

Nr 69.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven; gifven Stockholms slott den 10 februari 1911.

Under åberopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas,

dels besluta anläggning af en statsbana från Ströms vattudal (Ulriksfors) till Ångermanälven (Volgsjön) för en beräknad kostnad af 9,050,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå,

dels ock för banans påbörjande bevilja ett anslag för år 1912 af 900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 200,000 kronor.

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

GUSTAF.

Hugo Hamilton.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 februari 1911.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve TAUBE,
 Statsråden: PETERSSON,
 HEDERSTIERNA,
 SWARTZ,
 greffe HAMILTON,
 MALM,
 LINDSTRÖM,
 NYLANDER,
 VON SYDOW,
 VON KRUSENSTIERNA.

Departementschefen, statsrådet greve Hamilton anförde:

Inför Eders Kungl. Maj:t anhåller jag nu att få framlägga en för vårt land synnerligen betydelsefull fråga, fortsättning af norra inlandsbanan.

*Plan för
statens järn-
vägsbygg-
nader.*

Innan jag går närmare in på saken, torde det emellertid tillåtas mig att förelägga Eders Kungl. Maj:t en plan för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader under ett antal år framåt.

*Departements-
chefens
yttrande den
21 oktober
1910.*

Redan den 21 oktober 1910 hade jag tillfälle att härom yttra mig. Jag anförde då, att det af många skäl syntes mig angeläget, att en dylik plan i tid uppgjordes, en plan som sedermera kunde blifva föremål för granskning jämväl ur synpunkten af landets förmåga att bära kostnaderna för dess genomförande. Denna plan borde icke omfatta

de utvidgningar och ombyggnader vid redan befintliga stationer och banor, som under de närmaste åren äro förestående, om också vid den antydda granskningen ur ekonomisk synpunkt dessa omständigheter icke komme att lämnas obeaktade.

I sammanhang härmed upptog jag till behandling, bland annat, frågan om fortsättning af norra inlandsbanan från Ulriksfors till Porjus. Jag framhöll därvid, att, om denna bana skulle byggas efter samma typ som statsbanan mellan Östersund och Ulriksfors, densamma skulle komma att draga så stora anläggnings- och trafikeringskostnader, att det väl vore tvifvelaktigt, huruvida statsmakterna skulle anse företaget ekonomiskt utförbart. Emellertid hade generaldirektören Pegelow meddelat mig, att man inom järnvägsstyrelsen ansåge hinder ej böra möta mot att bygga denna del af banan efter en väsentligen billigare typ, en typ som kommit till användning vid anläggandet af järnvägen Gällivare—Porjus. Brobyggnader jämte vissa andra anordningar skulle dock blifva af den beskaffenhet, att järnvägen blefve användbar äfven för militära ändamål. Denna tanke ansåg jag vara i synnerlig grad tilltalande och väl värd att göras till föremål för vidare undersökningar. Då den del af norra inlandsbanan, som ligger mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälfven (Dalasjö), var den, som enligt den af förste aktuarien, filosofie doktor Karl Key-Åberg verkställda ekonomisk-statistiska undersökning skulle gifva det relativt bästa utbytet, fann jag därför plan för byggande af denna del af banan enligt en dylik billigare typ först böra uppgöras.

I enlighet med min af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställen beslöt också Eders Kungl. Maj:t aubefalla järnvägsstyrelsen att dels uppgöra en plan för anläggning af järnväg med 1,435 meters spårvidd från Ulriksfors till Dalasjö, därvid borde förutsättas så enkla byggnader och anordningar i öfrigt, som förhållandena kunde medgifva, hvilken plan borde åtföljas af beräkningar öfver såväl anläggnings- och trafikeringskostnaden som de antagliga inkomsterna, dels ock utarbeta och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med plan för bedrivande af statens järnvägsbyggnader under ett antal år framåt.

Till åttlydnad af den sålunda gifna befallningen har järnvägsstyrelsen dels med underdånig skrifvelse den 20 december 1910 öfverlämnat plan- och profilritningar med tillhörande kostnadsförslag för en statsbana mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälfven (Volgsjön) dels ock i underdånig skrifvelse den 19 januari 1911 framlagt en af styrelsen utarbetad, med n:r 1 betecknad plan för bedrivande af statens järnvägsbyggnader under tiden 1912—1918 med till-

*Järnvägs-
styrelsens
förslag.*

hörande tablå, märkt med n:r 2, öfver af Riksdagen hittills beviljade anslag för under byggnad varande statsbanor jämte årliga erforderliga anslag för tiden från och med år 1912 till och med år 1922 för de i planen ingående banor.

Beträffande denna plan erinrar styrelsen till en början, att, på sätt styrelsen vid flera tillfällen framhållit, upprättandet af en dylik plan enligt styrelsens förmenande är nödvändigt för att afvända de olägenheter, hvilka blifva en följd af tidtals forcerande och tidtals i det närmaste afstannande af statens järnvägsbyggnader. Under perioder af forceradt järnvägsbyggande ligger det ju, anmärker sålunda styrelsen, alltid en synnerligen stor svårighet uti att åter kunna uppbringa den nödiga befäls- och arbetsstyrkan till erforderlig storlek, om den förut måst afsevärdt inskränkas af brist på sysselsättning; det ligger då också nära till hands att antaga, att vid sådana perioder af forcering vid byggandet af nya statsbanor arbetare och befäl med nödiga kvalifikationer icke kunna erhållas, hvilket måste vara till skada för arbetsprestationerna, hvarförutom det ju alltid måste vara lättare att erhålla fullt kompetenta arbetare och befäl, om dessa med något så när säkerhet veta sig hafva att påräkna sysselsättning för en följd af år. Därest det forcerade järnvägsbyggandet inträffar under för landet gynnsamma konjunkturer, blir, påpekar styrelsen, stegringen uti arbets- och materialpriser sådan, att för normala förhållanden uppgjorda kostnadsförslag fullständigt förtryckas.

De hufvudsakligaste olägenheterna af en tidtals inträffande afsevärdare inskränkning i järnvägsbyggandet bestå, enligt hvad styrelsen vidare framhåller, däruti, att såväl större delen af det förut använda arbetsbefälet, hvilket under årens lopp förvärfvat mycken god praktisk erfarenhet, som järnvägsarbetare, uppgående kanske till flera tusental, måste afskedas. Skedde sådan inskränkning vid en tidpunkt, då till följd af tryckta konjunkturer kännbar arbetsbrist vore rådande, funnes för allra största delen af detta befäl och dessa arbetare icke annan utväg än att utom fosterlandets gränser söka sin utkomst. Med hänsyn till rådande ovisshet om och när ett återupptagande af järnvägsbyggnadsverksamheten i större omfattning kunde komma att inträffa, uppstår också den olägenheten att en stor del af den arbetsredskap, som varit behöflig för det forcerade järnvägsbyggnadsarbetets bedrivande och hvars anskaffande varit förenadt med afsevärda kostnader, måste realiserast för jämförelsevis obetydliga belopp.

Samtliga dessa olägenheter, hvilka blifva en oundviklig följd af ett icke planmässigt bedrivande af järnvägsbyggnaderna för statens räk-

ning och som äfven utöfva ett menligt inflytande på landet i dess helhet, skulle, anmärker järnvägsstyrelsen, kunna undanröjas, om en på erforderliga undersökningar grundad plan för en längre följd af år uppgöres för de nya järnvägsbyggnader, hvilka, såvidt i förväg kan bedömas, böra genom statens försorg utföras. Härvid borde gifvetvis nödig hänsyn tagas till landets förmåga att bära kostnaderna för de nya järnvägsföretagen.

Järnvägsstyrelsen, som visserligen förklarar sig inse, att beslut om anläggning af nya statsbanor måste i någon mån afpassas efter det statsfinansiella läget, framhåller emellertid angelägenheten af att så små afvikelser som möjligt göras från den upprättade planen beträffande det sammanlagda anslagsbelopp, som i planen beräknats skola utgå för nya statsbanebyggnader under hvart och ett af de år, planen omfattar. Synnerligen af behovet påkalladt är enligt styrelsens mening, att, åtminstone då beslut fattas om anläggning af hvarje särskild statsbana, det äfven fastslås hvilket belopp, som är att påräkna för hvart och ett af de år, under hvilka byggandet af sådan statsbana beräknas komma att pågå.

Hvad nu sagts torde, anför styrelsen, äga sin betydelse, icke endast om de nya statsbanorna anläggas genom styrelsens omedelbara försorg utan äfven, och detta kanske i högre grad, om statens järnvägsbyggnader utlämnas på generalentreprenad i större omfattning än hvad som hittills skett.

Vidare framhåller styrelsen såsom sin mening, att det icke kan vara klokt att under så kallad »lågkonjunktur» väsentligt inskränka statens arbeten — åtminstone icke sådana, som i allmänhet bedrifvas med användande af lånemedel — för att åter under »högkonjunktur» bedrifva dem i raskare tempo. Ehuru det ju kan ligga nära till hands att under lågkonjunktur med åtföljande minskning i statens inkomster söka i möjligaste mån inskränka statens utgifter, finner styrelsen dock vara lämpligare att just under sådan period med kraft bedrifva de arbetsföretag, för hvilkas realiserande i alla händelser lånemedel anses böra användas. Förutom att under sådan period arbetslöshet brukar göra sig mera kännbar än eljest, hvilken skulle kunna afsevärdt minskas genom ett kraftigare bedrifvande af statens arbeten, måste, påpekar styrelsen, arbetena under period, då såväl arbets- som materialpriser äro förhållandevis låga, kunna bedrifvas billigare än under period, då till följd af lifligare verksamhet på den enskilda arbetsmarknaden såväl arbets- som materialpriser äro mer eller mindre onormalt uppdrifna.

I anslutning härtill anmärker järnvägsstyrelsen, hurusom det torde vara af intresse att beakta, hur ojämnt i afseende å anslagna medel statens järnvägsbyggnader bedrifvits under olika perioder af den gångna tiden, såsom exempelvis med synnerligen små belopp under åren 1894—1896 och med stora belopp under åren 1898—1901. Till belysande häraf har järnvägsstyrelsen uppgjort följande tablå öfver de belopp, som Riksdagen beviljat för statens järnvägsbyggnader under tiden 1877—1910:

År 1877	beviljade	Riksdagen	6,000,000	kronor.
» 1878	»	»	8,350,000	»
» 1879	»	»	8,470,000	»
» 1880	»	»	5,100,000	»
» 1881	»	»	2,500,000	»
» 1882	»	»	2,000,000	»
» 1883	»	»	6,347,000	»
» 1884	»	»	5,754,000	»
» 1885	»	»	2,000,000	»
» 1886	»	»	1,750,000	»
» 1887	»	»	2,000,000	»
» 1888	»	»	2,500,000	»
» 1889	»	»	4,000,000	»
» 1890	»	»	4,665,000	»
» 1891	»	»	5,823,000	»
» 1892	»	»	6,800,000	»
» 1893	»	»	3,700,000	»
» 1894	»	»	intet anslag.	
» 1895	»	»	2,600,000	»
» 1896	»	»	1,350,000	»
» 1897	»	»	4,625,000	»
» 1898	»	»	11,250,000	»
» 1899	»	»	8,037,500	»
» 1900	»	»	14,658,000	»
» 1901	»	»	13,059,000	»
» 1902	»	»	4,172,000	»
» 1903	»	»	3,340,000	»
» 1904	»	»	4,600,000	»
» 1905	»	»	2,072,000	»
» 1906	»	»	730,000	»

År 1907 beviljade Riksdagen	6,083,000 kronor.
» 1908 » »	7,300,000 »
» 1909 » »	7,061,246 »
» 1910 » »	8,501,000 »

I tablån ingå icke de medel, som Riksdagen anvisat för dubbel-spåranordningar eller för nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar.

