenar sig med hufvudlinien.

För att förbinda sistnämnda linie med Örebro—Frövibanan, derest denna komme att af staten förvärfvas, har vidare utstakats en linie från Frövi till Spånga, emedan det befunnits omöjligt att draga linien den kortaste vägen till Sällinge.

Med anledning af Eders Kongl. Maj:ts nådiga föreskrift, att undersökning borde ske, huruvida jernvägen mellan Krylbo och Kärrgrufvan lämpligen borde af staten inlösas i sammanhang med anläggningen af

nu ifrågasatta statsbana, hade okulär undersökning egt rum rörande möjligheten att framdraga en statsbana mellan Kärrgrufvan och Vestanfors, men hade det dervid visat sig, att den för en sådan riktning af banan erforderliga öfvergången af Norbergs djupt mellan de väldiga malmbergen nedsänkta vattendal skulle kräfva oerhörda kostnader, och att den ifrågavarande linien dessutom skulle vara förenad med högst väsentliga olägenheter. Bandelen Krylbo—Kärrgrufvan omfattade åtskilliga långa lutningar om 1:60, hvilka för dess användning såsom statsbana måste nedbringas till 1:100, men detta skulle, med hänsyn till den af väldiga bergskedjor och djupa tvärdalar bestående terrängen, taga i anspråk högst betydliga belopp. Det hade sålunda befunnits omöjligt att ifrågasätta liniens framdragande öfver Kärrgrufvan, likasom ej heller annan rakare riktning af linien än den utstakade kunnat utfinnas mellan Krylbo och Vestanfors i den emellan dessa orter belägna, för jernvägsanläggning synnerligen olämpliga terrängen, eller linien till följd af terrängförhållandena kunnat framdragas mellan sjöarne Stora och Lilla Aspen.

Vid uppgörandet af de å plan- och profiliritningarna angifna linierna hade iakttagits, att kurvorna i allmänhet erhållit radier af 600 meter, och att endast för ett fåtal kurvor 300 meters radie blifvit använd, dock endast omedelbart intill de föreslagna bangårdarna. I öfrigt hade radier under 600 meter blott undantagsvis blifvit inlagda, nemligen der särdeles afsevärda besparingar i terrasseringsarbetena derigenom kunnat vinnas. Lutningarna öfverstege ingenstädes 1:100.

Anläggningskostnaderna för de olika sträckningarna hafva beräknats uppgå till följande belopp, nemligen:

linien *Krylbo—Vestanfors—Ullersäter—Örebro* om 131,225 kilometer 9,266,500 kronor eller 70,615 kronor per kilometer;

linien *Krylbo—Ferna—Ullersäter—Örebro* om 125,950 kilometer 8,883,000 kronor eller 70,528 kronor per kilometer;

linien *Krylbo—Vestanfors—Frövi* om 107,385 kilometer 7,448,500 kronor eller 69,363 kronor per kilometer; och

linien *Krylbo—Ferna—Frövi* om 102,110 kilometer 7,065,000 kronor eller 69,190 kronor per kilometer.

Uti dessa belopp ingår kostnaden för rörlig materiel, som upptagits till 7,500 kronor per kilometer; och hafva å de beräknade kostnaderna för expropriation afdrag gjorts för bidrag, som enligt till styrelsen inkomna handlingar från kommuner eller enskilde kunna för anläggningen påräknas — uppgående för linien till Sällinge vester om Amänningen till 102,072 kronor 50 öre, för linien öster om nämnda sjö till 97,861

kronor och för linien Sällinge—Örebro till 16,280 kronor. För Frövilinierna är uti kostnadsberäkningen intagen det för utvidgning och förändring af Örebro station erforderliga belopp.

För bedömande af frågan hvilkendera af de ifrågavarande sträckningarna för statsbanan mellan Krylbo och Örebro vore att föredraga, har styrelsen anställt en jmförelse mellan linierna, sådana de enligt ritningarna och kostnadsförslagen framstälde sig. Häraf framgår, att den östra linien öfver Ferna vore 5,275 kilometer kortare och 383,500 kronor billigare än den vestra linien, hvartill komme att den förra linien med sina gynsamare lutnings- och krökningsförhållanden och mindre höjd öfver hafvet skulle i trafikekonomiskt hänseende varda fördelaktigare. Östra linien skulle således ega ett afgjordt företräde, om de båda liniernas trafikutsigter vore lika goda; men detta hade befunnits icke vara förhållandet, utan den vestra linien hade visat ett högst betydande försteg härutinnan framför den östra.

De till grund lagda beräkningarna rörde visserligen endast den godstrafik, som bruken och jernverken kunde förväntas tillföra jernvägen, men dels vore denna den hufvudsakligaste, dels torde trafiken i öfrigt icke kunna för östra linien blifva fördelaktigare än för den vestra. De ifrågavarande beräkningarna vore för båda linierna byggda på samma grund, nemligen på uppgifter från vederbörande i orterna, och ehuru styrelsen icke kunde garantera beräkningarnas fullkomliga riktighet, hölle styrelsen dock före, att fullt vitsord borde åt dem tillerkännas för afgörande af frågan om hvilkendera linien vore i fråga om trafikinkomster att föredraga. Sådana uppgifter föreläge och funnes upptagna å en vid styrelsens skrifvelse fogad tabell, utvisande de för vestra linien en godsfrakt af 109,300 tons, under det att motsvarande siffra för östra linien uppginge till allenast 63,650 tons. Häremot kunde invändas, att detta förhållande ej borde tillmätas synnerlig betydelse på den grund att, om östra linien komme till utförande, en stor del af den för vestra linien beräknade trafiken tillfölle östra linien, men denna trafik kunde, såsom af berörda tabell framginge, ej uppskattas till mera än omkring 10,000 tons, och det visade sig alltså, att vestra linien för hvarje fall med afseende å trafikinkomster erbjöde högst väsentliga fördelar framför den östra.

Vid detta förhållande och då, ehuru någon beräkning af antalet kilometertons för hvardera linien icke kunnat uppgöras, likväl, såvidt styrelsen kunnat utröna, godset, som å vestra linien upphemtades, komme att fraktas^o å jernväg minst lika långt som godset å östra linien, ansåge sig styrelsen ej kunna undgå att, i trots af vägförlängningen och öfriga

olägenheter, som vidlådde vestra linien, skänka densamma ett bestämdt förord framför östra linien.

Hvad slutligen anginge de båda linierna Spånga—Ullersäter—Örebro och Spånga—Frövi—Örebro, så erbjöde den sistnämnda i trafikekonomiskt hänseende högst väsentliga fördelar framför den förra och vore sålunda från denna synpunkt att föredraga. Då härtill komme, att statens inlösen af bandelen Örebro—Frövi skulle utesluta den konkurrens med Köping—Hults jernväg, som Ullersätersliniens tillkomst skulle medföra, samt att anordningarna vid Örebro i sådant fall kunde blifva betydligt förenklade emot hvad förhållandet blefve, om ytterligare en bana skulle å nämnda station inledas, funne sig styrelsen böra förorda Frövilinien framför Ullersäterslinien under den förutsättning, att bandelen Örebro—Frövi kunde för rimligt pris åt staten förvärfvas. En af styrelsen anställd värdering af all den fasta och lösa egendom, som skulle komma att ingå i köp af nämnda bandel, hade, på sätt en vid styrelsens skrifvelse fogad tabell utvisade, gifvit vid handen, att banan i nu befintligt skick egde ett värde af omkring 1,880,000 kronor. Inlösen af banan för statens räkning borde emellertid betinga något högre pris i betraktande dels af den förut omnämnda konkurrensens undvikande, dels af lättheten att trafikera bandelen Örebro—Frövi emot den utstakade linien förbi Ullersäter, och styrelsen hade i sådant afseende ansett en förhöjning till 2,000,000 kronor fullt skälig.

Under förutsättning att bandelen Örebro—Frövi kunde åt staten förvärfvas för en summa af omkring 2,000,000 kronor, hvarom styrelsen hade hänvänt sig till Köping—Hults jernvägsaktiebolag men ännu icke mottagit svar, förordade styrelsen alltså ett sådant inköp, då derigenom kunde åt statsbanan mellan Krylbo och Örebro gifvas en väsentligt fördelaktigare sträckning än eljest vore möjligt.

Beträffande frågan huruvida den föreslagna jernvägen mellan Krylbo och Örebro borde åstadkommas genom statens försorg, har styrelsen anfört, hurusom fördelarna af en föreningsbanas anläggning mellan norra och vestra stambanorna redan blifvit framhållna af den genom nådigt beslut den 20 mars 1858 tillsatta komité, hvilken, bland annat, haft i uppdrag att åstadkomma en utredning i berörda hänseende. I sitt den 8 november 1859 afgifna underdåniga betänkande hade nämnda komité sålunda framhållit, att en dylik jernväg — hvilken beräknats skola utgå från Brovallen (6 kilometer söder om Krylbo) vid norra stambanan för att vid Frövi station ansluta sig till Köping—Hults jernväg och i förening med bandelen Frövi—Örebro af nämnda jernväg jemte statsbanan Örebro—Hallsberg bilda ifrågavarande förbin-

delseled — skulle dels medföra en väsentlig förkortning af väglängden för jernvägstrafik mellan södra och västra delarna af Sverige, å ena sidan, samt Norrland, å den andra, dels öppna nya tillfällen till varuutbyte med vissa delar af bergslagen.

I afseende å den inverkan, som tillkomsten af den nu ifrågasatta statsbanan mellan Krylbo och Örebro skulle medföra för trafiken i allmänhet, har styrelsen erinrat, att denna bana, i den sträckning, som af styrelsen förordats, komme att erhålla en längd af i det närmaste 133 kilometer, medan för det närvarande kortaste jernvägsförbindelsen mellan nämnda orter — öfver Tillberga och Sala — utgjorde 177 kilometer. Skilnaden, omkring 44 kilometer, betecknade alltså den direkta förkortningen af väglängden och dermed äfven tiden för en jernvägsresa mellan Norrland samt södra och västra delarna af Sverige. Men banans betydelse vore vida större, ty först genom ifrågavarande statsbanas tillkomst möjliggjordes anordnande af jernvägs- och posttrafiken till och från Norrland på ett fullt tillfredsställande sätt. Om denna statsbana blefve verklighet, kunde den norrländska posten till och från utlandet samt södra och västra Sverige, i stället för att såsom nu föras den långa vägen öfver Stockholm, framföras öfver Hallsberg—Örebro—Krylbo, hvilket representerade en vägförkortning för de båda förra posterna af 168 och för den sistnämnda posten af 202 kilometer. Detta möjliggjorde i sin ordning en fördelaktigare anordning af jernvägstrafiken till och från Norrland öfver Stockholm. Nu måste nemligen afgang- och ankomsttiderna för de norrländska tågen afpassas efter tiderna för de tågs ankomst till och afgang från Stockholm, som hade att föra den norrländska posten; men om statsbanan från Krylbo till Örebro komme till stånd, kunde man anordna de norrländska tågen på ett sätt, som vida mera än det nuvarande tillfredsstälde den norrländska, särskildt i afseende å trävarurörelsen vidtomfattande affärsverksamhetens berättigade fordringar. Exempelvis kunde nämnas, att tågen från Stockholm till Norrland kunde komma att utgå så mycket tidigare än nu vore fallet, att desamma torde utan afsevärd ökning af kostnaderna för natt-tjänstgöring kunna hinna på dagen fram till Sundsvall och Östersund i stället för, såsom nu, till Ånge, och detta verkade i sin ordning fördelaktigt på tåganordningarna å bandelarna norr om Bräcke, så att, för exempel, en jernvägsresa mellan denna ort och den numera viktiga platsen Gellivare, hvilken resa nu, med undantag för några sommarmånader, toge i anspråk tre dagar, ej komme att kräfva mera än två dagar. Utom de afsevärda fördelar, som dylika anordningar skulle tillskynda de jernvägsresande, kunde man, såsom en

följd deraf, påräkna en ej obetydlig ökning af personfrekvensen å de norrländska banorna.