I de af 1883 och 1884 års Riksdagar beviljade belopp ingå köpe-skillingarna för de enskilda järnvägarna Söderhamn—Bergvik och Sundsvall—Torpshammar, och i anslagen, beviljade år 1904 till och med 1907, ingå sammanlagdt 510,000 kronor för undersökningar och utredningar angående inlandsbanan. Däremot äro i de angifna beloppen icke intagna de summor, som Riksdagen vid olika tillfällen beviljat för inköp af en del andra enskilda järnvägar samt för förvärf af mark för vissa bangårdar.

Med anledning af mitt anförande till protokollet öfver civilärenden den 21 oktober 1910 omfattar styrelsens plan för järnvägsbyggnaderna icke de utvidgningar och ombyggnader vid redan befintliga stationer och statsbanor, som under tiden 1912—1918 kunna finnas erforderliga, utan har styrelsen i planen upptagit endast beräknade kostnader för dels fullbordande af redan beslutade, under arbete varande statsbanor dels byggandet af de nya statsbanor, beträffande hvilka, i den mån nu kan förutses, beslut synes böra fattas under tiden 1912—1918.

Planen angifver dessutom ej mindre de årliga anslagsbelopp, som hittills beviljats af Riksdagen för under anläggning varande statsbanor, än äfven de årliga belopp, som efter år 1918 skulle erfordras för afslutande af arbetena å de nya statsbanor, för hvilka Riksdagen tänkts hafva beviljat medel att utgå under tiden 1912—1918.

I de angifna kostnadssummorna ingår icke ersättning för erforderlig mark för banorna, ej heller för intrång och olägenheter med mera i följd af dessas utförande, enär styrelsen föreställt sig, att, därest Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade banornas anläggande på statens bekostnad, enahanda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som under de senare åren plägat föreskrifvas rörande nya statsbanor, komma jämväl att hädanefter stadgas för medels beviljande till sådana banor.

Kostnadsförslagen äro beräknade med hänsyn till för statsbaneanläggningar för närvarande gällande material- och arbetspriser.

Vidkommande i planen ingående statsbanor har styrelsen anfört följande.

Statsbanan Järna—Norrköping.

Sedan Riksdagen år 1907 beslutat anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med rullande materiel samt till påbörjande af anläggningen anvisat för år 1908 ett belopp af 2,000,000 kronor, har Riksdagen för denna banbyggnad ytterligare anvisat för åren 1909, 1910 och 1911 respektive 1,300,000, 2,000,000 samt 1,000,000 kronor eller tillsammans 6,300,000 kronor.

Enligt den plan för byggnadsarbetenas bedrifvande, som förelåg då Riksdagen fattade sitt beslut om banans anläggande, skulle densamma vara fullbordad under år 1912, under förutsättning att under åren 1908, 1909, 1910, 1911 och 1912 anvisades af Riksdagen för densamma respektive 2,000,000, 2,300,000, 3,200,000, 2,600,000 och 3,200,000 kronor. Emellertid hade Riksdagen vid beslutets fattande såsom sin mening uttalat, att i detta fall bestämda skäl talade för, att entreprenadsystemet komme till användning vid banbyggnadsarbetena, och har Eders Kungl. Maj:t i nådigt bref den 2 augusti 1907 äfven anbefallt järnvägsstyrelsen att yttra sig öfver det sålunda ifrågasatta utförandet af byggnadsarbetena på generalentreprenad samt inkomma till Eders Kungl. Maj:t med förslag till entreprenadkontrakt.

Enär det var nödvändigt att, innan bananläggningen utbjöds på generalentreprenad, hafva samtliga undersökningar samt ritningar och beskrifningar, som skulle ligga till grund för entreprenaden, fullt färdiga — något som icke varit behöfligt, om banbyggnadsarbetena skulle utförts, såsom dittills i allmänhet skett, mera direkt genom statens egen försorg — kunde styrelsen först den 1 mars 1909 till Eders Kungl. Maj:t öfverlämna definitiv plan vidkommande banans östra del, Järna—Enstaberga, samt förslag till entreprenadkontrakt med tillhörande arbetsbeskrifning. I samma skrifvelse hemställde styrelsen om nådigt bemyndigande att genom allmän kungörelse utbjuda anläggningen af nämnda bandel till utförande på generalentreprenad. Genom nådigt bref den 23 april 1909 fastställdes sistberörda definitiva plan och bifölls framställningen om arbetets utbudande på generalentreprenad. Sedan Eders Kungl. Maj:t därefter på framställning af styrelsen i nådigt bref den 27 augusti 1909 bemyndigat styrelsen att träffa aftal med aktiebolaget skånska cementgjuteriet om utförande på generalentreprenad af de hufvudsakligaste arbetena för anläggning af bandelen

i fråga, blef sådant aftal träffadt den 11 september 1909. Arbetena igångsattes sedermera under hösten samma år.

I entreprenadkontraktet hade styrelsen måst förbinda sig att icke påfordra arbetenas avslutande förrän tidigast den 1 juli 1913.

Enär de af Riksdagen för tiden till och med år 1911 anvisade medel icke medgifva arbetenas bedrifvande i någon större utsträckning, utöfver hvad som blifvit bestämdt genom och i följd af det med aktiebolaget skånska cementgjuteriet aftalade entreprenadkontrakt, har utbudandet af utförandet på generalentreprenad af banans västra del icke hittills kunnat äga rum, men är det, enligt hvad styrelsen meddelar, dess afsikt att, om Eders Kungl. Maj:t finner godt bifalla styrelsens underdåniga framställning i skrifvelse den 15 oktober 1910 angående, bland annat, sådant utbudande, därom utfärda allmän kungörelse vid sådan tid, att arbetena å denna bandel kunna påbörjas under innevarande års senare del. Af nyssberörda underdåniga skrifvelse den 15 oktober 1910 framgår, att anläggningskostnaderna för banan under viss förutsättning beräknats komma att uppgå till 16,841,000 kronor. För att banan skulle kunna öppnas för allmän trafik under år 1915 skulle, då, som förut nämnts, Riksdagen hittills anvisat för banan 6,300,000 kronor, erfordras för densammas fullbordande under åren 1912—1915 10,541,000 kronor. Styrelsen har beräknat, att arbetena skulle bedrivas i största omfattning under år 1912 samt förden skull under detta år användas afsevärdt större anslagsbelopp än under åren 1913, 1914 och 1915, och anser därför lämpligt, att 4,000,000 kronor ställas till styrelsens förfogande under år 1912, 3,200,000 kronor under år 1913, 1,500,000 kronor under år 1914 och 1,841,000 kronor under år 1915.

Järnvägsstyrelsen, som funnit lämpligt behandla de olika hufvuddelarna af inlandsbanan hvar för sig, afser i det följande med *norra inlandsbanan* sträckorna tvärbanan genom Jämtland—Ströms vattudal, Ströms vattudal—Ångermanälven, Ångermanälven—Skellefte älf och Skellefte älf—statsbanan Luleå—Riksgränsen, med *mellersta inlandsbanan* sträckan Sveg—Brunflo samt med *södra inlandsbanan* delen söder om Sveg.

Norra inlandsbanan.

Vidkommande denna bandel erinrar styrelsen till en början, huru som 1907 års Riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts därom afgifna förslag, beslutat anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor, samt att Riksdagen för åren

1908, 1909, 1910 och 1911 för denna banbyggnad anvisat respektive 2,000,000, 3,000,000, 3,000,000 och 1,500,000 kronor. I underdånig skrifvelse den 31 oktober 1910 har styrelsen föreslagit Eders Kungl. Maj:t att för samma banbyggnad äska af Riksdagen för år 1912 ett belopp af 1,400,000 kronor, hvarmed banbyggnaden blir fullbordad. Arbetena å densamma hafva så fortskridit, att de i allt väsentligt beräknas blifva afslutade under innevarande år, och är afsedt, att banan skulle öppnas för allmän trafik under år 1912.

Beträffande statsbanan mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön), hvarom styrelsen i skrifvelse den 20 december 1910 framställt förslag, har styrelsen ansett, att arbetena å banbyggnaden, som beräknats få en längd af 120 kilometer och komma att kosta 9,050,000 kronor, borde bedrivas så, att banan kan öppnas för allmän trafik under år 1916, för hvilket ändamål skulle erfordras för åren 1912, 1913, 1914, 1915 och 1916 respektive 1,000,000, 2,000,000, 2,500,000, 2,000,000 och 1,550,000 kronor.

Vidkommande sträckorna Ångermanälven—Skellefte älf och Skellefte älf—statsbanan Luleå—Riksgränsen hafva, såsom framgår af styrelsens förut nämnda underdåniga skrifvelse den 20 december 1910, dessa beräknats få en längd af respektive 194,6 och 266,2 kilometer samt komma att kosta respektive 12,000,000 och 14,500,000 kronor samt således sammanlagdt få en längd af 460,8 kilometer och kosta 26,500,000 kronor. Då emellertid 1910 års Riksdag beviljat ett anslag af 1,920,000 kronor för ett arbetsspår mellan Gällivare och Porjus, hvilket spår, efter det vissa kompletteringsarbeten blifvit å detsamma utförda, beräknas skola ingå såsom en länk i norra inlandsbanan, skulle för anläggning af de båda nu ifrågavarande sträckorna erfordras omkring 24,580,000 kronor.

Styrelsen håller före, att, äfven om statsverket måste vidkännas afsevärda direkta uppoffringar för anläggande och under ett antal år efter banans öppnande för trafik äfven för underhåll och drift af den del af norra inlandsbanan, som ligger mellan Ångermanälven och statsbanan Luleå—Riksgränsen, det dock icke endast ur strategisk utan äfven ur kulturell och nationalekonomisk synpunkt måste för landet vara af den allra största betydelse, att äfven denna del af norra inlandsbanan blifver utförd och därmed järnvägsförbindelse upprättad genom de nu på kommunikationer i hög grad vanlottade delarna af inre Norrland, i synnerhet som banan med den riktning, styrelsen nu tänkt sig, och för hvilken redogörelse i hufvudsak lämnats i styrelsens underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907, skulle komma att beröra de stora sjö-

system i det inre Norrland, hvilka under större delen af året i allmänhet komme att utgöra värdefulla kommunikationsleder i förbindelse med inlandsbanan.

Styrelsen anför vidare att, såsom styrelsen ofta förut haft anledning framhålla, det för ett planmässigt och ekonomiskt bedrifvande af statens järnvägsbyggnader är nödvändigt, att beslut om nya banbyggnader fattas i sådan ordning, att desamma kunna påbörjas i den mån arbetena vid de i gång varande banbyggnaderna närma sig sin fullbordan, på det att befäl och arbetare äfvensom arbetsmateriel må kunna efter hand öfverslyttas från en banbyggnad till en annan. Styrelsen finner på grund häraf det vara lämpligt, att arbetena med anläggning af den mellan Ångermanälven och statsbanan Luleå—Riksgränsen liggande delen af norra inlandsbanan bedrifvas såväl norrut från Ångermanälven som söderut från Gällivare samt igångsättas å den förstnämnda sträckan i den mån befäl, arbetare och materiel blifva disponibla från banbyggnaden Ströms vattudal—Ångermanälven, och å den sistnämnda, då så blifver fallet vidkommande banbyggnaden i Norrbotten till och uti Tornedalen, hvilka banbyggnader styrelsen förutsätter därförut hafva blifvit beslutade och i det närmaste fullbordade.

För arbetena å sträckan norrut från Ångermanälven bör enligt styrelsens förmenande anvisas för åren 1916, 1917 och 1918 respektive 500,000, 2,000,000 och 2,300,000 kronor, för hvart och ett af åren 1919, 1920 och 1921 2,500,000 kronor samt för år 1922 700,000 kronor, eller sammanlagdt 13,000,000 kronor, samt för arbetena å sträckan söderut från Gällivare för åren 1916, 1917 och 1918 respektive 500,000, 1,500,000 och 2,000,000 kronor, för hvart och ett af åren 1919 och 1920 2,500,000 kronor, för år 1921 2,000,000 kronor samt för år 1922 580,000 kronor eller tillsammans 11,580,000 kronor. Banan skulle under sådan förutsättning kunna i sin helhet öppnas för allmän trafik under år 1922.

Mellersta inlandsbanan.