Då goda utsigter funnes, att den ifrågavarande statsbanan mellan Krylbo och Örebro äfven ur ekonomisk synpunkt skulle blifva fördelaktig, vore alltså denna jernvägsanläggning, enligt styrelsens förmenande, från alla synpunkter att förorda, och styrelsen hemställde därför, att hos Riksdagen måtte göras framställning om anslag till åvägabringande af en statsbana från Krylbo till Örebro för en uppskattad kostnad af 9,832,500 kronor, sålunda att dels ny jernväg anlades mellan Krylbo och Frövi öfver Vestanfors, Sällinge och Spånga för ett belopp af 7,448,500 kronor, dels inlösen skedde af bandelen Örebro—Frövi med hvad deri borde af Köping—Hults jernvägsaktiebolags öfriga egendom ingå för en kostnad af omkring 2,000,000 kronor, dels ock nämnda bandel försattes i fullt statsbanemessigt skick för en beräknad kostnad af 189,000 kronor och rullande materiel dertill anskaffades för ett belopp af 195,000 kronor. För den händelse att bandelen Örebro—Frövi icke skulle kunna på antagliga vilkor förvärfvas åt staten, hemställde styrelsen om proposition till Riksdagen om anslag till anläggning af statsbana mellan Krylbo och Örebro i sträckning öfver Vestanfors och Ullersäter, hvarför kostnaden beräknats till 9,266,500 kronor.

T. f. chefen för generalstaben har uti sitt ofvan berörda, den 5 februari 1897 afgifna underdåniga utlåtande angående det nu förevarande förslaget ansett, att i afseende å den direkta förkortningen af väglängden vid öfverförandet af trupper till Norrbotten från Sveriges sydligare delar ifrågavarande jernväg icke kunde tillmätas någon nämnvärd betydelse. Mer afsevärd ansåg t. f. chefen den vinst, densamma komme att tillföra försvaret såsom etapplinie för en i trakten af Krylbo—Sala opererande härafdelning, hvilken, sådant jernvägsnätet nu vore, måste lägga sin förbindelse öfver Borlänge och således äfven vid en eventuel reträtt nödgas allt mer aflägsna sig från en norr om Mälaren och Hjelmaren opererande hufvudhär. Sin största betydelse finge emellertid den ifrågasatta jernvägen sedd i samband med den under byggnad varande Örebro—Svartåbanan. Med tillhjälp af sistnämnda jernväg kunde nemligen två fullt sjelfständiga transportlinier — den ena öfver Svartå, den andra öfver Hallsberg — anordnas från vestra och södra Sverige till Örebro, men vid denna punkt måste hela trafiken upptagas af en transportlinie Örebro—Köping—Tillberga, hvars trafikförmåga icke vore större än de båda sammanstötande liniernas hvar för sig. Helt annorlunda blefve förhållandet, om jernvägen Örebro—Krylbo

T. f. chefens
för general-
staben utlåtande.

komme till stånd på sådant sätt, att de båda förstnämnda transportlinierna kunde oberoende af hvarandra utsträckas ända till gränsen mellan Vestmanland och Upland; och betydelsen häraf, med hänsyn till en koncentrerung i norra Mälardalen, vore lätt att inse. Påtagligt vore emellertid, att den antydda fördelen helt och hållet försvunne, derest bandelen Örebro—Frövi af Köping—Hults jernväg finge ingå som en länk i den föreslagna stambanan, ty derigenom skulle uppstå ett pass, framför hvilket transportererna komme att stocka sig.

En statsbana mellan Örebro och Krylbo måste alltså under alla förhållanden betraktas såsom önskvärd ur försvarets synpunkt, men de militära intressena blefve bäst tillgodosedda, om helt och hållet ny linie bygdes å hela sträckan mellan nyss nämnda orter. Deremot vore det temligen likgiltigt i militärt hänseende, huruvida jernvägen framdroges öster eller vester om sjön Åmanningen, enär den ena liniens fördelar kunde sägas uppväga den andras. Den östra linien egde nemligen ett obetydligt företräde på grund af dess mindre längd samt gynsamare lutnings- och krökningsförhållanden, den vestra deremot på grund af sin mera tillbakadragna och därför mera skyddade sträckning samt sin anslutning till ett, åtminstone för närvarande något gynsamare vägnät.

*Departement-
schefens
yttrande.*

Då, på sätt jernvägsstyrelsen framhållit, afsevärda fördelar skulle genom en jernvägsanläggning mellan Krylbo och Örebro beredas såväl jernvägstrafiken som allmänna posten mellan södra och vestra Sverige, å ena sidan, och det norra Sverige, å den andra, samt ej blott denna bana kan antagas komma att gifva full afkastning å deri nedlagda kostnader utan äfven betydlig ökning af såväl person- som godstrafiken å statens jernvägar jemväl å andra sträckningar deraf torde blifva en följd, anser jag mig ega välgrundad anledning till hemställan, att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen besluta byggandet af ifrågakvarande bana.

Hvad angår de alternativa förslagen till jernvägens sträckning, anser jag på de af jernvägsstyrelsen anförda skäl, att å sträckan från Klingbo till Sällinge den vestra linien öfver Vestanfors bör föredragas framför den östra öfver Ferna. Jernvägsstyrelsen synes mig jemväl hafva andragit goda skäl för att staten, i stället för att från Spånga bygga ny jernväg öster om sjön Wäringen, lämpligen bör bygga allenast linien Spånga—Frövi samt inköpa den del af Köping—Hults jernväg, som sträcker sig mellan Frövi och Örebro på vestra sidan om sagda sjö. Då emellertid Köping—Hults jernvägsaktiebolag icke är

skyldigt att på några förut bestämda villkor till staten afstå allenast denna bandel, måste frågan om inlösen af densamma blifva beroende på de villkor, för hvilka den kan förvärfvas; och har bolaget ännu icke derom lemnat definitivt besked. Vid sådant förhållande läser för närvarande ej kunna föreslås annat än att draga fram linien från Spånga öster om Wäringen till Örebro. Eders Kongl. Maj:t täcktes alltså finna godt för närvarande föreslå jernvägens anläggande öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen för denna sträckning uppgjorda plan, dock med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå; lärande, derest antagligt saluanbud å linien Frövi—Örebro af bemälda bolag afgifves, förändrad framställning i anledning deraf kunna till Riksdagen göras.

Enligt hvad ofvan förmälts, hafva kommuner och enskilda åtagit sig att i viss mån lemna bidrag till jernvägsanläggningen; men med hänsyn till såväl ifrågavarande anläggnings betydelse för de trakter, den komme att genomlöpa, som ock vidden af de förpligtelser, vederbörande landsting och kommuner iklädt sig vid de af staten senast utförda jernvägsanläggningarna i riket, torde af vederbörande intressenter kunna påräknas än större bidrag, och jag hemställer fördenskull, att såsom villkor äfven för denna jernvägsanläggning måtte stadgas, att af landsting, kommuner eller enskilde skola lemnas enahanda förmåner, som Norrbottens läns landsting utfäst i afseende å norra stambanans fortsättning.

En följd af dessa ökade förpligtelser för intressenterna i företaget blir naturligtvis, att den beräknade kostnaden för anläggningen 9,266,500 kronor kommer att minskas med det belopp, som i kostnadsförslaget upptagits för expropriation af erforderlig mark eller 212,676 kronor 25 öre, då kostnaden i något jemnadt tal kommer att uppgå till 9,054,000 kronor.

Inom Göteborgs och Bohus län har sedan lång tid tillbaka behofvet af jernvägskommunikationer varit synnerligen lifligt känt, och ganska mycket arbete har nedlagts å uppgörande af planer för tillgodoseende af detta behof. Sedan i förevarande afseende en mängd förslag framkommit och åtskilliga undersökningar på landstingets, hushållningssällskapets och enskildes bekostnad verkstälts, tillsatte landstinget år 1885 en komité, som fick i uppdrag att uppgöra en hela länet omfattande jernvägsplan och som den 31 juli 1886 afgaf ett vidlyftigt betänkande i ämnet. I detta betänkande utvecklades de förmåner, som

*Längdbana
genom Bohus
län.*

*Betänkande
1886 af
landstingets
komité.*

genom jernvägsanläggningar skulle tillskyndas länets näringar, särskildt dels landtbruket, hvilket endast kunde draga ringa nytta af de befintliga ångbåtskommunikationerna och som genom jernvägsanläggningar skulle vinna en väsentlig lättnad såväl för afsättning af dess produkter som för anskaffande af gödningsämnen och andra förnödenheter, samt dels hafsfiskebedriften, hvilken för en kraftig utveckling ovilkorligen behöfde ett transportmedel, som möjliggjorde fiskens spridning i färskt tillstånd öfver betydande områden; och framhölls särskildt hurusom detta behof komme att göra sig synnerligen kämbart, derest det då pågående ymniga sillfisket upphörde och en stor del af befolkningen, som deraf haft sin näring, sålunda blefve hänvisad till det öfriga hafsfisket. I afseende å de blifvande jernvägarnes sträckning förordades såsom framför andra synnerligen viktiga en längdbana genom länet från Göteborg öfver Uddevalla till norska gränsen med slutpunkt antingen vid Svinesund för anslutning med norska sydbanan i närheten af Bergs station eller ock längs Bullaredalen för anslutning med Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke station jemte en utfartsbana från Torp något vester om Uddevalla genom Lane härad till Ellös på ön Orust samt en bibana från Norra Litsleby till Grebbestad och Krossekärr, hvilka jernvägar borde anläggas med normal spårvidd; och ansågs, att af dessa sträckningar först borde ifrågakomma till anläggning linierna Uddevalla—Torp—Ellös och Torp—Saltkällan—Norra Litsleby—Grebbestad—Krossekärr, i sammanhang hvarmed Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg borde ombyggas till bredspårig.

*Landstingets
framställning
1886.*

Med anledning af denna komité's betänkande beslöt 1886 års landsting att till Eders Kongl. Maj:t göra framställning i ämnet. I denna framställning, som afläts den 29 oktober 1886, framhölls, hurusom Bohus län, hvilket vore långt sämre utrustadt med allmänna samfärdsanstalter än andra landskap med motsvarande folkmängd och ekonomisk betydenhet, vore i synnerligt stort behof af jernvägsanläggningar, men att länet till följd af der inom rådande egendomliga förhållanden vore oförmöget att sjelft skaffa sig ens det i förevarande hänseende allra nödigaste. Intressena i de gemenligen af naturen skilda och tillsammans blott en smal kustremsa af rätt stor längd utgörande delarne af länet vore nemligen för stridiga och svårförenliga, jorden för mycket styckad och skärgården för fattig och spridd samt anspråken till följd af länets långsmala form och splittrade beskaffenhet allt för stora för att det skulle vara möjligt att under den närmare framtiden kunna bringa till stånd så betydande ansträngningar och uppoffringar, som vore outhärliga för åstadkommande af de för nämnda länsdelar behöf-

liga jernvägarne, och än mindre ansågs det kunna lyckas att förena samtliga eller åtminstone flertalet af dessa delar om uppoffringar för hvad som hufvudsakligen skulle gagna blott ett mindretal af dem. Skulle emellertid staten åt Bohus län liksom åt så många andra af sina provinser bekosta utförandet af de viktigaste hufvudlinierna och derigenom en eljes saknad samverkan mellan de skilda intressena inom länet åstadkommes, lede det intet tvifvel, att ju icke äfven Bohus län vore villigt att anstränga sig, så långt krafterna räckte, för att sedan utveckla de jernvägsförbindelser, staten sålunda gifvit det.

Med åberopande jemväl och vidare utvecklande af hvad ofvan bemälda komité i ärendet anfört, anhöll landstinget, att Eders Kongl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för anläggande såsom normalspåriga statsbanor af de särskildt för bohuslänska hafsfiskebedriftens och skärgårdens utveckling den största betydelse egande linierna Uddevalla—Torp—Ellös och Torp—Saltkällan—Norra Litsleby—Grebbe stad—Krossekärr i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösen till statsverket och dermed följande utläggning till normalspårig.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som med underdånig skrifvelse den 19 november 1886 öfverlemnade landstingets framställning i ämnet, förordade densamma till bifall, dock att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande ifrågasatte, huruvida icke den norra linien borde dragas till Strömstad i stället för till Grebbe stad och Krossekärr.

*Kongl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes
yttrande
1886.*

I ärendet hördes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i utlåtande den 4 juni 1888 fann talande skäl förefinnas för ett verksamt biträde från statens sida vid åstadkommande af de föreslagna jernvägsanläggningarne men ansåg vissa angifna undersökningar erfordras, innan bidrag lemnades.

*Väg- och vat-
tenbyggnads-
styrelsens ut-
låtande 1888.*

Sedan härefter särskilda skrifter i ärendet inkommit dels den 4 oktober 1888 af A. V. Ljungman och dels den 16 maj 1892 af A. V. Ljungman, A. Andersson, C. T. Lind, C. M. Ekström, I. Sjöholm och J. W. Lyckholm, i egenskap af ledamöter från Göteborgs och Bohus län i Riksdagens Andra Kammare, öfverlemnade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande med skrifvelse den 20 oktober 1892 en till Eders Kongl. Maj:t stäld skrifvelse, hvori länets landsting såsom ytterligare stöd för sina förut framförda önskningsar meddelade, att landstinget förklarar sig villigt dels att betala de kostnader, som vore förenade med anskaffande af nödig jord åt såväl de af landstinget år 1886 såsom statsbanor begärda jernvägslinierna Uddevalla—Ellös och Torp—Krossekärr som äfven för längdbanans fortsättning å ena sidan till vestkustbanan vid Göteborg och å andra sidan till norska gränsen, allt i hän-

*Framställ-
ningar af A.
V. Ljungman
m. fl.*

*Landstingets
framställning
1892.*

delse beslut om dessa liniers byggande fattades före utgången af år 1897, dels ock att understödja byggandet af jernvägar med 0,891 eller 1,435 meters spårvidd inom länet för de delar deraf, som icke undfinge statsbanor, med ett belopp för kilometer af 4,000 kronor för den förra och 7,000 kronor för den senare spårvidden.

Jernvägsstyrelsens framställning den 28 april 1896.

Sedan emellertid Strömstad—Mons jernvägsaktiebolag den 9 november 1895 till Eders Kongl. Maj:t ingifvit ansökning om beredande af understöd i form af lån och anslag till anläggning af jernväg mellan Strömstad och Mon, samt jernvägsstyrelsen erhållit befallning att häröfver yttra sig, inkom styrelsen med underdånigt utlåtande den 28 april 1896, deri styrelsen, med redogörelse för sist nämnda af Göteborgs landsting fattade beslut äfvensom för åtskilliga inom landstinget i ärendet väckta motioner, framhöll hurusom häraf framginge, hvilken betydelse man inom Bohus län tillmätte en längdbana, som förbunde vestkustbanans nuvarande nordliga ändpunkt Göteborg med det syd-norska jernvägsnätet, och uttalade styrelsen såsom sin åsigt, att en dylik bana vore af så allmän vigt, att fullgiltiga skäl förefunnes för staten att ombesörja banans bringande till stånd. I detta afseende återopades, hurusom samma hufvudsakliga skäl, hvilka betingat beslutet om vestkustbanans öfvertagande af staten, kunde anföras jemväl för att den tilltänkta längdbanan genom Bohus län borde blifva en statsbana. Blefve staten egare af denna senare jernväg, finge staten i sin hand en vigtig förbindelseled mellan Sveriges vestra delar och Norge, hvilken i förening med vestkustbanan förmedlade transitotrafiken mellan Norge och utlandet, och staten sattes då i tillfälle att, helt och hållet oberoende af enskilda jernvägsbolag, med främmande länders jernvägsförvaltningar förbereda och afsluta samtrafiksafstal äfvensom andra internationella öfverenskommelser såsom angående postförbindelser och dylikt. Genom att staten numera blifvit egare af vestkustbanan hade således utan tvivel ett mycket tungt vägande skäl tillkommit för den bohuslänska längdbanans byggande med statsmedel. Styrelsen, som vid detta förhållande icke kunde förorda, att anslag utan återbetalningsskyldighet beviljades för anläggningen af jernväg mellan Strömstad och Mon, fann sig, då angeläget vore att nödiga utredningar för uppgörande af fullständiga förslag till anläggande genom statens försorg af en längdbana genom Bohus län ju förr desto hellre åstadkommes, böra anhålla om bemyndigande att, efter tagen kännedom om redan uppgjorda planer och kostnadsberäkningar för nyssberörda längdbana, låta vidtaga de undersökningar och utredningar, som befunnes vara af behovet påkallade för framläggande för en kommande Riksdag af proposition om an-

visande af anslag till anläggande af en längdbana genom Bohus län, förbindande vestkustbanan med norska jernvägsnätet.

Då denna framställning i sammanhang med de af mig förut denna dag anmälda jernvägsfrågor den 19 juni 1896 föredrogs inför Eders Kongl. Maj:t, förklarade Eders Kongl. Maj:t sig anse jemväl nu ifrågasatt jernvägsanläggning vara af den framstående betydelse för landet att, då dess utförande ifrågakomme, det borde tagas i noggrant öfvervägande, huruvida den icke företrädesvis borde byggas för statens räkning för att med statsbanenätet införlifvas, och uppdrog Eders Kongl. Maj:t åt jernvägsstyrelsen att gå i författning om verkställande af de undersökningar och utredningar, styrelsen, efter tagen kännedom om uppgjorda planer och kostnadsberäkningar för en längdbana genom Bohus län och, sedan styrelsen rörande banans fortsättning inom Norge satt sig i förbindelse med vederbörande myndigheter derstädes, kunde finna vara af omständigheterna påkallade för åstadkommande af fullständig plan och kostnadsförslag till en fullt statsbanemässig jernväg genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut; och skulle styrelsen från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orterna påräkna, i händelse banan skulle komma att byggas för statens räkning.

Uti en till Eders Kongl. Maj:t den 24 december 1896 inkommen skrift har derefter ledamoten af Riksdagens Andra Kammare A. V. Ljungman i underdånighet hemställt, att Eders Kongl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för byggande såsom normalspåriga statsbanor af de utaf landstinget år 1886 begärda utfartsbanorna med en grenbana från Lågum å linien emellan Saltkällan och Rabbalshede till Sotenäset eller åtminstone linierna till Morlanda—Ellös och Sotenäset i förening med antingen byggandet af den ifrågasatta jernvägen längs Bohus läns fastland eller ock Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösande till statsverket och dermed följande utläggning till normal spårvidd; till stöd hvarför hufvudsakligen åberopats, att de omförmälda linierna vore af synnerlig betydelse för hafsfisket, och att fiskesamhällena vore för fattiga att sjelfva åstadkomma banornas utförande.

Jernvägsstyrelsen, som erhållit befallning att yttra sig jemväl öfver denna framställning, har derpå med sitt underdåniga utlåtande den 31 december 1896 öfverlemnadt plan och profiliritningar med kostnadsförslag för ifrågasatt sträckning af en statsbana genom Bohus län från Olskroken till Svinesund; och har styrelsen meddelat, att förslag om banans inledande från Olskroken till Göteborg, såsom sammanhängande med den

*Kongl. Maj:ts
beslut den 19
juni 1896 om
undersök-
ning.*

*Framställ-
ning af A. V.
Ljungman.*

*Jernvägssty-
relsens utlä-
tande den 31
december
1896.*

vidtgående planen om förändring af Göteborgs statsbanestation, hvilken vore under utredning, ännu icke kunnat uppgöras.

I sitt utlåtande har jernvägsstyrelsen till en början anmält att, efter det kaptenen C. H. Öhnell, på uppdrag af en utaf landstinget 1895 tillsatt beredning, upprättat fullständig plan och kostnadsförslag för en längdbana genom länet samt bemälda beredning afgifvit utlåtande, landstinget vid sammanträde 1896, med förklarande att, då den tid, hvarunder landstingets erbjudande till Eders Kongl. Maj:t af fri jord för statsbanor i Bohus län gälde, icke tilländaginge förr än vid 1897 års slut, intet skäl syntes föreligga att nu göra ett nytt erbjudande, vidare beslutit bland annat att — under förutsättning deraf, att Eders Kongl. Maj:t icke begagnade sig af 1892 års landstings erbjudande af fri jord för statsbanor i Bohus län, samt under vilkor att hinder ej mötte för längdbanans anknytning till norska statsbanenätet och vestkustbanan, och att före 1899 års landstings lagtimsammanträde ett aktiebolag komme till stånd, med ändamål att bygga och trafikera en längdbana genom Bohus län i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det genom den af 1895 års landsting tillsatta beredningens föranstaltande reviderade förslag och med sträckning vester om Stora Hällungen — landstinget i sagda aktiebolag, förutom redan beslutad teckning af 7,000 kronor per bankilometer, ytterligare skulle teckna aktier till belopp, motsvarande 4,000 kronor per kilometer, eller tillhoppa 11,000 kronor pr bankilometer, samt att, i den händelse staten skulle komma att bygga längdbanan, till enahanda belopp, eller 11,000 kronor per bankilometer, teckna aktier uti normalspåriga bibanor inom länet till denna längdbana.

Vid fullgörandet af det jernvägsstyrelsen meddelade uppdraget hade, enligt hvad styrelsen vidare förmäler, de genom landstingets försorg uppgjorda planerna för längdbanans sträckning lagts till grund för undersökningen, och desamma hade i fråga om liniens framdragande befunnits i hufvudsakliga delar kunna godkännas. Det oaktadt förefunnes stor skilnad emellan det på styrelsens föranstaltande utarbetade förslag och de genom landstingets försorg upprättade, detta beroende på nödvändigheten att för statsbana använda andra lutnings- och krökningsförhållanden än dem, som antagits kunna för en tilltänkt enskild bana godkännas. Under det att sålunda landstingets förslag upptog lutningsförhållandena 1:80, vore dessa å det nu utarbetade förslaget ingenstädes större än 1:100. Likaså hade såsom regel föreslagits kurvradier ej understigande 600 meter i stället för i landstingets förslag förekommande minimiradier af 300 meter.

Å de uppgjorda plan- och profilritningarna hade linien öfver Ytterby, Jörlanda, Ucklum, Svenshögen, Uddevalla till Svinesund framstälts såsom hufvudlinie — hvilket emellertid ej innebure, att den sålunda angifna sträckningen af styrelsen ansåges såsom den till alla delar fördelaktigaste — och detaljundersökta alternativ hade endast för två delar af linien framlagts, ehuru alternativa undersökningar äfven verkstälts å andra sträckor.

Enär förslag till jernvägens inledande å statsbanestationen i Göteborg vid planens uppgörande, på sätt ofvan nämnts, ännu icke kunnat upprättas, utginge linien å planen från Olskrokens station med 0-punkten förlagd till stationshusets mitt, hvadan de angifna stationsafstånden från Göteborg rätteligen betecknade stationernas afstånd från Olskroken.