Vidkommande mellersta inlandsbanan erinrar styrelsen om, att denna del af inlandsbanan enligt den af styrelsen den 13 mars 1907 afgifna underdåniga redogörelsen för undersökningar och utredningar angående inlandsbanan då beräknats få en längd af omkring 161,3 kilometer samt draga en anläggningskostnad af omkring 13,842,000 kronor.

Emellertid anser styrelsen numera, att äfven denna bandel bör byggas efter enklare tekniska bestämmelser än de, som legat till grund för nyss angifna beräknade anläggningskostnad och hvilka finnas åter-

gifna i styrelsens ofvannämnda underdåniga redogörelse, samt att för bandelen i fråga böra tillämpas ungefär samma principer och tekniska bestämmelser, som tillämpats i styrelsens den 20 december 1910 till Eders Kungl. Maj:t aflämnade förslag till statsbana mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön) dock med de modifikation, som betingas af den förutsättningen, att banans trafikförmåga redan från början blir minst lika stor som den enskilda järnvägens mellan Orsa och Sveg.

Vid de nya kostnadsberäkningar, som nu utförts, delvis efter förändrad sträckning jämförd med den, som förelåg, då styrelsen afgaf sin ofvannämnda underdåniga redogörelse den 13 mars 1907, har banans längd mellan Sveg och Brunflo beräknats till 161 kilometer och dess anläggningskostnader till 11,700,000 kronor.

Ehuru styrelsen funnit sig böra i underdånighet föreslå Eders Kungl. Maj:t att hos 1911 års Riksdag redan för år 1912 äska anslag för inlandsbanans fortsättning från Ströms vattudal norrut, hvarvid styrelsen förutsatt, att byggandet af denna bana borde gå framför anläggning af en bana mellan Sveg och Brunflo, anser styrelsen önskligt, att äfven denna sistnämnda bana under närmaste framtid kommer till stånd, alldenstund den måste anses utgöra en naturlig och välbehöflig förbindelseled mellan Sveg och järnvägsnätet söder därom å ena sidan samt tvärbanan genom Jämtland å andra sidan. Arbetena på mellersta inlandsbanan böra dock enligt styrelsens förmenande icke igångsättas annat än i den mån omfattningen af arbetena å statsbanan Järna—Norrköping minskas. Då, såsom styrelsen förut anført, arbetena å sistnämnda statsbanas östra del beräknas blifva fullbordade under år 1913, och det är att antaga, att arbetena å banan under sistnämnda år blifva af mindre omfång än under år 1912, finner styrelsen lämpligt, att de förberedande arbetena å mellersta inlandsbanan påbörjas under år 1913, för att med hänsyn till sin omfattning successivt ökas under åren 1914, 1915 och 1916. Enligt styrelsens förmenande böra för åren 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 och 1918 afses för denna bana respektive 500,000, 1,500,000, 1,800,000, 3,000,000, 3,000,000 och 1,900,000 kronor, och skulle således banan kunna upplåtas till allmänt begagnande i sin helhet under år 1918.

Södra inlandsbanan.

Beträffande södra inlandsbanan anser sig styrelsen i det läge, som denna fråga numera befinner sig, icke böra för det närvarande framlägga någon plan för denna banas åstadkommande. Det synes nämligen

styrelsen finnas skäl antaga, att behovet af järnvägskommunikationer i de trakter, som skulle beröras af banan ifråga, kommer att tillgodoses genom sådana bibanor till redan befintliga järnvägar, som borde åvägbringas genom enskildas försorg men med afsevärdt ekonomiskt understöd af staten, samt att, om södra inlandsbanan framdeles skulle komma till utförande, detta dock synes icke kunna ske förrän under en tidsperiod, som ligger bortom den, som omfattas af styrelsens nu föreliggande plan för statens järnvägsbyggnader.

Statsbanor i Tornedalen.

Beträffande norra stambanans framdragande till Torne älfs dalgång och gränsen mot Finland äfvensom bibanors byggande dels i nämnda dalgång dels till viss hamnplats säger sig styrelsen hafva för afsikt att inom kort framlägga fullständig utredning i detta ärende äfvensom anhålla, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1911 års Riksdag att under vissa förbehåll besluta anläggning af en statsbana Veittijärvi—Karungi—Haparanda med bibanor mellan Haparanda och Karl Johans stad samt mellan Karungi och Matarengi, hvilka banor beräknats kosta 5,493,000 kronor, samt att för banornas påbörjande på extra stat för år 1912 anvisa 1,000,000 kronor.

Under erinran hurusom den af Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen år 1904 beslutade statsbanan Morjärv—Lappträsk är öppnad för allmän trafik samt kommer att blifva fullbordad under år 1911, äfvensom att Riksdagen år 1910 beslutat banans fortsättning till Veittijärvi och för ändamålet anvisat 1,043,000 kronor, har styrelsen vidkommande den tidrymd, under hvilken den af styrelsen föreslagna statsbanan Veittijärvi—Karungi—Haparanda samt bibanorna Haparanda—Karl Johans stad och Karungi—Matarengi böra anläggas, såsom sin mening uttalat, att det vore klokt anlägga dessa banor i raskare tempo än som hittills skett beträffande norra stambanans framdragande norr om Boden. Redan år 1897 påbörjades nämligen denna bana å sträckan mellan Boden och Morjärv, men dess fortsättning norr om Morjärv beslöts först af 1904 års Riksdag, och kommer banan, såsom förut anförts, att blifva fullbordad till Lappträsk under år 1911. Med beräkning att den af Riksdagen beslutade bandelen Lappträsk—Veittijärvi färdigställes under år 1912, har det sålunda åtgått 15 år för att fullborda den 133 kilometer långa banan från Boden till Veittijärvi, hvilket utgör endast omkring 9 kilometer för år. Då banan, som från Boden ända till Lappträsk framgår genom öde bygder på afsevärdt afstånd från de vid kusten liggande mera bebyggda orterna, i sin fortsättning närmar sig den bör-

diga och jämförelsevis tätt befolkade Tornedalen, gör sig, säger styrelsen, behovet af banans snara fullbordande till och uti nämnda dal allt mera kännbart, hvartill kommer, att transitotrafiken af vissa varuslag till Finland visat stark tendens till ökning i den mån järnvägen närmat sig gränsen mot Finland, trots det att transitogodset måst forslas långa sträckor med foror efter häst. Då vidare, såsom styrelsen ofta förut i underdånighet framhållit, det enligt styrelsens mening icke är ekonomiskt att bedriva en banbyggnad med allt för små årliga anslag, har styrelsen, jämväl med tanke på den kraft, hvarmed banbyggnaderna i Finland bedrifvits uti gränstrakterna mot Sverige, för sin del föreslagit, att arbetena med de nu afhandlade banbyggnaderna till och uti Torne älfs dalgång så bedrifvas, att de blifva fullbordade senast under år 1916. För detta ändamål skulle under tiden 1912—1916 krävas ett årligt anslag af i rundt tal 1,100,000 kronor eller icke fullt samma anslag af i medeltal 1,250,000 kronor, som Riksdagen anvisat för banan mellan Morjärv och Lappträsk under de tre sista byggnadsåren för denna bana.

Styrelsen anser sålunda, att för banan Veittijärvi—Karungi—Haparanda med bibanor mellan Haparanda och Karl Johans stad samt mellan Karungi och Matarengi lämpligen böra anvisas för åren 1912, 1913, 1914, 1915 och 1916 respektive 1,000,000, 1,200,000, 1,200,000, 1,200,000 och 893,000 kronor.

Statsbanan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen.

Beträffande denna bana erinrar styrelsen endast om sin underdåniga hemställan den 31 oktober 1910, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1911 års Riksdag att till fullbordande af denna banbyggnad anvisa för år 1912 ett belopp af 1,028,000 kronor.

Statsbana Älfsby—Piteå.

Uti nådig proposition den 19 april 1907 föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen att under vissa förbehåll besluta anläggning af dels statsbanan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen dels en statsbana från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, men begärdes anslag för påbörjande endast af förstnämnda bana. För banan Älfsby—Piteå beräknades kostnaderna till 4,870,000 kronor. I underdånig skrifvelse den 9 februari 1906 framhöll järnvägsstyrelsen, bland annat, att med hänsyn till andra delvis mycket omfattande järnvägsbyggnader, som under de närmaste åren efter år 1906 måste verkställas för statens räkning, endast den ena af de ifrågasatta norrländska tvärbanorna för det dåvarande kunde

ifrågakomma till utförande med statsmedel, och förordade styrelsen i sådant afseende Skellefte-banan, men afstyrkte byggande under berörda tid af bibanan till Piteå.

Vid frågans behandling i statsrådet den 19 april 1907 anslöt sig dåvarande departementschefen till denna styrelsens åsikt samt föreslog förty Kungl. Maj:t att visserligen hemställa hos Riksdagen om Pitebanans utförande för statens räkning men för det dåvarande äska af Riksdagen endast anslag för statsbanan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen, hvilket, såsom förut nämnts, äfven blef Kungl. Maj:ts beslut.

1907 års Riksdag fann icke lämpligt att då fatta beslut om Pitebanans anläggning, utan förklarade i skrifvelse den 1 juni 1907 sig anse, att med afgörande af denna fråga borde anstå åtminstone till en tidpunkt, då icke hinder för utförandet mötte i följd af andra pågående eller nära förestående banbyggnader.

Frågan bragtes åter på tal vid Riksdagen år 1908 genom enskild motionär, som hemställde, att Riksdagen måtte besluta anläggning af banan ifråga på de af Kungl. Maj:t år 1907 angifna villkor samt för påbörjande däraf för år 1909 anvisa ett belopp af 800,000 kronor.

Motionen afslogs af Riksdagen på samma skäl, som angafs af 1907 års Riksdag.

Järnvägsstyrelsen har emellertid haft den uppfattning, att Riksdagens ofvan relaterade beslut endast innebar ett uppskof med byggandet af banan ifråga till lämpligare tidpunkt, och enligt styrelsens förmenande inträffar en sådan tidpunkt, då vid statsbanebyggnaden Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen använda tjänstemän, arbetare och arbetsmateriel blifva disponibla för annan banbyggnad.

Då, såsom styrelsen förut anfört, arbetena å sistberörda statsbana beräknas blifva i sin helhet fullbordade under år 1912 och terrasseringsarbetena redan under år 1911, hvarvid största delen af den vid banbyggnaden använda befäls- och arbetsstyrkan blifver ledig, säger sig styrelsen hafva för afsikt att under närmaste tid hos Eders Kungl. Maj:t göra underdånig framställning därom, att redan till innevarande års Riksdag aflåtes proposition om anläggning af en statsbana från Älfsby till Piteå, därvid styrelsen samtidigt kommer att redogöra för de tekniska bestämmelser, som ansetts böra tillämpas vid banans byggande, och som i åtskilliga delar äro enklare än de, som legat till grund för förut beräknade anläggningskostnad af 4,870,000 kronor.

Efter de nya beräkningar, styrelsen nu låtit verkställa, skulle banan från Älfsby till Piteå med en längd af 55,8 kilometer komma att kosta 4,010,000 kronor, hvartill skulle komma en kostnad af 270,000

kronor för ett 6,5 kilometer långt, af militära skäl erforderligt föreningsspår mellan en punkt å banan vid södra ändan af Lillkorsträsk och norra stambanan i närheten af Frostträsk, hvadan banan i sin helhet beräknats kosta omkring 4,280,000 kronor.

Enligt styrelsens förmenande böra arbetena bedrivas så, att banan blifver fullbordad senast under år 1915, och skulle för ändamålet enligt styrelsens beräkning erfordras för åren 1912, 1913, 1914 och 1915 respektive 500,000, 1,200,000, 1,500,000 och 1,080,000 kronor.

Statsbana Umeå—Holmsund.