Omedelbart efter det linien lemnat Olskrokens station, kräfvver densammas framdragande kostsamma anordningar, i det att den måste föras öfver dels bergslagernas jernväg dels Säfveån dels ock Göta elf. Efter öfvergången af Göta elf svänger linien förbi Tingstad för att inkomma uti Qvilledalen, hvilken sedan följes genom Hisingen fram till Nordre elf. Före framkomsten dit har plats för station afsetts vid Säfve kyrka, 13 kilometer från Göteborg. Efter öfvergången af Nordre elf framgår linien vester om Ytterby kyrka, der anläggning af station afsetts, 19,5 kilometer från Göteborg, samt vidare förbi Bollestad till Jörlanda kyrka, der en station beräknats, 35 kilometer från Göteborg, och derifrån till Aurås, hvarest linien böjer sig österut och fortsätter till Ucklum. Å sistnämnda sträckning är upptagen plats för en station i närheten af Brunnåsen, 48,5 kilometer från Göteborg. Ifrån Ucklum följer linien östra stranden af sjön Stora Hällungen ända till Svenshögen, hvarest en mindre station beräknats, 56,3 kilometer från Göteborg, samt fortsätter derifrån genom Bratteforsåns dalgång förbi Södergärdet till Ljungskile, der plats afsetts för en station, 66,5 kilometer från Göteborg.

Här har en afvikelse egt rum från det på landstingets föranstaltande utarbetade förslaget för liniens framdragande, till följd deraf att den å detta förslag utstakade platsen för station vid Ljungskile befunnits för sådant ändamål oanvändbar.

Från Ljungskile framgår linien i nordvestlig riktning, men böjer före framkomsten till Hofva, der en mindre station beräknats, 76 kilometer från Göteborg, åt nordost, hvilken riktning bibehålles till närheten af Bratteröd, der afvikning åt vester sker för att kringgå der mötande ansenliga bergshöjder. Linien följer derföre här en mindre dalgång, som utmynnar vid Gustafsberg, antager derefter en nordlig

riktning och framkommer till Uddevalla, efter att medelst en tunnel om 330 meters längd hafva genomgått den bergsrygg, Hästpallarna kallad, som stänger ingången till nämnda stad. Linien har här dragits öfver kanalen och Uddevalla—Venersborg—Herrljunda jernväg till Solbacken, strax norr om staden, hvarest stationen ansetts böra förläggas på ett afstånd af 84,5 kilometer från Göteborg. Då emellertid korsningen af nyssnämnda enskilda jernväg icke kunnat lämpligen anordnas hvarken med viadukt eller i banans plan och längdbanans höjdläge icke heller medgifvit hennes förande under den enskilda jernvägen, hafva underhandlingar inledts med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag derom, att längdbanans station finge göras gemensam för båda jernvägarna; och har bolagsstyrelsen beslutit medgifva en dylik anordning under vilkor att de ifrågasatta förändringarna icke komme att vare sig för närvarande eller framdeles för bolaget medföra några utgifter i tekniskt hänseende eller ökade sådana ur administrativ synpunkt — en fordran som synes med billighet och rättvisa öfverensstämmande, då de ifrågavarande anordningarna uteslutande äro en följd af statsbanans framdragande och icke tillföra bolaget någon egentlig fördel.

Från Uddevalla framgår linien genom en terräng, som bereder betydliga svårigheter och större terrasseringsarbeten än å någon annan del af linien. Den genomgår här också en tunnel om 370 meters längd. Efter att sedermera genom en mera gynsam terräng hafva dragits förbi Smedseröd och Berga med flera gårdar till en punkt öster om Hogstorp, der anläggning af station beräknats, 96,5 kilometer från Göteborg, passerar linien Saltkällan, öfvergår Munkedalselven och korsar Munkedal—Skree jernväg, hvarefter vid sidan af Munkedals bangård plats afsetts för en station, 105,5 kilometer från Göteborg. Här efter hafva stationer beräknats böra anläggas vid Dingle, 115 kilometer från Göteborg, för beredande af möjlighet till anslutning för den ifrågasatta bibanan till Lysekil, vid Kälstorpsjön, 121,8 kilometer från Göteborg, vid Dromalseröd, 127,2 kilometer från Göteborg, och i närheten af Bro vid Anrälselfven, på afstånd af 139,5 kilometer från Göteborg. Sedan linien här kommit ned på Tanumsslätten, har midt för Skärbo och norr om Säm plats afsetts för en station, 146,5 kilometer från Göteborg, för anslutning af den ifrågasatta bibanan från Krossekärr och Grebbestad. Stationer hafva vidare beräknats vid Kragenäs och Öfverby, på afstånd af 155 och 159 kilometer från Göteborg, samt vid Källekind, på 169,5 kilometers afstånd från samma stad. Vid sistnämnda station skulle trafikutbyte ega rum mellan statsbanan och den ifrågasatta tvärbanan Ström-

stad—Mon. Följes den utstakade linien vidare norrut, kommer den till den s. k. Dynekilen, en hafsvik som emellan stupande klippväggar intränger i landet och midt för gården Dyne bildar en vik med ringa vattendjup men med botten af mycket lös beskaffenhet till stort djup. För att kringgå denna vik hafva två tunlar ansetts erforderliga, den ena om 150 meters och den andra om 540 meters längd. Innan linien kommer till Dynekilen, har strax söder derom afsetts plats för en station, 175,5 kilometer från Göteborg. Beträffande den återstående linien till Svinesund anmärker jernvägsstyrelsen, att det af styrelsen framlagda förslaget å sträckningen mellan Gåshult och Skogar innefattar en ytterligare afvikelse från det genom landstingets försorg utarbetade, hvilken föranledts deraf att den först föreslagna sträckningen befunnits synnerligen olämplig för framdragandet af en jernväg med lutningsförhållande ej öfverstigande 1:100. Linien har derföre nu utstakats från Gåshult med afvikning åt vester, dervid densamma medelst en tunnel om 140 meters längd genomgår den bergsrygg, som skiljer Annerödsdalgången från en annan dalgång, hvilken i nyssnämnda afseende erbjuder gynsamare terräng än den förstnämnda. Vid Skogar är plats afsedd för gränstationen, 189,5 kilometer från Göteborg, hvarefter linien genom en tunnel om 220 meters längd uppnår riksgränsen vid Svinesund.

För vissa delar af den nu beskrifna hufvudlinien hafva alternativa förslag, på sätt ofvan nämnts, blifvit uppgjorda. Sålunda har för sträckningen mellan Olskroken och Bollestad undersökts äfven en linie öfver Kongelf, hvilken jernvägsstyrelsen ansett förtjena desto mera beaktande, som densamma ur ekonomisk synpunkt erbjöde afsevärda fördelar framför linien öfver Ytterby. Den ifrågavarande linien vore afsedd att framdragas utmed och i samma plan som bergslagsbanan till Lerje-holm, der öfvergång skedde af Göta elf, hvarefter linien, följande elfvens vestra strand, fortsatte till Kongelf och sedermera till Bollestad. En jemförelse mellan denna linie och linien öfver Ytterby visade, att den förstnämnda blefve 683 meter kortare och — oafsedt det bidrag, bergslagernas jernväg kunde komma att lemna till broanläggningen öfver Säfveån — 278,000 kronor billigare till anläggningen än linien öfver Ytterby. Medräknades det af staden Kongelf utfästa bidrag af 30,000 kronor till Kongelfsliniens utförande, blefve skilnaden i anläggningskostnad för de båda alternativa linierna det afsevärda beloppet af 308,000 kronor. Då i tekniskt afseende båda linierna vore fullt jemförliga — Kongelfslinien vore till och med öfverlägsen så till vida, att de betydliga kontrakurvorna i närheten af Olskrokens station, som förekomme å Ytterbylinien, kunnat undvikas — borde alltså Kongelfslinien

tillerkännas bestämdt företräde, såvida ej särskilda skäl talade för Ytterbyliniens utförande. I sådant afseende hade framhållits, dels att Ytterbylinien såsom passerande midt genom det bördiga Hisingen skulle uppsamla väsentligt mera trafik än Kongelfslinien, dels ock att förstnämnda linie skulle befordra möjligheten af jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil. Den koncessionerade jernvägen mellan Göteborg och Tjufkil behöfde då ej i sin helhet komma till stånd, utan man kunde nöja sig med en bibana från sistnämnda ort till Ytterby, der anknytning till statsbanan lätteligen kunde ske.

Hvad det förra påståendet vidkomme, syntes detsamma icke förtjena synnerligt afseende, när det vore ett af erfarenheten bestyrkt förhållande, att jernvägstrafiken af landtmannaprodukter från trakten i närheten af en stad vore ganska obetydlig, alldenstund befolkningen med lika stor lätthet och större fördel kunde på kortare afstånd verkställa transporter medelst dragare, och det torde ej i detta afseende vara att förvänta något undantag för Hisingen och dess inbyggare. Beträffande påståendet, att Ytterbylinien skulle underlätta åstadkommandet af jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil, vore detta väl sant, men det torde här af ej få dragas den slutsats, att staten för detta enskilda intresses tillgodoseende borde ikläda sig en sådan ökning i kostnad, som Ytterbyliniens utförande skulle betinga, särskildt vid det förhållande att, såvidt vid hastig undersökning kunde bedömas, anknytning af ifrågavarande bibana utan svårighet torde kunna verkställas i närheten af Kongelf. För allt fall torde statsbanan därför icke böra framdragas öfver Ytterby, med mindre än att de kommuner och enskilde, som deraf hade intresse, ensamma vidkändes den förökade anläggningskostnad, som derigenom komme att uppstå. Då hittills intet dylikt erbjudande afgifvits, hade styrelsen all anledning att förorda sträckningen öfver Kongelf.

Från Aurås går, såsom förut nämnts, den af jernvägsstyrelsen föreslagna linien öfver Ucklum till Södergårdet, och är denna linie dragen på östra sidan om sjön Stora Hällungen. Genom landstingets försorg har emellertid undersökts äfven en annan linie på vestra sidan af nämnda sjö förbi Stenung, hvilken linie vid Jörlanda och Svenshögen förenas med den förstnämnda. För den östra linien öfver Ucklum har åberopats dels dess korthet i förhållande till Stenungslinien, hvilken vore 1,240 meter längre, dels den omständigheten att densamma komme att bereda fördel åt kommuner, som vore i kommunikationshänseende betydligt sämre lottade än trakten omkring Stenung, dels ock slutligen det för jernvägsbyggnadens utförande och underhåll

betydelsefulla förhållandet, att väsentligt bättre tillgång på ballastgrus vore att tillgå å Ucklumslinien. För Stenungslinien åter har framhållits den billigare anläggningskostnaden, den större folkrikheten i de trakter, densamma komme att genomlöpa, vidare förmånen att vara belägen nära till Stenungsunds hamnplats samt slutligen, såsom hufvudskäl, den fördel, som genom jernvägens framdragande närmare kusten skulle beredas Tjörns och Orusts invånare, hvilka i sådant fall öfver Stenungsund och Svanesund lätteligen skulle kunna begagna sig af längdbanan.

Jernvägsstyrelsen, som låtit undersöka båda dessa linier, har dervid funnit den vestra linien alldeles oantaglig i den sträckning, som densamma i de på landstingets föranstaltande uppgjorda förslagen erhållit. Terrängförhållandena å denna sträckning vore nemligen af den svåra beskaffenhet, att liniens utförande, om det ens kunde ifrågasättas, skulle kräfva högst betydliga kostnader. Orsaken härtill vore att söka i beskaffenheten af Hällungens stränder på vestra sidan om sjön samt botten i denna. Stränderna bestode nemligen af höga berg, som brant stupade ned i de skarpt inskurna vikarna, hvilka senare hade en botten af lös, icke bärande lera till betydligt djup. Dessas utfyllande skulle derfor kräfva kolossala massor fyllnadsämnen, och å andra sidan skulle deras kringgående medföra tunnelsprängningar af betydande längd.

Ett annat alternativ för liniens framdragande vester om Stora Hällungen hade sedermera utstakats, hvilket med bibehållande af den förut föreslagna sträckningen till Ödesmål framdragits förbi Lunna, Årgren, Åtorp och Husebackavattnet till Södergärdet, der det förenade sig med linien öfver Ucklum. Den sålunda utstakade linien blefve visserligen 744 meter kortare än linien öfver Ucklum, men terrängförhållandena visade äfven å denna linie stora svårigheter, särskildt vid uppgången till Husebackavattnet, der en bergrygg måste genomgås med en tunnel om 470 meters längd, samt vid Lunna vid öfvergången af den från Ödesmål till Hällungen framstrykande dalgången, der en bankfyllnad om ej mindre än 97,000 kubikmeter erfordrades. Följden visade sig ock deri, att linien skulle komma att med ett belopp af 308,000 kronor öfverstiga den för linien öfver Ucklum erforderliga kostnaden. Denna ökning af kostnaden vore visserligen enligt jernvägsstyrelsens förmenande ej så betydande, att linien derföre måste öfvergifvas, så vidt några särskilda skäl betingade dess tillkomst; men några sådana hade styrelsen icke kunnat finna.

De till fördel för Ucklumslinien anförda omständigheterna kunde med fog anses uppväga de för Stenungslinien åberopade, särskildt som, enligt hvad vid undersökningen inhemtats, Orusts och Tjörns inbyggare

ingalunda hade så stort intresse af den vestra linien, som man velat låta påskina. Tvärtom kunde befolkningen å dessa öar med ungefär samma fördel begagna hvilkendera af de föreslagna linierna som helst, något som deremot ej vore fallet med Grinneröds, Hjertums, Ucklums och Spekeröds kommuners medlemmar, då vestra linien till följd af sitt profilläge ej medgåfve anläggning af station å någon för dem lämplig plats. Styrelsen hade därför ansett linien öfver Ucklum ega ett bestämdt företräde framför linien öfver Stenung, äfven med den förändrade sträckning af sistberörda linie, som på styrelsens föranstaltande blifvit utarbetad.

Med anledning af de svårigheter och kostnader, som äro förenade med jernvägens framdragande öfver Uddevalla, har äfven för denna del af linien en alternativ sträckning blifvit undersökt ehuru plan- och profilritningar öfver densamma ej ansetts behöfva utföras. Denna linie utgår från Stensvaden, framgår derefter till och öfver det s. k. Sunningen — ett smalt sund, som bildar inloppet till Uddevalla hamn — och når derefter fram till Smedseröd och Stenevad. Men de särskilda anordningar och anläggningar, som komme att nödvändiggöras, om denna linie valdes, gjorde att den ekonomiska vinsten blefve så godt som ingen, och då det måste anses af vigt, att den blifvande statsbanan genom Bohus län komme i beröring med länets näst Göteborg största stad och de trafikleder, som derifrån utmynnade, har jernvägsstyrelsen förordat Uddevallaliniens utförande.

Hvad angår den nu ifrågasatta jernvägens anslutning till norska jernvägsnätet har uti det genom landstingets försorg upprättade förslag linien öfver Svinesund afsetts att anknytas till norska sydbanan i närheten af gården Vik, och har jernvägsstyrelsen ansett allenast en mindre ändring i detta förslag erforderlig. Sedan emellertid jernvägsstyrelsen i anledning af derom i ofvan nämnda nådiga bref af den 19 juni 1896 meddelad föreskrift hos styrelsen för Norges statsbanor begärt upplysning rörande den bohuslänska statsbanans anknytning till jernvägsnätet inom Norge, har norska departementet för de offentliga arbetena meddelat, att genom norska myndigheten uppgjorts förslag till en annan linie, som skulle vid Bergs station ansluta sig till den norska sydbanan; hvarjemte departementet, som förklarar sig på jernvägsstyrelsens framställning icke kunna lemna bestämdt svar, hemställt, huruvida det från svensk sida kunde befinnas skäligt att underkasta linien genom Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald — Sunnanå jernväg vid Præstebakke station närmare undersökning.

Beträffande det alternativa förslaget till anslutning med norska

sydbanan vid Bergs station, har jernvägsstyrelsen funnit detta förtjent att tagas under ompröfning, men förklarar sig för närvarande icke vara i tillfälle att närmare ingå i pröfning, hvilkendera af de ifrågasatta linierna vore att föredraga, utan allenast uttalat, att det vore visst att lämplig anknytningspunkt med norska jernvägsnätet kunde utan svårighet beredas.

I fråga åter om jernvägens framdragande genom Bullaredalen och förening med Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke station, hade en sådan linie redan genom landstingets försorg undersökts, men kunde nu anses uppgifven, sedan landstingets samtliga jernvägskomitéeer förordat linien öfver Svinesund. Enligt styrelsens åsigt egde ock linien genom Wette, Tanums och Qville härad väsentliga företräden framför linien genom Bullaredalen, enär den dels berörde fruktbarare och folkrikare trakter än den sistnämnda, dels ock kunde genom en kort bibana till Krossekärr sättas i förbindelse med en isfri hamn, hvilket sistnämnda vore af stor betydelse särskildt för fiskerinäringens utveckling. Dertill komme att den linie, som vore ämnad att förena banan genom Bullaredalen med norska jernvägsnätet vid Præstebakke, skulle erhålla högst ofördelaktiga lutnings- och krökningsförhållanden, i det att stigningen skulle på en sträcka af 4 kilometer blifva 1 : 53 och på ett ställe kurvor med allenast 220 meters radie skulle komma till användning. Det vore uppenbart, att sådana anordningar komme att blifva för den genomgående trafiken högst ofördelaktiga. Vid sådana förhållanden hemställer styrelsen, att det norska departementets omförmälda hemställan icke måtte till någon åtgärd föranleda.

Vidkommande kostnaderna för jernvägsanläggningen, hade den af jernvägsstyrelsen förordade linien *Olskroken—Kongelf—Ucklum—Svinesund* med en längd af 189,457 kilometer beräknats kosta 16,116,500 kronor eller 85,067 kronor per kilometer. I denna kostnad, hvori inginge kostnaden för rullande materiel efter 7,500 kronor per kilometer, vore ej beräknad någon ersättning för jord eller för intrång och olägenheter i följd af jernvägsbyggandet, enär det antagits, att dessa kostnader skulle af landstinget gäldas.

Öfriga ifrågasatta sträckningar skulle kosta, linien *Olskroken—Ytterby—Ucklum—Svinesund* med en längd af 190,140 kilometer 16,402,000 kronor eller 86,263 kronor per kilometer, linien *Olskroken—Kongelf—Stenungsund—Svinesund* med en längd af 188,713 kilometer 16,424,500 kronor eller 87,034 kronor per kilometer och linien *Olskroken—Ytterby—Stenungsund—Svinesund* med en längd af 189,396 kilometer 16,710,000 kronor eller 88,228 kronor per kilometer.

Jernvägsstyrelsen har förordat, att jemväl den nu ifrågavarande

jernvägen borde såsom statsbana utföras. Bland de skäl, som härför kunde anföras, har jernvägsstyrelsen i första rummet, såsom egande betydelse för landet i dess helhet, framhållit banans gynsamma inflytande på den genomgående trafikens till och från Norge anordnande. Äfven å denna bana kunde tillämpas hvad på sin tid framhållits såsom skäl för inköp af vestkustbanan eller den synnerliga betydelse, som för staten låge deri, att den vore innehafvare af förbindelselinier mellan landets hufvudcentra och orter utom riket, så att utan förmedling af enskilda jernvägsbolag samtrafikaftal skulle kunna förberedas och avslutas med andra länders jernvägsförvaltningar. Det torde nemligen ej kunna betviflas, att en sådan bana inom ganska kort framtid komme till stånd, om ej genom statens försorg, så genom enskild företagsamhet. Skulle det sistnämnda inträffa, blefve banan fullt likställd med vestkustbanan före dess inköp af staten, och tillämpningen af de ofvan nämnda grundsatserna skulle då betinga äfven den bohuslänska banans inköp. Då så vore förhållandet, syntes det vida förmånligare, att staten själf ombesörjde jernvägens byggande, så mycket mer som detta borde, genom landstingets erbjudande af fri jord, kunna ske för väsentligt billigare belopp, än en inlösen i framtiden af en enskildt bolag tillhörig längdbana genom Bohus län komme att betinga.

Äfven från synpunkten af trafikinkomster för den ifrågasatta statsbanan skulle dess anläggning blifva för staten fördelaktig, ty intet funnes som uteslöte det berättigade i antagandet, att den bohuslänska banan med afseende å trafik komme att fullt mäta sig med vestkustbanan, åtminstone den del deraf, som fölle inom Halland, och hvad denna beträffade kunde styrelsen vitsorda, att trafikinkomsterna deraf vore mycket goda.

Vidkommande den bohuslänska banan tillkomme dessutom andra omständigheter, som stälde i utsigt, att trafiken derå skulle öfverträffa den å sistberörda del af vestkustbanan. Det utvecklade badortslifvet å den bohuslänska kusten tillförsäkrade ensamt för sig den blifvande banan en ganska afsevärd trafik, och derjemte borde uppmärksammas, hurusom efter all sannolikhet längdbanans anläggning skulle föranleda till anläggning af åtskilliga bibanor till de förnämsta hamnarna inom länet. Detta skulle i sin mån bidraga till ökning af längdbanans trafik, på samma gång ett märkligt uppsving derigenom skulle gifvas åt hafsfisket, en af den bohuslänska befolkningens hufvudnäringar.

Hvad anginge den ofvan nämnda, till jernvägsstyrelsen jemväl remitterade framställningen af A. V. Ljungman, ansåg styrelsen, att hvad deri anförts om jernvägars betydelse för hafsfiskebedriften utan tvifvel

förtjenade beaktande, men att tidpunkten ännu icke syntes vara inne för afgörande, huru förhållandena kunde gestalta sig efter längdbanans utförande. Så vidt styrelsen kunde finna, måste emellertid längdbanans tillkomst underlätta och kraftigt främja utförandet af sådana bibanor, som vore af verklig betydelse för länets utveckling och förkofran. Styrelsen ansåge således denna framställning icke böra för närvarande till någon Eders Kongl. Maj:ts åtgärd föranleda.

Med stöd af hvad jernvägsstyrelsen anfört, hemställde alltså styrelsen, att Eders Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta proposition om anslag till utförande genom statens försorg af en jernväg från Göteborg till Svinesund öfver Kongelf och Ucklum för en beräknad kostnad af 16,116,500 kronor.