Beträffande statsbanans Vännäs—Umeå framdragande till hamnplats vid Holmsund, beläget vid Ume älfs utflöde i hafvet, erinrar järnvägsstyrelsen till en början, hurusom 1895 års Riksdag beslutat anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till en ifrågasatt hamnplats vid Storsandskär i Ume älf, att banan följande året blifvit färdigbyggd och öppnad för trafik till Umeå äfvensom spår framdragits till Storsandskär, men att därefter befunnits, att nu nämnda hamnplats vid Storsandskär till följd af uppgrundningar i älven samt svårighet att anordna och underhålla farled mellan hafvet och hamnplatsen vore olämplig såsom slutpunkt för bibanan ifråga. Styrelsen anbefalldes sedermera, i anledning af en från dess sida gjord framställning, genom nådigt bref den 6 maj 1904 att, efter utredning på hvad sätt och för hvilken kostnad banan kunde framdragas till lämplig plats vid hafvet, hvilka fördelar af en sådan järnväg vore att vänta samt hvilken afkomst en järnväg från Umeå till hafskusten kunde beräknas gifva, inkomma med underdånigt utlåtande i ärendet, innefattande jämväl yttrande, huruvida anledning kunde förefinnas för staten att framdraga banan till hafskusten. I underdånig skrifvelse den 31 december 1904 afgaf styrelsen redogörelse för resultatet af dessa utredningar samt hemställde, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att, med ändring af Riksdagens beslut angående bibanans framdragande till Storsandskär, under vissa villkor om kostnadsfri mark med mera *dels* besluta anläggning af en statsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund med bispår, kajer och upplagsplatser enligt styrelsens samtidigt öfverlämnade förslag och banans utrustning med rullande materiel, *dels* här för anvisa, förutom då befintlig behållning 59,642 kronor 28 öre af anslaget till bibanan Vännäs—Umeå—Storsandskär, ytterligare enligt beräkning erforderliga 1,320,000 kronor.

Vidkommande de verkställda utredningarna anförde styrelsen i hufvudsak följande.

Undersökningarna hade gifvit vid handen, att Holmsund vore den enda plats vid hafvet, som kunde anses lämplig såsom slutpunkt för banan. Enligt styrelsens förslag skulle banan på sträckan Umeå—Norrån sammanfalla med den delvis färdigbyggda banan Umeå—Storsandskär men därefter afvika från densamma samt framdragas till en punkt, belägen omkring en kilometer nordost om Holmsunds kyrka, där en bangård skulle anläggas, och hvarifrån spår borde framdragas dels till Stormskär, en ö belägen strax utanför Vedkastudden, dels till Djupvik. De beräknade kostnaderna för banan till Holmsund med spår till Stormskär och Djupvik uppginge till 1,162,100 kronor, hvartill borde läggas dels 213,000 kronor för kaj med tillhörande spår och upplagsplatser vid Vedkastudden dels hafda undersökningskostnader 2,888 kronor 22 öre, hvadan kostnaderna i sin helhet, oberäknadt marklösen, ansetts komma att uppgå till 1,377,988 kronor 22 öre.

Genom nådigt bref den 22 december 1905 anbefalldes emellertid styrelsen att afgifva förslag till de åtgärder, som borde vidtagas å den ofullbordade bandelen Umeå—Storsandskär, under förutsättning att reglering på statens bekostnad af farleden från Umeå till hafvet icke komme till stånd. I underdånigt utlåtande den 16 februari 1906 uttalade styrelsen såsom sin åsikt, att, under nyss angifna förutsättning, endast spåret från Umeå fram till bron öfver Norrån af vissa angifna skäl borde få kvarligga, men att däremot nyssnämnda bro jämte spåret till hamnplatsen å Storsandskär borde rifvas.

Vid ärendets föredragning i statsrådet den 11 mars 1909 anförde jag, bland annat, att jag visserligen vore ense med järnvägsstyrelsen så till vida, att jag ansåge öfvervägande skäl tala för banans framdragande till Holmsund, men då förhållandena i detta fall vore sådana, att någon tids uppskof med banans anläggning icke kunde anses medföra några synnerliga olägenheter, helst det icke vore fråga om att tillgodose nya traktors behof af samfärdsmedel utan hufvudsakligen förbättra en redan förefintlig kommunikationsled, fann jag mig icke kunna tillstyrka, att åtgärder redan då vidtogos för bibanans framdragande till Holmsund. Eders Kungl. Maj:t föreslog därefter 1909 års Riksdag medgifva, att bron öfver Norrån å järnvägen Vännäs—Umeå—Storsandskär samt det från norra stranden af nämnda å till den ifrågasatta hamnen vid Storsandskär utlagda spåret jämte å Storsandskär befintliga sidospår och påbörjad hamnbrygga finge borttagas. Detta blef äfven Riksdagens beslut.

I detta sammanhang meddelar styrelsen, att, sedan nyssnämnda arbeten med borttagande af spår med mera blifvit verkställda och

värdet af därvid återvunna byggnadsmaterialier godtskrifvits statsbanan Vännäs—Umeå, behållningen af det för denna bana beviljade byggnadsanslaget nu utgör 86,166 kronor 77 öre.

I likhet med hvad styrelsen förut i detta ärende uttalat anser styrelsen, att det vore önskvärdt, att nyssnämnda bibana under närmaste framtiden blefve framdragen till Holmsund, detta med hänsyn till såväl behovet för de däraf närmast berörda orterna af förbättrade kommunikationer mellan Umeå och hafvet som ock behöfligheten af att bibanan Vännäs—Umeå och därmed äfven angränsande delar af norra stambanan erhålla direkt järnvägsanslutning till hamnplats vid hafvet invid mynningen af Ume älf. Då det emellertid synes styrelsen vara angeläget att i första rummet tillfredsställa behovet af järnvägs-kommunikationer i vissa andra på sådana kommunikationer nu vanlot-tade trakter, hvarom styrelsen dels redan gjort dels har för afsikt att inom en nära framtid göra underdånig hemställan, och detta för de närmaste åren framåt ställer stora kraf på statskassan, anser sig styrelsen icke böra föreslå Eders Kungl. Maj:t att hos Riksdagen hemställa om beviljande af medel för en statsbana Umeå—Holmsund förrän längre fram. Styrelsen har därför beräknat, att denna banbyggnad borde påbörjas omedelbart efter det att statsbanan Älfsby—Piteå blifvit fullbordad eller under år 1916.

Såsom ofvan angifvits, skulle kostnaden för banbyggnaden med bispår, kajer och upplagsplatser belöpa sig till 1,377,988 kronor 22 öre och således, med afdrag af nyss angifna behållning af 86,166 kronor 77 öre, ytterligare erfordras ett belopp af 1,291,821 kronor 45 öre, eller i rundt tal 1,300,000 kronor, hvaraf för år 1916 borde anvisas 1,000,000 kronor och återstoden, 300,000 kronor, ställas till styrelsens disposition år 1917, då banan borde öppnas för allmän trafik.

Tvärbana mellan norra stambanan och norra inlandsbanan.

I den mån anläggningen af norra inlandsbanan fortskrider och därmed afståndet mellan banans längst mot norr respektive mot söder framskjutna delar och tvärbanan genom Jämtland å ena sidan samt statsbanan Luleå—Riksgränsen å andra sidan ökas, kommer enligt järnvägsstyrelsens förmenande att allt mera göra sig kännbart behovet af, att nämnda delar af norra inlandsbanan blifva medelst tvärbana förbundna med norra stambanan och på så sätt äfven med någon af de bibanor till densamma, som leda till kusten. En blick på kartan visar, säger styrelsen, att den väglängd som gods mellan kusten och de delar af norra inlandsbanan, hvilka ligga i närheten af Vilhelmina, Stensele eller

Sorsele, skulle behöfva tillryggalägga, är betydligt större, om det skall framgå öfver å ena sidan Östersund och Sundsvall eller å andra sidan Gällivare och Luleå, än om på lämplig plats en tvärbana vore anlagd mellan norra stambanan och nyssnämnda delar af norra inlandsbanan. Intresset för sådan tvärbana har redan visat sig, och är det styrelsen bekant, att med enskilda medel undersökningar gjorts för olika sträckningar för sådan bana. Dessa undersökningar hafva emellertid hittills afsett endast sträckningar, belägna tämligen sydligt och i jämförelsevis väl lottade bygder, exempelvis från Sollefteå till Hoting och från Örnsköldsvik till Dorotea eller Vilhelmina. Men äfven längre mot norr har ifrågasatts sådan tvärbana, nämligen en sträckning berörande Lycksele.

Beträffande denna sistnämnda ifrågasatta sträckning anför styrelsen följande.

Genom nådig remiss den 13 april 1905 anbefalldes styrelsen att afgifva underdånigt utlåtande öfver en af A. Th. Frykholm med flera hos Kungl. Maj:t gjord framställning, hvarmed sökandena öfverlämnat redogörelse för genom Lycksele och Degerfors kommuners försorg verkställd okulär undersökning af två alternativa linjer från Lycksele till norra stambanan, den ena anslutande sig till stambanan vid Lillmalsjön och den andra vid Tvärålund, hvarjämte sökandena anhållit, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt styrelsen att låta upprätta plan och kostnadsberäkning för framdragande af järnväg från lämplig punkt å norra stambanan till Lycksele kyrkoby samt verkställa den utredning, som från statens synpunkt syntes erforderlig för banans förverkligande. Uti underdånig skrifvelse den 8 maj samma år hemställde styrelsen på anförda skäl, att den underdåniga framställningen för det dåvarande icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd, men meddelade tillika, att, om Kungl. Maj:t skulle finna af sökandena begärda undersökningar och utredningar böra verkställas på statens bekostnad, det syntes styrelsen, som om dessa undersökningar och utredningar borde omfatta den kortare af de båda ofvan omtalade alternativa linjerna nämligen den, som anslöte sig till norra stambanan vid Lillmalsjön.

Därefter erhöll Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län den 26 juli 1905 nådig befallning att afgifva utlåtande i ärendet. I underdånig skrifvelse den 28 augusti 1909 förklarade sig Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande dela den af styrelsen i förberörda underdåniga skrifvelse den 8 maj 1905 uttalade meningen beträffande linjen Lillmalsjön—Lycksele samt hemställde i underdånighet, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt styrelsen att låta verkställa erfor-

derliga undersökningar och utredningar i och för förverkligande af en statsbana från Lillmalsjön till Lycksele.

Sedan Eders Kungl. Maj:t därefter genom nådig remiss den 15 september 1909 anbefallt styrelsen att med anledning af hvad i ärendet förekommit, sedan styrelsen afgaf sitt förberörda utlåtande, inkomma med förnyadt underdånigt utlåtande, anhöll styrelsen den 3 februari 1910 hos chefen för generalstaben om yttrande öfver lämpligaste utgångspunkten å norra stambanan för den ifrågasatta järnvägen till Lycksele äfvensom öfver hvilken sträckning, som ur militär synpunkt vore att föredraga för samma järnvägs fortsättning fram till inlandsbanan. I skrifvelse den 19 februari 1910 meddelade befälhafvaren för generalstaben, att Lillmalsjön vore ur militär synpunkt lämpligare än Tvärålund som utgångspunkt å norra stambanan, samt att han beträffande järnvägens fortsättning från Lycksele till inlandsbanan ansåge, att de militära intressena knappast hade anledning yrka på någon viss sträckning utan säkerligen kunde godtaga den, som af andra anledningar befundes vara den fördelaktigaste.

I underdånig skrifvelse den 27 maj 1910 anförde järnvägsstyrelsen därefter hufvudsakligen, att, då det af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes ofvannämnda underdåniga utlåtande framginge, att en bana från norra stambanan vid Lillmalsjön till Lycksele skulle vara af stort allmänt intresse, och det för det dåvarande endast ifrågasattes en undersökning, styrelsen ansåg sig böra tillstyrka undersökning på statens bekostnad för en sådan bana. Enligt styrelsens förmenande borde emellertid undersökning göras äfven för fortsättning af denna bana fram till inlandsbanan i närheten af Vilhelmina eller eventuellt Stensele. Styrelsen hemställde på grund häraf om bemyndigande att på statens bekostnad verkställa dels definitiv undersökning och ekonomisk utredning för en bana från lämplig punkt å norra stambanan till Lycksele dels okulär undersökning samt ekonomisk utredning för en järnväg från Lycksele till lämplig punkt å den ifrågasatta inlandsbanan.