Enligt hvad ofvan meddelats, hade jernvägsstyrelsen vid uppgörandet af planen till längdbanan icke kunnat afgifva förslag till banans inledande å statsbanestationen i Göteborg, emedan ett dylikt inledande stode i samband med frågan om anordnande af en centralbangård i Göteborg, hvilken fråga ännu var under ompröfning hos styrelsen. Sedan utredningen angående ifrågavarande centralbangård numera fortsatts och deraf framgått, att det för centralbangården nödiga gemensamma stationshuset icke kunde ifrågasättas att uppföras annorstädes än i närheten af och öster om det nuvarande stationshuset vid statsbanan, har styrelsen uti underdånigt utlåtande den 1 februari 1897 föreslagit, att inledandet af den bohuslänska banan från Olskroken till Göteborgs statsbanestation skulle ske sålunda, att banan framdroges jemside med vestra stambanan, i hvilket fall ingångsspåret blefve användbart äfven för banans inledande på den ifrågasatta centralbangården. Kostnaden för jernvägens framdragande å nämnda sträcka, hvilket kräfde bro öfver Gullbergsån, hade beräknats uppgå till 100,000 kronor. Då emellertid den bohuslänska längdbanans hufvudsakliga betydelse för staten vore att söka uti den möjlighet till förbättrade anordnande af den genomgående trafiken till och från Norge, som derigenom åstadkommes, måste direkt förbindelse anordnas mellan bohuslänska statsbanan och vestkustbanan, och styrelsen hade därför, under förutsättning att den bohuslänska banan komme att utgå från Göteborgs statsbanestation, låtit uppgöra förslag till ett förbindelsepar mellan vestkustbanan och nämnda station, hvilket förslag slutade å en kostnad af 436,000 kronor utöfver till expropriation redan beviljade anslag af 100,000 kronor. Dessutom fordrade de nämnda båda banornas införande till Göteborgs statsbanestation åtskilliga uppgifna förändringar vid såväl nämnda station som Olskroken samt å linien mellan dessa stationer,

Jernvägsstyrelsens framställning den 1 februari 1897.

hvilka förändringar beräknats kosta 316,000 kronor. På grund af hvad sålunda och i öfrigt förekommit hemstälde jernvägsstyrelsen, att Eders Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta proposition om anslag till dels bohusslänska längdbanans inledande å Göteborgs statsbanestation för en beräknad kostnad af 100,000 kronor, dels anläggning af förbindelsespår mellan vestkustbanan och Göteborgs statsbanestation för en uppskattad kostnad af 436,000 kronor, dels ock behöfzig utvidgning och förändring vid Göteborg för ett beräknadt belopp af 316,000 kronor.

*T. f. chefens
för general-
staben ut-
låtande.*

Till följd af nådig remiss å jernvägsstyrelsens ofvan först nämnda utlåtande af den 31 december 1896 har t. f. chefen för generalstaben den 5 innevarande februari sig yttrat jemväl rörande förslaget till statsbana genom Bohus län och derom anført, att denna banas militära betydelse egentligen låge endast deruti, att den framginge i närheten af Bohus läns regementes mötesplats Backamo, som för närvarande saknade jernvägsförbindelse. Derigenom icke blott underlättades ifrågasvarande regementes mobilisering och det färdigmobiliserade regementets transport i och för arméns strategiska uppmarsch, utan stora fördelar kunde derjemte i fredstid vinnas för transporter till och från berörda mötesplats.

Komme den föreslagna statsbanan genom Bohus län till stånd på sådant sätt, som den i förslaget vore utstakad, skulle mötesplatsens afstånd till närmaste station, Ljungskile, varda 8 kilometer eller omkring en tredjedel af afståndet till den nu närmast belägna stationen Uddevalla. Ännu mer förminskades afståndet, om en station anlades vid Brattefors, som låge blott 5 kilometer från Backamo, men då denna vinst i väglängd blefve obetydlig och Ljungskile, som tillika vore hamnplats, tvifvelsutän vore vida lämpligare än Brattefors ur trafiksynpunkt, ansåge sig t. f. chefen, under förutsättning att banan sträcktes i enlighet med förslaget, icke böra framställa något yrkande.

Ur militär synpunkt förefunnes icke skäl att särskildt förorda det ena eller andra af de olika alternativ beträffande banans riktning, hvilka blifvit af jernvägsstyrelsen framlagda, isynnerhet som både Brattefors och Ljungskile vore belägna vid en för samtliga alternativ gemensam linie. Deremot ansåge sig t. f. chefen böra framhålla att, derest den ifrågasvarande jernvägen och mötesplatsen Backamo skulle i fredstid kunna draga full fördel af hvarandra, den förra borde mellan sjön Stora Hällungen och Ljungskile utstakas i en östligare riktning öfver Grinneröd, i hvilket fall en station i närheten af mötesplatsen vore önskvärd.

Slutligen har ledamoten af Riksdagens Andra Kammare A. V. Ljungman uti en till mig ingifven skrift af den 8 innevarande februari, med hänsyn till det olika värde de föreslagna sträckningarna för längdbanan genom Bohus län egde för Orust och Tjörn, framhållit *dels* den öster om sjön Stora Hällungen dragna liniens stora företräden deri, att den erhöles två stationer, af hvilka den södra (Ucklum) erbjöde möjligheten af en bibana åt öster och den norra (Svenshögen) möjligheten af en bibana åt vester till Orust, under det att linien öfver Stenung icke erbjöde liknande möjligheter, *dels ock* behovet af att linien något vester om Uddevalla i Herrestads socken gäfves ett sådant läge, att en lämplig anknytningspunkt erhöles för den af länets lands-ting år 1886 såsom statsbana begärda och af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet på det kraftigaste förordade utfartsbanan till Morlanda—Ellös. Såsom skäl för dessa önskingars tillmötesgående kunde anföras, att Orusts och Tjörns fogderi utgjorde den fruktbaraste, tätast befolkade och väl äfven mest utvecklingsbara delen af Bohus län, och att nämnda utfartsbana från lämplig anknytningspunkt i Herrestads socken till Morlanda—Ellös komme att för omkring 40,000 invånare och länets mest betydande hafsfiske erbjuda möjligheten af en storartad utveckling i ekonomiskt hänseende, under det att ett förbi-seende af hvad sålunda begärts komme att för en mycket lång tid hämma utvecklingen uti ifrågavarande länsdel samt bringa förderf öfver dess skärgård och hafsfiske.

*Framställ-
ning af A. V.
Ljungman.*

De skäl, som betingade beslutet om vestkustbanans öfvertagande af staten, synas mig med följdriktighet fordra, att staten jemväl åstadkommer den sista länken i den förbindelseled, som erfordras för förmedlandet af transitotrafiken mellan Norge och utlandet och genom hvilken staten sättes i stånd att, oberoende af enskilda jernvägsbolag, med främmande länders jernvägsförvaltningar förbereda och afsluta af-tal angående samtrafik, postförbindelser med mera, som rör den inter-nationella samfärdseln. Då härtill kommer att, på sätt som framgår af hvad jag förut anfört, orten är i synnerligt behof af ifrågavarande jern-vägsförbindelse för utvecklingen af dess näringar, särskildt jordbruket och hafsfisket, samt att allt talar för att banan i finansielt hänseende skall lemna ett lyckligt resultat, har jag anledning föreslå Eders Kongl. Maj:t att göra framställning till Riksdagen jemväl om denna jernvägs anläggande på statens bekostnad.

*Departement-schefens
yttrande.*

Hvad de ifrågasatta olika linierna angår och först anslutningen till norska jernvägsnätet, är, enligt mig lemnadt meddelande, norska rege-

ringen villig att föreslå norska stortinget anslutning mellan en eventuell bohuslänsbana och norska jernvägsnätet, men kan, då erforderlig utredning ännu icke egt rum, för närvarande icke uttala sig om valet af linie och ej heller om tidpunkten, då sådant förslag kan komma att föreläggas stortinget, i vidsträcktare mån än att detta i hvarje fall skall ske så tidigt, att anslutningen må kunna ega rum när bohuslänsbanan skulle vara fullbordad eller 1901. På de af jernvägsstyrelsen anförda skäl synes mig emellertid från svensk sida icke kunna ifrågasättas, att linien drages genom Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke, utan jernvägen böra dragas fram till Svinesund i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen uppgjorda planen. Jemväl beträffande jernvägens inledande på Göteborgs statsbanestation och dess sträckning i öfrigt lärer jernvägsstyrelsens förslag i hufvudsak böra följas. De för *Ytterby*-sträckningen åberopade skäl — att den skulle genomgå den bördigaste delen af Hisingen och underlätta åstadkommandet af bibana till Tjufkil — huru beaktansvärda de än må vara, torde dock ej kunna tillmätas den betydelse, att denna sträckning bör väljas framför den 308,000 kronor billigare Kongelfssträckningen. Linien skulle alltså komma att gå från Göteborg öfver Olskroken, Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, dock med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå. Vid jernvägens utförande kan då tagas i öfvervägande, huruvida densamma kan dels, såsom t. f. chefen för generalstaben hemställt, mellan Svenshögen och Ljungskile dragas närmare Backamo mötesplats, dels ock i enlighet med A. V. Ljungmans framställning straxt norr om Uddevalla gifvas en för anslutning med en blifvande bibana till Ellös lämpligare sträckning. Någon åtgärd från statens sida för anläggande af utfartsbanor till de viktigare platser vid sjelfva kusten torde deremot för närvarande icke böra ifrågasättas, helst som landstinget beslutit bidraga till sådana jernvägars åstadkommande såsom enskilda banor.

Med framställning till Riksdagen i fråga om anläggningen af förbindelsespår mellan vestkustbanan och Göteborgs statsbanestation äfvensom om utförandet af öfriga föreslagna förändringar vid Göteborg lärer för närvarande så mycket hellre kunna anstå, som dessa arbeten icke äro afsedda att utföras förr än under år 1901.

Äfven för nu ifrågavarande jernvägsanläggning torde, med stöd derjemte af 1892 års landstings gjorda erbjudande, böra stadgas enahanda vilkor i afseende å vederbörandes skyldighet att upplåta mark m. m., som under senaste åren plägat föreskrivas beträffande statens

jernvägsbyggnader, dock med den ändring, som betingas deraf att jernvägen här kommer att framgå genom trakter, hvilka i allmänhet äro synnerligen fattiga på skog, hvarjemte skäl icke synes för handen att för den allenast 1,3 kilometer långa sträcka i närheten af Göteborg, å hvilken jernvägen skulle genomgå Elfsborgs län, från detta län ifrågasätta sådan upplåtelse. Jag hemställer därför, att såsom vilkor för anläggning af denna jernväg, såvidt den genomlöper Göteborgs och Bohus län, må föreslås följande bestämmelser:

*att af landsting, kommuner eller enskilde kostnadsfritt skall upplåtas:
dels för all framtid:*

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

dels under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustägrter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

samt att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfventyrs kan komma att brista.

Uti underdånig skrifvelse den 5 innevarande februari har jernvägsstyrelsen afgifvit ett sedermera uti en till mig öfverlemnad promemoria på gifven anledning i vissa delar ändradt förslag till arbetsplan för ifrågavarande jernvägsanläggningar och till de anslagsbelopp, hvilka jemlikt denna plan borde för hvarje särskildt byggnadsår dertill utgå. Under förutsättning att arbetena å dessa banor finge så bedrifvas, att de kunde för allmän trafik upplåtas: banan Krylbo—Örebro under hösten år 1899, banan Boden—Ytter Morjärv under sommaren 1901 och banan Göteborg—Svinesund under hösten 1901, samt att landsvägsanläggningen Boden—Forsbyn skulle vara fullbordad år 1900, har styrelsen ansett de för dessa ändamål erforderliga anslagsbelopp böra för de särskilda arbetsåren fördelas sålunda:

*Arbetsplan
för de föreslagna jernvägsbyggnaderna.*

	F ö r å r				
	1898.	1899.	1900.	1901.	Summa.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
till stambanan Boden—Ytter Morjärv.....	1,300,000	1,300,000	1,000,000	771,000	4,371,000
» landsvägen Boden—Forsbyn	120,000	150,000	63,000	—	333,000
» statsbanan Krylbo—Örebro	5,150,000	3,904,000	—	—	9,054,000
» » Göteborg—Svinesund	4,500,000	4,500,000	5,000,000	2,216,500	16,216,500
eller tillsammans	11,070,000	9,854,000	6,063,000	2,987,500	29,974,500

För att kunna vid ofvan nämnda tidpunkter afsluta byggnadsarbetena erfordrades emellertid äfven, att af de för år 1898 föreslagna anslagsbeloppen redan under innevarande år ställdes till styrelsens förfogande

för stambanan Boden—Ytter Morjärv	kronor	150,000
» landsvägen Boden—Forsbyn	»	40,000
» statsbanan Krylbo—Örebro	»	750,000
» » Göteborg—Svinesund	»	750,000
eller tillsammans		kronor 1,690,000

I fråga om sättet för ifrågavarande arbetens bedrivande har jernvägsstyrelsen, med erinran hurusom, efter det Riksdagen i sin skrivelse den 5 maj 1886 angående fortsättning af norra stambanan ansett det önskvärdt, att så stor del af arbetet som tjenligt och möjligt kunde vara utfördes vare sig på beting eller efter pröfning af infordrade anbud på entreprenad, arbetena vid de sedermera utförda statsbanebyggnaderna verkstälts med användande af entreprenadssystemet i begränsad form, grundadt på s. k. arbetsaftal, af hvilka hvart och ett endast omfattat arbeten af särskild art; och har styrelsen ansett användningen af detta system hafva visat ett i ekonomiskt hänseende fördelaktigare resultat, än som skulle kunna väntas i fråga om arbete af lika god beskaffenhet utfördt å fullständig entreprenad.

Till vidare utveckling af sina åsikter i detta hänseende har styrelsen anført:

Ifrågavarande arbetsaftal utmärkte sig hufvudsakligen derigenom: att uppgörelsen, som för hvarje särskildt aftal i allmänhet endast omfattade en viss bestämd art af arbete, skedde direkt mellan staten, å ena sidan, och en arbetsförman, å andra sidan;

att arbetsbefälet berättigades från arbetet skilja den eller de arbetare, som enligt samma befäls åsigt gjort sig till förseelse skyldige; hvarigenom åtlydnad af gifna föreskrifter i fråga om sättet för arbetets utförande vore att påräkna och god ordning i öfrigt främjades;

att arbetsförmannen iklädde sig ansvar för underhåll af till arbetslaget utlemnad redskap jemte ersättningsskyldighet för förbrukade effekter; samt

att under arbetets fortgång vid slutet af hvarje aflöningsperiod — omfattande i regel 4 å 5 veckor — utbetalades högst 75 procent af det belopp, som belöpte sig å under perioden enligt arbetsbefälets uppskattning utfördt arbete, under det att återstoden af sagda belopp erlades först sedan aftalet blifvit till alla delar fullgjordt.

Genom arbetets anordnande med tillämpning af förut nämnda arbetsaftal lemnades tillfälle att anförtro hvarje slags arbete endast åt sådana arbetsförmän, hvilka visat sig dels sjelfva vara dermed fullt förtrogna, dels äfven i sina arbetslag använde dugliga och pålitliga arbetare, hvarigenom arbetets utförande på ett i hvarje del tillfredsställande sätt i afsevärd grad betryggades. I synnerhet gjorde detta sig gällande i fråga om broars grundläggning, hvarvid måste nedläggas den största omsorg, för att särskildt de förberedande grundläggningsarbetena, såsom spåntning, pålning, betongjutning och dylikt, blefve utförda på ett för brobyggnadens framtida bestånd fullt betryggande sätt, enär felaktigheter härutinnan sedermera vore ytterst svåra och i många fall omöjliga att afhjelpa utan en mer eller mindre fullständig och dyrbar ombyggnad. För att ernå detta mål hade företrädesvis uppmärksamhet egnats åt ifrågavarande grundläggningsarbeten, hvilka ofta fördelats å smärre aftal eller betingsuppgörelser, hvar och en omfattande en del af arbetet, som kräft särskild yrkesskicklighet, under det att jemväl i många fall aflönning utgått efter dagspenning — allt under den noggrannaste tillsyn och kontroll af vederbörande arbetsbefäl. Härtill komme, att — oaktadt de mest omsorgsfulla och omfattande förberedande undersökningar — under ett sådant grundläggningsarbets fortgång ofta kunde visa sig oförutsedda omständigheter, hvilka nödvändiggjorde en ändring af det uppgjorda förslaget i vissa detaljer, om arbetet skulle uppfylla sitt ändamål; och skulle dylika ändringar ofta vålla förvecklingar och i alla händelser en till sina följder oberäknelig tidsut-

drägt, i händelse arbetet i sin helhet vore beroende af entreprenad med därför fastställda ritningar och föreskrifter.

Hvad som ofvan anförts beträffande grundläggning för broar gälde i hufvudsak jemväl för kulvertar, större afloppstrummor, husgrunder och en del andra murningsarbeten.

I fråga om terrasseringsarbeten ville möjligen synas, som om det ena eller andra systemets tillämpning vore temligen likgiltig, men vid närmare skärskådande af förhållandena befunnes detta icke vara händelsen. Jordens hårdhetsgrad och andra egenskaper, hvaraf utgräfningspriset vore beroende, läte sig väl på förhand bestämmas, men detta vore icke alltid fallet med dess duglighet som fyllnadsämne och behof af torrläggning genom s. k. öfverdiken eller på annat sätt, hvilka omständigheter förtjenade synnerlig uppmärksamhet till förekommande af dyrbara underhållskostnader i följd af spårets rubbning genom banvallens uppfrysning och sidolutningarnas nedåkning vid stark nederbörd eller kälskjutning; öfverenskommelse om de särskilda åtgärder, som i detta hänseende erfordrades, läte sig lätt träffas med vederbörande aftalsinnehafvare, hvilket dock icke utan mera vidlyftiga förhandlingar kunde ega rum vid allmän entreprenad.

Ordnandet af vägkorsningar och vägomläggningar på ett för såväl jernvägen som allmänheten och egarne af angränsande jord lämpligt sätt erbjöde ofta svårigheter och kunde icke alltid på förhand bestämmas, emedan jordegarna och andra i saken intresserade först under terrasseringsarbetenas fortgång erhöle klart begrepp om behofvet härutinnan, så att de kunde framhålla sina fordringar. Enär emellertid äfven dessa arbeten måste vara i detalj angifna vid entreprenadens uppgörande, skulle sålunda härvid med all säkerhet vara att i sinom tid förvänta åtskilliga ersättningsanspråk och klagomål öfver dessa anordningar med deraf följande förvecklingar jemte mer eller mindre kostsamma ändringar af de gjorda anläggningarna.

Banbevagningsbostäder och husbyggnader å bangårdar hade efter införandet af aftalssystemet i allmänhet blifvit uppförda å entreprenad, dervid dock grundläggning och sockelmurning verkstälts enligt särskildt arbetsaftal samt staten mestadels — åtminstone för de sistnämnda byggnaderna — anskaffat och bekostat erforderliga materialier, och detta på grund af svårigheten att erhålla antagliga anbud å uppförande af husbyggnader i de aflägsna trakter, hvarest statsbanebyggnad under nämnda tid hufvudsakligen bedrifvits, i det att de långa och svåra materialtransporterna verkat afskräckande för anbuds afgifvande, hvarigenom de få anbudsgifvarne föranledts att i brist på konkurrens

uppdrifva sina fordringar allt för högt. Vid banbyggnad i sydligare trakter, hvarest rikligare tillgång å kommunikationer och kortare transportväg aflägsnade nyssnämnda svårigheter, torde emellertid husbyggnader — åtminstone beträffande delen ofvan sockeln — kunna med fördel utföras å fullständig entreprenad, dock under sträng kontroll med afseende å såväl materialier som arbete.

Under förutsättning att aftalssystemet i öfrigt hufvudsakligen tillämpades skulle öfverbyggnaden svårligen kunna öfverlätas åt entreprenör, enär tillgång å rullande materiel och i mån af räsläggningens fortgång trafikabelt spår vore af den största vikt för underlättande af transport af en del tyngre effekter — såsom fyllnadsämne för större bankar, der sådant af lämplig beskaffenhet icke funnes att i närheten tillgå, sten till broar och husgrunder, virke och arbetsredskap m. m. — och en entreprenör icke torde vara benägen att under arbetets fortgång ställa vare sig arbetståg eller spår till förfogande för dylikt ändamål. Under alla förhållanden syntes staten böra sjelf anskaffa erforderliga spårvoxlar och räler med tillbehör för att kunna i de minsta detaljer kontrollera beskaffenheten af dessa effekter, af hvilkas hållbarhet trafiksäkerheten påtagligen vore i första rummet beroende.

Dessutom vore ballastens beskaffenhet af den största betydelse för spårets bibehållande i oförändradt läge och inverkade sålunda i väsentlig grad på de framtida underhållskostnaderna; emellertid torde en entreprenör svårligen befinnas villig att underkasta sig de kostnader, som ofta vore förenade med urval af lämpligaste tillgängliga ballastämne, hvars duglighet för dermed afsedt ändamål äfven inom en och samma grustägt kunde vexla högst betydligt, och torde fullt bindande och klara föreskrifter härutinnan svårligen kunna åstadkommas.

Öfriga vid en jernvägsbyggnad förekommande, här ofvan icke nämnda arbeten, såsom uppsättning af stängsel, telegraf och signaler m. m. skulle väl utan olägenhet kunna utföras å fullständig entreprenad, men vore dessa arbeten af allt för ringa omfattning i förhållande till det hela för att ifrågasättas att behandlas efter särskilda principer.

Beträffande den inverkan, som tillämpningen af fullständigt entreprenadssystem skulle utöfva å förvaltningskostnaderna, hade den genom nådigt bref den 31 juli 1885 tillsatta jernvägskomitén förebragt närmare utredning. Sålunda framginge af dess den 14 december 1885 afgifna betänkande, att i vissa länder, hvarest entreprenadsystemet användes vid statsjernvägars anläggning, den för tillsyn af arbetet anställda personalen öfverstege i antal den personal, som vid byggandet af svenska statsbanorna bestridt på en gång både tillsyn och arbetsledning. Att

detta jemväl skulle blifva händelsen i Sverige, syntes aldeles gifvet med hänsyn till såväl de klimatiska förhållandena, hvilka i vissa fall kräfde särskilda åtgärder vid arbetets utförande, som äfven nödvändigheten af noggrannare tillsyn i den mån kontrollanten sjelf vore utsluten från arbetets ledning och sålunda mindre förberedd på de tillfällena, då hans uppmärksamhet härutinnan företrädesvis borde tagas i anspråk. Ett dylikt förhållande gjorde sig i synnerhet gällande vid en sådan banbyggnad som den ifrågasatta statsbanan genom Bohus län, hvarest de talrikt förekommande brobyggnaderna samt viadukterna i följd af därför erforderliga omfattande och maktpåliggande grundläggningsarbeten, hvilka icke en enda dag kunde lämpligen lemnas utan tillsyn, skulle tillsammans med öfriga arbeten kräfva kontrollanter till ännu större antal, än hvad ofvan nämnts, helst som man icke alltid kunde påräkna, att fullt yrkesskicklige och bepröfvade arbetare vid dessa byggnader användes.

Nödvändigheten att — till undvikande af beskyllningar för partiskhet och mannamån — medgifva allmän och offentlig konkurrens vid afgifvande af anbud å statsbanebyggnad skulle medföra risken att erhålla en mindre kunnig eller samvetsgrann entreprenör, hvilket åter skulle kräfva vida större kontrollpersonal, än hvad förhållandet vore vid enskilda jernvägsanläggningar, der valfrihet i afseende på entreprenör egde rum.