I nådigt bref den 1 juli 1910 lämnade Eders Kungl. Maj:t styrelsen det sålunda begärda bemyndigandet, och har styrelsen sagda år låtit verkställa de ifrågavarande undersökningarna.

Då det därvid ansetts, att Lillmalsjön icke vore lämplig utgångspunkt å norra stambanan, alldenstund detta skulle förutsätta anläggandet därstädes af en föreningsstation på jämförelsevis kort afstånd från den förut befintliga stationen Hällnäs, utgår den nu definitivt undersökta linjen från sistnämnda station, hvarifrån den är framdragen till Lycksele. Härifrån skulle linjen enligt den okulära undersökningen gå

vidare längs Ume älf till Kattisafvan vid samma älf, från hvilken plats älfven är segelbar på en sträcka af omkring 35 kilometer till en punkt, belägen omkring 3 kilometer utför älfven från Grundfors.

Blåviken, som utmynnar i älfven vid Nya Rusele, omkring 10 kilometer från Kattisafvan, är äfven segelbar från Nya Rusele på en längd af omkring 18 kilometer, och Juktan är segelbar från dess utlopp i älfven omkring 24 kilometer från Kattisafvan på en sträcka af omkring 15 kilometer.

Vid Kattisafvan skulle linjen afvika från älfven samt i hufvudsaklig västlig riktning framgå till en punkt belägen omkring 2 kilometer söder om Bäskele i den definitivt undersökta sträckningen för norra inlandsbanan.

Med stöd af de verkställda undersökningarna kan, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelar, approximativt beräknas, att banan, som enligt styrelsens förmenande borde byggas efter så enkla tekniska bestämmelser, som hänsynen till de militära krafven på banans transportförmåga kunna tillåta, skulle från norra stambanan vid Hällnäs förbi Lycksele till inlandsbanan vid Bäskele få en längd af omkring 184 kilometer samt komma att kosta i rundt tal omkring 11,650,000 kronor.

Styrelsen anser sig emellertid icke kunna eller böra för närvarande afgifva definitivt förslag för viss tvärbana mellan norra stambanan och inlandsbanan på den grund, att de ekonomiska utredningar, som böra föregå såväl ett utlåtande om sådan banas behöflighet som fastslående af dess sträckning och anslutningspunkter å norra stambanan och inlandsbanan, ännu icke blifvit verkställda. Styrelsen finner dock tungt vägande skäl tala för, att redan nu i planen för statens järnvägsbyggnader upptagas vissa belopp, som torde komma att framdeles erfordras för byggande af sådan bana, hvilken skulle bilda en välbehöflig förbindelseled mellan de båda ofvannämnda hufvudbanorna; och har styrelsen ansett, att en sådan tvärbana borde vara fullbordad ungefär vid den tidpunkt, då det beräknats, att norra inlandsbanan blifver i sin helhet öppnad för allmän trafik.

Banans byggande borde enligt styrelsens mening påbörjas från norra stambanan för att, sedan anläggandet af norra inlandsbanan framskridit till den punkt, hvarifrån tvärbanan skulle utgå, igångsättas äfven från detta håll. Med hänsyn till de stora kraf, som enligt styrelsens nu föreliggande plan för statens järnvägsbyggnader skulle ställas på statskassan under åren 1912, 1913 och 1914, anser styrelsen, att en sådan tvärbana icke bör ifrågasättas påbörjad från norra stambanan förrän år 1915, samt att arbetet å banan från inlandsbanan icke bör igångsättas förrän tidigast år 1917. Under förutsättning att för ban-

byggnaden anvisas 500,000 kronor för år 1915, 1,000,000 kronor för år 1916, 1,500,000 kronor för år 1917, 2,000,000 kronor för år 1918, 2,500,000 kronor för år 1919, 2,200,000 kronor för år 1920 samt 1,950,000 kronor för år 1921, skulle banan i sin helhet kunna öppnas för allmän trafik under sistnämnda år, förutsatt att kostnaderna för en sådan bana blifva ungefär desamma, som, enligt hvad förut sagts, beräknats för en bana från Hällnäs öfver Lycksele till Bäcksele, den enda tvärbanesträckning, för hvilken styrelsen nu är i tillfälle att uppgifva på vissa undersökningar grundade approximativa kostnader.

Jag tillåter mig i detta sammanhang omnämna, att till Eders Kungl. Maj:t inkommit underdåniga framställningar den 10 november 1910 från A. Th. Frykholm och B. Bergström i Lycksele samt den 21 november 1910 från E. A. Lindström med flera personer i Bjurholm och Örträsk.

I den förra framställningen hemställes, att Eders Kungl. Maj:t täcktes låta till innevarande års Riksdag framlägga nådig proposition om omedelbart upptagande af järnvägsbygge från Hällnäs till Lycksele, så snart statsbanan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen blifvit fullbordad, och i den senare, att Eders Kungl. Maj:t ville i nåder förståndiga vederbörande att föranstalta om undersökning för anläggning af den ifrågasatta järnvägen från norra stambanan till Lycksele, så att den komme att framdragas i sträckningen Hörnsjö—Lillarmsjö—Örträsk—Gäddträsk—Lycksele.

Vidkommande dessa framställningar har järnvägsstyrelsen, som fått desamma till sig öfverlämnade för att tagas i öfvervägande vid uppgörande af planen för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader, åberopat hvad styrelsen framhållit angående tiden för åvägabriningande af en tvärbana mellan norra stambanan och norra inlandsbanan samt hvad styrelsen anført därom att styrelsen icke vore beredd att för det närvarande yttra sig angående läget för en sådan tvärbana och dess utgångspunkt från norra stambanan. Styrelsen har dock redan nu funnit sig kunna uttala den åsikt, att det icke är lämpligt framdraga banan i den af Lindström med flera ifrågasatta sträckningen med anknjtning till norra stambanan vid Hörnsjö.

*Departements-
chefen.*

Såsom framgår redan af mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 21 sistlidne oktober är jag fullt ense med järnvägsstyrelsen om lämpligheten för att icke säga nödvändigheten af att, då nu en mängd stora statsbanebyggnader förestå, uppgöra en plan för arbetenas bedrifvande under ett antal år framåt.

Den plan, järnvägsstyrelsen i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts befallning i sådant afseende framlagt, omfattar åren 1912—1922. I planen äro upptagna *dels* de redan beslutade men ännu ej fullbordade statsbanorna Järna—Norrköping, Östersund—Ulriksfors och Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen, *dels ock* följande banor, rörande hvilkas anläggning beslut ännu ej fattats, nämligen fortsättningen af norra inlandsbanan, Sveg—Brunflo, banorna i Tornedalen, Älfsby—Piteå, Umeå—Holmsund samt tvärbana mellan norra stambanan och norra inlandsbanan.

Rörande anslag för år 1912 till banorna *Järna—Norrköping, Östersund—Ulriksfors och Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen* har Eders Kungl. Maj:t redan gjort framställning till Riksdagen i öfverensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag. Med beviljande af sålunda äskade belopp skulle de två sistnämnda banorna blifva fullbordade. Hvad angår statsbanan Järna—Norrköping, som enligt den ursprungliga för 1907 års Riksdag framlagda planen skulle vara färdigbyggd under år 1912, har arbetet å denna bana på grund af förhållanden, för hvilka järnvägsstyrelsen närmare redogjort, blifvit fördröjdt. Enligt den nu uppgjorda planen skulle banan i sin helhet blifva fullbordad först år 1915, och synes mig för ett lämpligt ordnande af andra ifrågasatta järnvägsbyggnader arbetet med nämnda bana icke böra i vidare mån forceras.

Beträffande öfriga i planen upptagna banor blir jag strax i tillfälle att närmare yttra mig om *fortsättningen af norra inlandsbanan*.

Vidkommande härefter *banorna i Tornedalen* tillåter jag mig erinra, att Eders Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition föreslagit Riksdagen att, i afvaktan på den nädiga proposition, som kan komma att aflåtas rörande fortsättning af norra stambanan från Veittijärvi, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1912 af 900,000 kronor.

Utredningarna rörande denna fråga äro ännu icke afslutade, men hyser jag fortfarande förhoppning att kunna framlägga desamma inför Eders Kungl. Maj:t under loppet af nu pågående Riksdag.

Lika med järnvägsstyrelsen är jag af den uppfattning, att järnvägen *Älfsby—Piteå* bör komma till stånd såsom statsbana. På de grunder styrelsen anført synes mig också lämpligt, att beslut om denna järnvägsanläggning fattas redan vid innevarande års Riksdag. Härom har äfven gjorts framställning i en från Norrbottens läns landsting inkommen petition. Jag torde sålunda inom kort få förelägga Eders Kungl. Maj:t förslag rörande denna bana. Redan nu tillåter jag mig omnämna, att för arbetets påbörjande under år 1912 synas kunna tagas i anspråk besparingar å anslagen till järnvägsbyggnaderna Östersund—Ulriksfors och Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen.

Hvad angår järnvägen *Sveg—Brunflo*, som skulle sammanbinda Orsa—Svegbanan med norra inlandsbanan, läser icke kunna råda någon tvekan därom att densamma bör anläggas af staten. Det hade ju möjligen kunnat ifrågasättas, huruvida icke arbetet å nu förevarande järnväg bort igångsättas före påbörjandet af norra inlandsbanans fortsättning från Ulriksfors. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län har också i sitt den 25 januari 1911 afgifna underdåniga utlåtande öfver järnvägsstyrelsens framställning i fråga om anläggning af statsbana mellan Ströms vattendal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön) framhållit, att det är af vikt, att förverkligandet af detta förslag icke får undanskjuta sammanknytningen af inlandsbanan från Östersund och norrut med det inre svenska järnvägsnätet genom byggnad af en statsbana från Brunflo till Sveg. Utan en sådan sammanknytning erhåller nämligen, påpekar Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, den norra delen af inlandsbanan icke den betydelse såsom kommunikationsled, som med densamma afsetts, hvarken ekonomiskt eller i andra afseenden. Och äfven statsbanan *Sveg—Brunflo* skulle enligt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening tillföra järnvägskommunikationer åt trakter, särskildt provinsen Härjedalen, hvilka äro i mycket stort behof däraf, och hvilka dessutom hafva den förmånen framför nu ifrågavarande, att deras produkter, förnämligast skogsprodukter, ligga närmare till för de trakter, där de skola användas eller hvarifrån de skola medelst inlandsbanan utföras. Allmänna tanken inom intresserade kretsar torde ock, säger Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, hafva varit, att linjen *Sveg—Brunflo* är den länk af inlandsbanan, som näst efter bandelen Östersund—Ulriksfors borde komma till utförande. Och denna tanke anser Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande icke böra för det nu föreliggande förslaget undanskjutas. I en till Eders Kungl. Maj:t den 15 november 1910 ingifven skrift hafva därjämte J. Bromée med flera anhållit, att redan till innevarande års Riksdag måtte aflåtas proposition om anläggning af statsbana från Brunflo till Sveg.

Å andra sidan hafva representanter för Tåsjö, Dorotea och Vilhelmina socknar gifvit uttryck åt den förhoppningen att järnvägens fortsättning från Ulriksfors måtte äga företräde.

Utan att vilja fränkänna de af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande framhållna synpunkterna betydelse, tillåter jag mig emellertid framhålla, att, då nu den först beslutade delen af norra inlandsbanan inom kort är färdig, tidpunkten synes mig vara inne att principiellt afgöra, huruvida denna bana i sin helhet skall komma till utförande och

efter hvilka bestämmelser den i så fall bör byggas och trafikeras. Skall norra inlandsbanan komma till stånd, torde icke vara skäl att afbryta byggnadsarbetena vid Ulriksfors för att efter något kortare uppehåll återupptaga desamma, allra helst som, enligt hvad jag längre fram blir i tillfälle påvisa, behovet af förbättrade kommunikationer i de trakter, som skulle beröras af en bana mellan Ulriksfors och Volgsjön, är minst lika trängande som i de trakter, mellersta inlandsbanan skulle genomlöpa. Härtill kommer, att det alltid måste medföra olägenheter och kostnader att öfverflytta befäl, arbetare och arbetsmateriel från den nu pågående banbyggnaden mellan Östersund och Ulriksfors, å hvars norra del i närheten af Ströms vattudal arbetena nu äro koncentrerade, till banbyggnad i andra trakter för att efter någon tid åter flytta desamma till Ströms vattudal.

Då dessutom förslaget Ulriksfors—Volgsjön föreligger i utarbetadt skick, medan så icke är förhållandet med det andra förslaget, utgör detta ytterligare en anledning att biträda järnvägsstyrelsens hemställan i i denna del. Härigenom skulle för öfrigt icke vållas mer än ett års uppskof beträffande Sveg—Brunflobanan. Därest Jämtlands läns landsting redan under innevarande år beslöte ikläda sig de förpliktelser i afseende å kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som torde komma att uppställas såsom villkor för anläggningen af järnvägen såsom statsbana, skulle i själfva verket uppskofvet med arbetets påbörjande kunna nedbringas till en obetydlighet.

Hvad vidare beträffar järnvägen Umeå—Holmsund framhöll jag redan den 11 mars 1909, då fråga förelåg om borttagande af bron öfver Norrån å statsbanan Vännäs—Umeå—Storsandskär, såsom min åsikt att starka skäl tala för att framdraga denna järnväg till hafvet vid Holmsund. I förhållande till de öfriga kommunikationsbehof, som det nu gäller att tillgodose, torde dock denna järnvägsfråga vara af underordnad vikt. Det synes mig därför riktigt, att densamma undanskjutes till en något senare tidpunkt. Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle denna järnvägsled påbörjas först år 1916, ett förslag som ej synes gifva anledning till erinran.

Slutligen har järnvägsstyrelsen i planen upptagit anläggandet af en *tvärbana mellan norra stambanan och norra inlandsbanan*. Detta är en jämförelsevis ny fråga, och jag är gifvetvis icke beredd att i sakens nu föreliggande skick därom uttala ett slutgiltigt omdöme. Vissa skäl hafva emellertid anförts för att en dylik tvärbana bör genom statens försorg anläggas, och jag finner därför riktigt, att hänsyn därtill tages, då nu gäller att få en öfversikt öfver statens järnvägsbyggnader under de närmaste åren.

Hvad nu angår de årliga belopp, som skulle blifva erforderliga för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader i enlighet med den sålunda angifna planen, framgå dessa af en vid järnvägsstyrelsen underdåniga skrifvelse fogad tablå. Denna tablå — något jämkad med anledning däraf att Eders Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen beräknat anslagen för år 1912 till järnvägen Ströms vattudal—Ångermanälven samt till fortsättningen af norra stambanan från Veittijärvi till 900,000 kronor för hvarterdera företaget i stället för af järnvägsstyrelsen upptagna 1,000,000 kronor — torde jämte de skrifvelsen åtföljande grafiska framställningarna, likaledes af nyssberörda anledning jämkade, få såsom bilagor fogas vid detta protokoll.

Såsom tablåen närmare utvisar, skulle för åren 1912—1922 krävas följande belopp:

1912	kr. 8,728,000: —
1913	» 8,200,000: —
1914	» 8,300,000: —
1915	» 8,421,000: —
1916	» 8,443,000: —
1917	» 8,300,000: —
1918	» 8,200,000: —
1919	» 7,500,000: —
1920	» 7,200,000: —
1921	» 6,450,000: —
1922	» 1,280,000: —

Summa kr. 81,022,000: —

På de särskilda järnvägsföretagen skulle denna summa fördela sig på följande sätt:

Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen	kr. 1,028,000: —
Järna—Norrköping	» 10,541,000: —
Östersund—Ulriksfors	» 1,400,000: —
Ulriksfors—Volgsjön	» 9,050,000: —
Volgsjön—Gällivare	» 24,580,000: —
Sveg—Brunflo	» 11,700,000: —
Banor i Tornedalen	» 5,493,000: —
Älfsby—Piteå	» 4,280,000: —
Umeå—Holmsund	» 1,300,000: —
Tvårbana mellan norra stambanan och inlandsbanan	» 11,650,000: —

Summa kr. 81,022,000: —

Beträffande det antagliga ekonomiska resultatet af dessa statsbanors anläggning är gifvetvis svårt att närmare uttala sig. Inom järnvägs-

styrelsen gjorda kalkyler lämna dock ledning för bedömandet. Det torde sålunda kunna antagas, att Järna—Norrköpingsbanan och Sveg—Brunflojärnvägen skola komma att lämna öfverskott, samt att beträffande järnvägarna Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen, Älfsby—Piteå, Östersund—Ulriksfors och Umeå—Holmsund bruttointkomsterna skola betäcka driftkostnaderna. Samma antagande synes kunna göras i fråga om järnvägen Ströms vattudal—Ångermanälfven, dock först några år efter dess öppnande för trafik. Däremot torde icke vara att förvänta, att bruttointkomsterna komma att betäcka driftkostnaderna för vare sig banorna i Torne-dalen, inlandsbanan norr om Ångermanälfven eller tvärbanan mellan norra stambanan och norra inlandsbanan. Dessa förhållanden framgå närmare af en utredning, hvilken jag strax blir i tillfälle att framlägga.

Såsom jag senare skall närmare utveckla, synes emellertid den omständigheten att vissa af de ifrågasatta järnvägsanläggningarna komma att förorsaka statsverket rätt afsevärda direkta förluster, icke i och för sig böra hindra desammas utförande, om andra viktiga skäl tala därför. Ett studium af statens tidigare järnvägspolitik visar också, att statsmakterna ansett sig böra i mycket stor utsträckning anlägga järnvägar, hvilka långt ifrån att vara räntebärande medfört årliga driftunderskott. Jag meddelar till belysning häraf en sammanställning af de utaf Riksdagen under tioårsperioderna 1891—1900 och 1901—1910 beviljade anslag för statens järnvägsbyggnader jämte afkomstprocenten enligt 1908 års officiella statistik för de med dessa anslag anlagda statsbanor, som före år 1909 upplåtits till allmänt begagnande.

Statsbana.	Anslag. Kronor.	Afkomst- procent.
1891—1900.		
Komplettering af Luleå—Gällivarebanan	2,800,000	+ 2,37
Fortsättande och avslutande af statsbanan Vännäs—Boden	11,700,000	— 2,66
Mellansel—Örnsköldsvik	1,823,000	
Vännäs—Umeå	2,600,000	
Komplettering af Västkustbanan	1,675,000	+ 2,14
Boden—Morjärv	4,371,000	— 3,59
Krylbo—Örebro	9,624,500	— 0,64
Gällivare—Riksgränsen	19,500,000	+ 7,52
Statsbanan genom Bohuslän	4,750,000	— 2,46
Summa	58,843,500	

Statsbana.	Anslag. Kronor.	Afkomst- procent.
1901—1910.		
Boden—Morjärv	652,000	— 3,50
Gällivare—Riksgränsen	10,407,000	+ 7.52
Statsbanan genom Bohuslän	14,513,000	— 2,46
Bangårdsanordningar i och invid Stockholm	2,512,000	
Morjärv—Lappträsk med vägnläggning Boden—Lappträsk	5,261,246	
År 1904 beslutade undersökningar för den s. k. inlandsbanan	510,000	
Östersund—Ulriksfors	9,500,000	
Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen	4,300,000	
Järna—Norrköping	6,300,000	
Gällivare—Porjus	1,920,000	
Lappträsk—Veittijärvi	1,043,000	
Summa	56,918,246	

Medan sålunda i medeltal under de två senaste tioårsperioderna på statens järnvägsbyggnader årligen nedlagts respektive omkring 5,900,000 kronor och 5,700,000 kronor, skulle under de elfva år, som den nu föreliggande planen omfattar, i medeltal erfordras inemot 7,400,000 kronor om året.

Då det nu gäller att pröfva, huruvida genomförande af denna plan öfver hufvud taget är ekonomiskt möjligt, torde bästa medlet för bedömandet vara att söka bilda sig en föreställning om, huru statsjärnvägarne ekonomiskt i sin helhet kommer att ställa sig under den tidrymd, det nu planerade järnvägsbyggandet skulle fortgå.

Statsjärn-
vägarne
ekonomi åren
1911—1923.

Jag har därför anmodat generaldirektören Pegelow att uppgöra en öfverslagsberäkning öfver statens järnvägarne inkomster, utgifter, driftsöfverskott samt afkastning å nedlagdt kapital under tiden 1911—1923, en beräkning, hvars resultat jag här torde få framlägga.

Gifvetvis måste en sådan beräkning blifva mycket approximativ, då en mängd faktorer inverka, som visserligen hafva ett väsentligt inflytande på resultatet men likväl icke kunna tillförlitligt bedömas för en lång tid framåt. Vid ifrågavarande öfverslagsberäkningar har hänsyn icke kunnat tagas till de ändringar i person- och godstaxorna, som den nu arbetande taxekommittén kan komma att föreslå, utan hafva nu

tillämpade taxor antagits hela tiden vara gällande. Då skäl finnes att antaga, att de nya taxor, som komma att framgå ur kommitténs arbete, skola för statens järnvägar medföra relativt högre inkomster än de nuvarande, skulle sålunda de nu framlagda beräkningarna med hänsyn till nyssnämnda förhållande snarare gifva ett för lågt än ett för högt resultat.

Hvad beträffar *det i statsbaneaffären nedlagda kapitalet* beräknas det vid 1911 års utgång utgöra 578.10 millioner kronor, i hvilket belopp jämväl inbegripes material och kassaförlag.

Kapital, nedlagdt i statsbaneaffären.

Härtill komma under tiden till år 1923 för nya statsbanebyggnader enligt den framlagda planen 81.022 millioner kronor jämte beräknade ökningsar i de den 1 januari 1912 trafikerade statsbanornas kapitalvärde med 153 millioner kronor.

Denna senare kapitalökning för de järnvägslinjer, som den 1 januari 1912 äro öppnade för allmän trafik, redovisas sålunda:

Stockholms m. fl. bangårdar	kr.	50.00	mill.
Dubbelspåraneläggningar	»	10.00	»
Nya byggnader och anläggningar	»	30.00	»
Ny rullande materiel	»	40.00	»
Elektrifiering af riksgränsbanan	»	8.30	» ^{*)}
Nya inventarier utom rullande materiel	»	5.00	»
Ökning af material- och kassaförlag	»	9.70	»

Summa kr. 153.00 mill.

Det i statsbaneaffären nedlagda kapitalet beräknas under ofvan nämnda förutsättningar vid utgången af hvart och ett af nedan angifna år utgöra i millioner kronor.

Å r.	Trafikerade banor.	Under byggnad varande banor.	Summa.
1911	552.70	25.40	578.10
1912	565.90	35.90	601.80
1913	595.30	29.40	624.70
1914	608.50	39.20	647.70
1915	629.70	39.60	669.30
1916	665.00	26.90	691.90
1917	692.70	20.70	713.40

^{*)} Af detta belopp äro 2.422 millioner kronor utbetalda under år 1910 och ingå följaktligen uti det i statsbaneaffären vid ingången af år 1912 nedlagda kapitalet, 578.10 millioner kronor.

Å r.	Trafikerade banor.	Under byggnad varande banor.	Summa.
1918	707.30	27.50	734.80
1919	732.20	23.30	755.50
1920	745.40	30.50	775.90
1921	758.60	36.90	795.50
1922	783.20	26.50	809.70
1923	809.70	—	809.70

Inkomster och
utgifter vid
järnvägs-
driften.