Deremot skulle, enligt jernvägsstyrelsens åsigt och såsom nyssnämnda komité jemväl framhållit, behofvet af den personal, som användts vid förvaltningen af arbetsmaterialen samt dennas redovisning och bokföring, minskas genom tillämpning af entreprenadsystemet; men att realisera förrådet för att kunna undvara ifrågavarande personal torde vara mindre välbetänkt, ty derigenom skulle staten nästan afskåra möjligheten för sig att förkasta för högt tilltagna entreprenad-anbud och att eventuellt utföra arbetena under egen förvaltning. För närvarande vore nemligen inom landet antalet jernvägsentreprenörer, som skulle kunna täfla om generalentreprenad å statsbanebyggnader, icke större, än att dessa kunde sinsemellan träffa öfverenskommelse om anbuds afgifvande, hvarigenom förhoppningen om verksam konkurrens blefve illusorisk; och för att möta såväl denna eventualitet som äfven risken att möjligen behöfva öfvertaga en försumlig entreprenörs återstående arbeten måste arbetsförrådet bibehållas. I förbigående nämndes, att dylikt öfvertagande af kontraheradt arbete hittills ytterst sällan vid statsbanebyggnaderna erfordrats, och hade dervid för öfrigt, med

anledning af de brukliga aftalens jemförelsevis ringa omfattning, icke förorsakats nämnvärda olägenheter.

Ett lika gynsamtt resultat torde emellertid icke vara att förvänta vid generalentreprenad, ty — oafsedt svårigheten att erhålla nöjaktig säkerhet för fullgörandet af de omfattande åtaganden, hvarom här vore fråga — blefve den ställda säkerheten, huru stränga fordringarne å densamma än vore, alltid otillräcklig, nemligen för den händelse att entreprenören icke fullbordade åtagna arbeten å bestämd tid. De i fixa penningebelopp uppskattbara förluster, som i sådant fall uppstode, kunde visserligen ersättas, om säkerheten dertill lemnade tillgång, men för den skada för den allmänna rörelsen, som förorsakades genom ett på förhand icke beräknadt uppskof med arbetenas fullbordande, funnes icke något medel att skydda sig.

Slutligen framhöles att, enär generalentreprenad förutsatte förberedande fullständiga undersökningar jemte noggranna kostnadsberäkningar och detaljerade ritningar samt en äfven i de minsta delar strängt genomförd plan för arbetenas utförande, upprättad genom statens försorg, häraf skulle vållas en afsevärd tidsutdrägt för arbetenas påbörjande äfvensom betydande extra utgifter för aflönande af det temligen stora antal ingenjörer, hvilka erfordrades för berörda utredning, och för åtskilliga andra häraf föranledda kostnader. Enligt hittills tillämpad arbetsmetod hade nemligen nyssnämnda detaljer till stor del blifvit under arbetets fortgång utarbetade af arbetsbefälet, utan att någon särskild kostnad häraf förorsakats; och hade genom detta tillvägagående jemväl vunnits fördelen att kunna taga nödig hänsyn till oförutsedda förhållanden, hvilka under arbetenas fortskridande möjligen yppats.

Generalentreprenadssystemets tillämpning vid de statsbanebyggnader, för hvilka undersökningar under år 1896 blifvit verkställda, skulle kräfva förberedande utredningar af förut nämnda beskaffenhet till sådan omfattning, att desamma svårligen kunde — särdeles för de längre bansträckningarna, nemligen mellan Krylbo och Örebro samt genom Bohus län — beräknas vara afslutade under år 1897.

Enär skäl icke förefunnes för antagandet, att en entreprenör skulle kunna betinga sig lägre material- och arbetspris, än hvad som stode staten till buds, och då entreprenören måste beräkna att sjelf hafva skälig ersättning för sitt arbete och risk, kunde entreprenadssystemets tillämpning vid statens jernvägsbyggnader, vid jemförelse med den under senaste åren använda arbetsmetoden, antagas medföra icke minskning af anläggningskostnaderna utan helt säkert ökning af dessa kostnader; och i alla händelser syntes nuvarande tidpunkt ytterst olämplig för

förstnämnda systems införande, emedan rådande stegring i såväl material- som arbetspris utan tvifvel skulle uppdrifva entreprenadanbuden till oskäligen höjd.

Den sålunda förordade arbetsmetoden skulle, enligt hvad styrelsen vidare anmält, för hvar och en af nu ifrågasatta tre jernvägar kräva en på vederbörande arbetsplats tjenstgörande, styrelsen underordnad arbetschef med nödigt antal under honom lydande ingenjörer och andra biträden, hvaremot landsvägsbyggnaden syntes kunna utföras under ledning af den i närheten framgående jernvägssträckningens arbetschef. Inom styrelsen skulle ledningen närmast tillkomma öfverdirektören för banafdelningen, inom hvilken afdelning härför borde upprättas en särskild byrå med erforderlig personal. Kostnaderna för dessa anordningar inginge i de för arbetets ledning i kostnadsförslagen upptagna belopp.

Emot hvad jernvägsstyrelsen i nu omförmälda hänseende anfört har jag icke någon erinran att framställa.

*Anvisande af
medel för
jernvägsbygg-
naderna för
1898.*

Hvad angår de enligt den sålunda framlagda planen för nästkommande år erforderliga medel tillåter jag mig erinra, att Eders Kongl. Maj:t uti den till innevarande års Riksdag aflåtna proposition angående statsverkets tillstånd och behof föreslagit Riksdagen att till utgående under år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa till fortsättning af norra stambanan från Boden till Kalix elf 1,300,000 kronor. Återstående för år 1898 erforderliga beloppet 9,770,000 kronor torde lämpligen böra anvisas till utgående från riksgäldskontoret; och lär derjemte böra begäras bemyndigande af Riksdagen att af tillgängliga medel under innevarande år förskjuta erforderliga 1,690,000 kronor.

*Departement-
schefens
hemställan.*

På grund af hvad jag rörande nu omförmälda jernvägsanläggningar anfört, hemställer jag alltså i underdånighet, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att, under förbehåll att ofvan för hvarje särskild bana angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af följande statsbanor, nemligen:

dels från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv vid Kalix elf, hvarför kostnaden beräknats till 4,371,000 kronor, samt i

sammanhang dermed anläggning af landsväg från Boden till Forsbyn för en beräknad kostnad af 333,000 kronor,

dels från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro, hvarför kostnaden beräknats till 9,054,000 kronor,

dels ock från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, hvarför kostnaden beräknats till 16,216,500 kronor,

allt med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägarne böra genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggningar anvisa för år 1898, utöfver de för jernvägen Boden—Ytter Morjärv till utgående å riksstaten utom hufvudtitlarne redan äskade 1,300,000 kronor, följande belopp, nemligen:

för landsvägen Boden—Forsbyn	kronor	120,000: —
» jernvägen Krylbo—Örebro	»	5,150,000: —
» » Göteborg—Svinesund.....	»	4,500,000: —
	eller tillsammans kronor	9,770,000: —

att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att låta utaf dessa belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,690,000 kronor.

Hvad föredragande departementschefen sålunda tillstyrkt och hvari Statsrådets öfriga ledamöter instämde behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt befalde att, i enlighet dermed, nådig proposition till Riksdagen skulle aflåtas, så lydande som bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

Sölve Berger.



Harta
öfver
Stambana och Sandsväg
Boden - Forsbyn

- Föreslagen jernväg Boden - Niemi förs - Forsbyn.
- Alternativ Boden - Sasafors - Mattismyran.
- Föreslagen landsväg Boden - Niemi förs - Forsbyn.
- Alternativ Boden - Sasafors - Mattismyran.

Skala: 1:500000



Gen. Stab. Lit. Anst. Stockh.

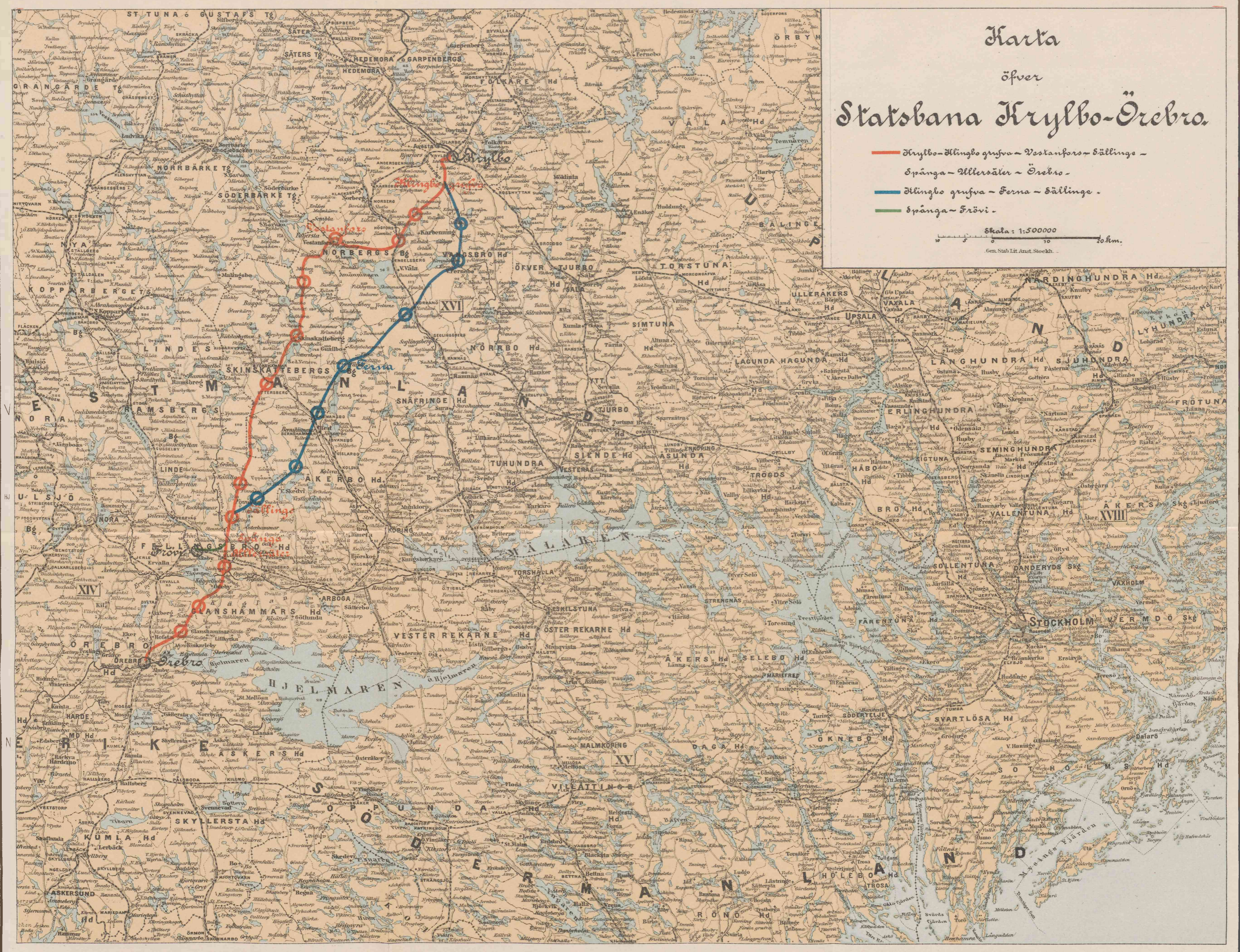
Karta

öfver

Statsbana Krylbo-Örebro

- Krylbo-Klingbo grufva - Vestanfors - Sällinge - Spånga - Ullersåker - Örebro.
- Klingbo grufva - Ferna - Sällinge.
- Spånga - Frövi.

Skala: 1:500000
Gen. Stat. Lit. Anst. Stockh.



Karta

öfver

Statsbana genom Bohuslän.

- Olshoken (Böteborg) - Ytterby - Bollestad - Anås -
Ucklum - Södergärdet - Svinesund.
- Olshoken (Böteborg) - Hingelt - Bollestad.
- Anås - Stenungsund - Södergärdet.

Skala: 1:50000

10 0 10 20 km

Gen. Stab. Lit. Aust. Stockh.