Hvad därefter angår *inkomster och utgifter* vid järnvägsdriften, har beräkningen af trafikinkomsterna blifvit utförd särskildt för de järnvägs-linjer, som under år 1911 beräknas vara öppnade för allmän trafik, och särskildt för hvar och en af de nya järnvägslinjer, som skulle tillkomma enligt den uppgjorda byggnadsplanen.

a) *Inkomst- och utgiftsberäkning för under år 1911 trafikerade stats-banor.*

Under tidsperioden 1901—1910 har bruttoinkomsten ökats från 45 millioner kronor till 72 millioner kronor. Malmtrafiken å linjen Luleå—Riksgränsen har medfört en inkomstökning från 3 millioner kronor till 11 millioner kronor. Inkomsterna af annan trafik än den förenämnda hafva sålunda stigit från 42 till 61 millioner kronor eller med 19 millioner kronor, utgörande en ökning af omkring 45 % eller i medeltal per år af 10-årsperioden 4.5 %.

Vid beräkningen har förutsatts, att, sedan år 1914 elektrifieringen af bandelen Kiruna—Riksgränsen blifvit genomförd, transportmängden af malm skall år 1915 hafva uppnått sitt maximum. Denna transport-mängd antages fortvara under fortsättningen af här ifrågavarande tids-period och årligen inbringa brutto 13.4 millioner kronor, på sätt närmare framgår af en vid generaldirektören Pegelows utredning fogad bilaga.

Hvad angår inkomsten af öfrig trafik har antagits en stegring från och med 1913 till och med 1922 af 30 millioner kronor, utgörande omkring 43 % af trafikinkomsten af »öfrig trafik» år 1913 eller i medeltal en ökning af 4.3 % per år, d. v. s. något mindre än den verkliga procentuella ökningen under tidsperioden 1901—1910. Driftkostnaderna hafva med ledning af resultatet för år 1910 beräknats till 70 %

af bruttoinkomsterna. I detta sammanhang har hänsyn ej tagits till afsättningar till förnyelsefond, motsvarande nödig afskrifning, samt bidrag till personalens pensionering.

b) *Inkomst- och utgiftsberäkning för under tidsperioden 1912—1922 tillkommande nya bandelar.*

Dessa beräkningar måste gifvetvis blifva mycket approximativa. Inkomsterna för ifrågavarande bandelar hafva uppskattats dels med ledning af de utredningar rörande inlandsbanan, som blifvit utförda af förste aktuarien, filosofie doktor Karl Key-Åberg, dels med ledning af inkomsten å redan trafikerade banor, hvilka kunna anses genomlöpa likartade trafikområden.

Vid beräkningen af utgifterna har antagits, att Järna—Norrköpingsbanan kommer att trafikeras enligt samma grunder som statsbanornas öfriga hufvudlinjer, men att öfriga nya bansträckor skola trafikeras på möjligast billiga sätt.

På sådant sätt beräknade inkomster och utgifter finnas sammanställda uti följande tabell.

B a n a.	Längd.	Inkomster.	Utgifter.
	Kilometer.	Millr kr.	Millr kr.
1. Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen	63.6	0.19	0.19
2. Järna—Norrköping	116.4	1.40	1.00
3. Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors)	115.8	0.41	0.41
4. Ströms vattudal—Ångermanälven	120.0	0.18	0.26
5. Norra inlandsbanan från Ångermanälven till Gällivare	460.8	0.60	0.92
6. Sveg—Brunflo	161.0	0.81	0.64
7. Lappträsk—Tornedalen	107.2	0.11	0.16
8. Älfsby—Piteå	55.8	0.18	0.18
9. Umeå—Holmsund	11.9	0.02	0.02
10. Tvärbana mellan norra stambanan och inlandsbanan (Lyckselebanan)	184.0	6.18	0.19

Utöfver de löpande trafikkostnaderna bör omkostnadskontot för järnvägsdriften belastas jämväl med de belopp, som kunna anses motsvara den värdeminskning, som genom förslitning och tidens inverkan åstadkommes. Med ledning af de grunder, som finnas angifna i järnvägsstyrelsens underdåniga yttrande den 1 december 1910 öfver det af särskilda sakkunniga den 4 oktober 1910 afgifna förslag öfver riks-

Afsättningar
till förnyelse-
fond (afskrif-
ningar).

statens uppställning m. m., har erforderlig afsättning till förnyelsefond beräknats. Följande sammanställning angifver närmare de belopp, på hvilka afsättning beräknats och på hvad sätt dessa belopp blifvit bestämda.

Afsättningar till förnyelsefond.

Å r.	Kapital, å hvilket slitning beräknas	%.	Afsättning.
1911	259.00 mill:r	2.25	5.83 mill:r
1912	267.70 "	—	6.02 "
1913	281.63 "	—	6.10 "
1914	293.33 "	—	6.60 "
1915	302.03 "	—	6.79 "
1916	321.27 "	—	7.23 "
1917	337.97 "	—	7.60 "
1918	353.17 "	—	7.95 "
1919	367.72 "	—	8.27 "
1920	376.42 "	—	8.47 "
1921	385.12 "	—	8.66 "
1922	393.82 "	—	8.86 "
1923	407.07 "	—	9.16 "

Af beräknad kapitalökning uti redan nu trafikerade banor hafva följande belopp antagits blifva nedlagda i byggnader m. m., som äro utsatta för slitning:

B e n ä m n i n g.	Totalbelopp.	Slitningsbelopp.
Stockholms bangård	30.00 mill:r	10.00 mill:r
Göteborg, Malmö m. fl. bangårdar	20.00 "	6.00 "
Dubbelspår	10.00 "	3.00 "
Rullande materiel	40.00 "	40.00 "
Nya inventarier	5.00 "	—
Öfriga byggnader och anläggningar	30.00 "	20.00 "
Elektrifiering	8.30 "	8.30 "
Ökning af förlag	9.70 "	—
Summa	153.00 mill:r	87.30 mill:r

Häraf beräknas 8.73 millioner böra afsättas för hvartera af åren 1913—1922.

För nytillkommande bandelar beräknas 50 % af anläggningskostnaden, som innefattar rullande materiel, utgöra värdet af byggnader m. m., som förslitas, enligt följande tabell:

A r.	B a n a.	Totalkostnad.	Slitningsbelopp.
1913	Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors)	10.90 mill:r	} 8.20 mill:r
	Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen ...	5.30 "	
1916	Järna—Norrköping	16.80 "	} 10.54 "
	Älfshy—Piteå	4.28 "	
1917	Ströms vattudal—Ångermanälven	9.05 "	} 8.00 "
	Lappträsk—Tornedalen	6.90 "	
1918	Lyckselebanan	11.65 "	} 6.50 "
	Umeå—Holmsund	1.30 "	
1919	Sveg—Brunflo	11.70 "	5.95 "
1924	Ångermanälven—Gällivare	26.50 "	13.25 "

Bidragen till personalens pensionering hafva för åren 1911 och 1912 upptagits till de belopp, som äro angifna i förslag till kostnadsstater för samma år. För de följande åren har i denna utgiftspost antagits en ökning af 100,000 kronor per år, detta med ledning af uppgifter i den utredning, som legat till grund för nu gällande pensionslag. Endast en noggrann matematisk utredning skulle kunna lämna tillförlitliga siffror härutinnan, men en sådan finnes icke utförd.

Bidrag till
personalens
pensionering.

Med ledning af hvad i det föregående blifvit anfördt har följande tabell blifvit upprättad:

Slutresultat.

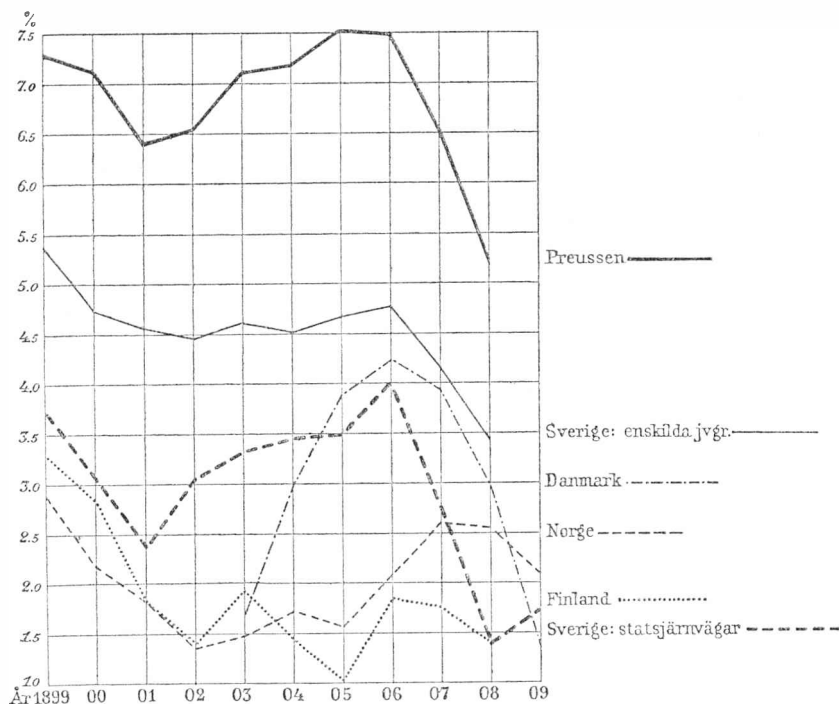
År.	Nedlagdt kapital i millioner kronor.	Inkomster i millioner kronor.				Utgifter i millioner kronor.					Driftöfver-skott i millioner kronor.	Afkastning i % af nedlagdt kapital.
		Inkomst å år 1911 trafikerade banor.		Inkomst å banor öppnade för trafik efter år 1911.	Summa inkomst.	Driftkostnad		Afsättning till förnyelsefond.	Bidrag till personalens pensionering.	Summa utgifter.		
		Malm.	Öfrig trafik.			å år 1911 trafikerade banor.	å banor, öppnade för trafik efter år 1911.					
1911. . . .	578.10	11.6	64.2	—	75.80	52.73	—	5.83	1.71	60.27	15.53	2.69
12.	601.80	12.3	67.7	—	80.00	55.58	—	6.02	1.83	63.43	16.57	2.75
13.	624.70	12.7	70.7	0.60	84.00	58.58	0.60	6.40	1.93	67.51	16.49	2.64
14.	647.70	13.1	73.7	0.60	87.40	60.76	0.60	6.60	2.03	69.99	17.41	2.69
15.	669.30	13.4	76.6	0.60	90.60	63.00	0.60	6.79	2.13	72.52	18.08	2.70
16.	691.90	13.4	79.6	2.18	95.18	65.10	1.78	7.23	2.23	76.34	18.84	2.72
17.	713.40	13.4	82.6	2.47	98.47	67.20	2.20	7.60	2.33	79.33	19.14	2.68
18.	734.80	13.4	85.6	2.85	101.85	69.30	2.59	7.95	2.43	82.27	19.58	2.66
19.	755.50	13.4	88.6	3.66	105.66	71.40	3.23	8.27	2.53	85.43	20.23	2.68
1920. . . .	775.90	13.4	91.6	3.66	108.66	73.50	3.23	8.47	2.63	87.83	20.83	2.68
21.	795.50	13.4	94.6	3.66	111.66	75.60	3.23	8.66	2.73	90.22	21.44	2.70
22.	809.70	13.4	97.6	3.66	114.66	77.70	3.23	8.86	2.83	92.62	22.04	2.72
23.	809.70	13.4	100.6	4.26	118.26	79.80	4.15	9.16	2.93	96.04	22.22	2.74

Uti denna tablå äro inkomster och utgifter beräknade för åren 1911—1923, samt afkomstprocenten på *hela* det i statsbaneaffären nedlagda kapitalet, således äfven det kapital, som är nedlagdt i under byggnad varande banor, angifven för hvarje år. År 1923 är medtaget, enär hela norra delen af inlandsbanan beräknas vara öppnad för trafik detta år, under hvilket inga statsbanebyggnader i denna utredning beräknats pågå. Då järnvägsbyggnadsplanen år 1923 blefve genomförd, skulle enligt tablå afkomstprocenten utgöra 2.74 %. Skulle en ränteafkastning af 3.8 % å det nedlagda kapitalet anses skäligen kunna fordras, skulle sålunda en förlust af 1.06 % kunna sägas uppstå, eller å hela kapitalet 809.70 millioner kronor ett belopp af 8.58 millioner kronor. Detta blefve sålunda den uppoffring, som statsverket år 1923 skulle göra till förmån för de delar af landet, där statsbanor äro framdragna, utan att dessa landsdelars åkerbruk och industri tillföra banorna tillräcklig trafik för att göra desamma räntabla.

Jämförelse
med vissa
främmande
länder.

För jämförelses skull torde jag här få återge en tablå, som dels grafiskt, dels i tabellform angifver afkomstprocenten för några af de angränsande ländernas järnvägar.

Grafisk framställning af afkomstprocenterna åren 1899—1908 för Sveriges statsjärnvägar, svenska enskilda normalspåriga järnvägar, de preussisk-hessiska statsjärnvägarna, de danska statsbanorna, Norges järnvägar och Finlands statsjärnvägar.



Afkomstprocenter åren 1899—1909.

	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
Sveriges statsjärnvägar	3.73	3.06	2.37	3.04	3.33	3.45	3.49	4.00	2.76	1.39	1.72
Svenska enskilda norm-spår. järnvägar	5.36	4.74	4.58	4.46	4.63	4.53	4.68	4.76	4.14	3.42	²⁾ —
Preussisk-hessiska statsjärnvägarna ¹⁾	7.28	7.14	6.41	6.54	7.12	7.17	7.52	7.48	6.53	5.22	²⁾ —
Danska statsbanorna ¹⁾ ..	²⁾ —	²⁾ —	²⁾ —	²⁾ —	1.69	2.97	3.86	4.22	3.94	2.98	1.33
Norges järnvägar ¹⁾	2.67	2.18	1.81	1.36	1.49	1.73	1.58	2.08	2.61	2.55	2.08
Finlands statsjärnvägar	3.31	2.85	1.81	1.40	1.92	1.17	1.04	1.84	1.77	1.41	²⁾ —

Anm. Afkomstprocenten är beräknad i den svenska och preussiska statistiken på anläggningskostnaden i medeltal för året, i Norge och Finland å anläggningskostnaden vid räkenskapsårets slut, i Danmark å anläggningskostnaden vid räkenskapsårets början.

¹⁾ Räkenskapsår 1 april—31 mars. — ²⁾ Uppgift saknas.

Af denna tablå framgår, att såväl Norge och Danmark som Finland icke erhålla full afkastning på det i dessa länders järnvägar nedlagda kapitalet, och att dessa länder i likhet med Sverige göra uppoffringar för befordrandet af vissa landsdelars utveckling i kulturellt och ekonomiskt afseende. Annat är förhållandet med de preussiska järnvägarna, hvilka lämna icke allenast full ränta på det nedlagda kapitalet, utan därutöfver lämna betydande öfverskott. Detta förhållande finner sin naturliga förklaring uti detta lands talrika och tätboende befolkning samt dess högt stående åkerbruk och industri.

Afkastning å
olika grupper
af svenska
statsbanor.

Såsom i järnvägsstyrelsens förut åberopade yttrande öfver riksstatskommitterades förslag är framhållet, erhålles ingen riktig föreställning om statsbaneaffären, utan att statsbanelinjerna uppdelas i två grupper, den ena omfattande sådana, af hvilka skälig afkastning å nedlagdt kapital kan påräknas, den andra gruppen omfattande sådana banor, af hvilka tills vidare icke någon afkastning kan påräknas. Tiden har icke medgifvit någon fullständig utredning i detta afseende. Till belysning häraf må dock tjäna följande af filosofie doktorn Key-Åberg gjorda utredning, i hvilken en uppdelning af statsbanelinjerna ur nyssnämnda synpunkt verkställes för åren 1906—1909.

»Afkomstprocenterna vid statsbanedelarna *norr* om Stockholm och Hallsberg med tillägg af Bohusbanan men med frånräkning af Luleå—Gällivare—Riksgränsen ställde sig sålunda:

År 1906		+	0.96
» 1907		—	0.09
» 1908		—	1.10
» 1909		—	0.77

Motsvarande tal för bandelarna *söder* om Stockholm och Hallsberg—Bohusbanan men + malmбанan voro följande:

År 1906		+	6.14
» 1907		+	4.90
» 1908		+	3.39
» 1909		+	3.92.»

Allmänna
slutsatser.

Den uppoffring af omkring 8.5 millioner kronor, som statsverket enligt förenämnda beräkningar skulle för år komma att göra till förmån för glest befolkade delar af vårt land med ännu outvecklade närings-

grenar är visserligen i och för sig betydande, men bör dock vid närmare eftersinnande icke väcka alltför allvarliga betänkligheter. Det understöd, som vissa delar af landet skulle erhålla, torde medföra en sådan utveckling af dessa landsdelar, att nationalekonomiskt sedt icke förlust utan i stället vinst uppstår. Härtill kommer, att omnämnda belopp icke kommer att uttaxeras på de skattedragande, enär, såsom strax skall visas, statsbanornas driftsöfverskott är tillräckligt att förränta den del af den icke amorterade statsskulden, som är nedlagd i statsbaneaffären, och äfven att betala fortsatt amortering.

Af det i statsbaneaffären vid början af år 1911 nedlagda kapitalet utgjordes 390,9 millioner kronor af lånemedel. En gjord, gifvetvis mycket approximerad beräkning tyder på, att, med hänsyn till de å hela statsskulden verkställda amorteringar, af nämnda lånemedel skulle kunna antagas vara amorterad ett belopp af omkring 63,0 millioner kronor, hvadan det i statsbaneaffären nedlagda, icke amorterade lånekapitalet vid angifna tidpunkt lär kunna beräknas till omkring 328,0 millioner kronor.

Af de belopp, som enligt föregående utredning beräknas skola till och med år 1922 ytterligare nedläggas i statsbaneaffären, torde under de särskilda åren komma att af lånemedel utgå de belopp, som upptagas i en tabell, hvilken jag strax skall återgifva.

Under antagande att räntan å statsskulden genomsnittligt uppgår till 3,8 %, och att i ränta och amortering kommer att likaledes genomsnittligt taget såsom annuitet erläggas 4,5 %, skulle skillnaden mellan driftöfverskottet å statsjärnvägarna och den annuitet, som belöper på det vid hvarje års början återstående beloppet af de i statsbaneaffären nedlagda lånemedel, ställa sig på sätt tabellen närmare utvisar. Denna tabell ter sig på följande sätt:

År.	Länemedel		Summa	Ränta 3,8 %	Annu- itet 4,5 %	Afbetal- ning	Åter- står	Drifts- över- skott	Annu- itet	Skillnad	
	vid årets början	tillkom- na under året								mill. kr. +	mill. kr. —
1910.....	—	—	—	—	—	—	328.00	—	—	—	—
1911.....	328.00	13.50	341.50	12.98	15.37	2.39	339.11	15.53	15.37	0.16	—
1912.....	339.11	17.53	356.64	13.55	16.05	2.50	354.14	16.57	16.05	0.52	—
1913.....	354.14	17.00	371.14	14.10	16.70	2.60	368.54	16.49	16.70	—	0.21
1914.....	368.54	17.10	385.64	14.65	17.35	2.70	382.94	17.41	17.35	0.06	—
1915.....	382.94	17.22	400.16	15.21	18.01	2.80	397.36	18.08	18.01	0.07	—
1916.....	397.36	17.24	414.60	15.76	18.66	2.90	411.70	18.84	18.66	0.18	—
1917.....	411.70	17.10	428.80	16.30	19.30	3.00	425.80	19.14	19.30	—	0.16
1918.....	425.80	17.00	442.80	16.83	19.93	3.10	439.70	19.58	19.93	—	0.35
1919.....	439.70	16.30	456.00	17.33	20.52	3.19	452.81	20.23	20.52	—	0.29
1920.....	452.81	16.00	468.81	17.82	21.10	3.28	465.53	20.83	21.10	—	0.27
1921.....	465.53	15.25	480.78	18.27	21.64	3.37	477.41	21.44	21.64	—	0.20
1922.....	477.41	10.08	487.49	18.53	21.94	3.41	484.08	22.04	21.94	0.10	—
1923.....	484.08	—	484.08	18.39	21.78	3.39	480.69	22.22	21.78	0.44	—
										1.53	1.48
										+ 0.05	

Skulle verkligheten visa sig öfverensstämma med beräkningarna, skulle praktiskt taget debet och kredit gå inhop, och landet sålunda äfven med den utvidgning af statsbanenätet, som den nu framlagda planen innebär, få utnjuta de fördelar, ett utveckladt statsbanesystem medför utan annan belastning af budgeten än de vanliga årliga anslagen till nya byggnader och anläggningar samt till inventarier och ökning af kassaförlag, poster som enligt kalkylen årligen skulle sammanlagdt uppgå till 4,5 millioner kronor.

*Fortsättning
af norra in-
landsbanan.
Departements-
chefen.*

Om jag sålunda med stöd af de framlagda beräkningarna, hvilka, såsom jag uttryckligen framhållit, på grund af förhållandenas natur gifvetvis måste vara mycket approximativa, anser mig kunna förutsätta, att statsjärnvägarnas ekonomi tillåter åstadkommandet af de i förevarande plan ifrågasatta järnvägsföretagen, återstår att närmare yttra mig om den fråga, som nu särskildt föreligger till behandling, fortsättningen af norra inlandsbanan.

De vidsträckta områden af vårt land, som pläga sammanfattas under benämningen Norrland, omfatta en ytvidd af omkring $\frac{6}{10}$ af den svenska jorden och äro af ungefär samma utsträckning som konungariket Italien. Längre låg denna stora landmassa som en obruten utmark. Endast uteslutas kusterna och i floddalarna närmast det Bottniska hafvet samt i de bördiga nejderna kring Storsjön i Jämtland spred sig redan tidigt nybyggarodling. Men på de breda landbältena mellan älflarna och i landets inre för öfrigt utbreddes sig urgamla barrskogar och oländiga myrar samt längst i väster och norr öde fjällvidder, hvilkas här och hvar förekommande mineralskatter till större delen hvilade i det fördolda.

Norrlands ut-
veckling.

Det var först de stigande trävaruprisen vid midten af 1800-talet, närmast framkallade af en friare handels- och tullpolitik i Västenropa, som öppnade Norrland för en verksamare näringskultur. Landets skogar, som förut användts nästan uteslutande till jakt- och betesmarker samt till de fåtaliga nybyggarnas husbehof, fingo i hast ett handelsvärde. Vaksamma och förutseende affärsfirmor skyndade att inköpa skogsvidder och afverkningsrätter, rensa och reglera älflarna för flottning af timmer samt anlägga sågverk vid kusten. Skogarna föllo i allt större och större utsträckning, sågverksindustrien och trävaruskeppningen blefvo allt mer omfattande, medan samtidigt odlingen allt längre inträngde i landet. År 1859 anslogs värdet af Sveriges hela trävaruskeppning till allenast 8,5 millioner kronor. Tio år senare värderades densamma till 52,6 millioner kronor, och i denna ansevärdaste stegring hade Norrland gjort den väsentligaste insatsen. Sedermera har trävaruskeppningen och, i mån den grofva ståndskogen minskats, trämassefabrikationen årtionde efter årtionde tilltagit i sådan grad, att det till och med väckt allvarsam oro för de norrländska skogarnas fortbestånd.

Det vaknande industrilifvet i Norrland samt den därmed följande folkökningen och allmänna kulturstegringen föranledde de svenska statsmakterna att söka bereda nämnda landområde bekvämare kommunikationer än de sparsamma landsvägar och den under flera månader under året af is afstängda sjöfarten hade att erbjuda. Beslutsamt grep man sig an med byggandet af en bredspårig statsbana genom landets kustregioner upp mot Finlands gräns. År 1894 var banan helt färdig till det 1,144 kilometer från Stockholm belägna Boden, där man också funnit angeläget resa ett fästningsvärn för det nya kulturlandet. Sedermera har den stora kustbanan fortsatts än ytterligare norr- och österut. Men ej nog härmed. I ändamål att påskynda Norrlands ekonomiska utveckling och dess närmare sammanslutning med landets öfriga delar fullbordades 1882 den s. k. tvärbanan genom Jämtland, hvarjämte bibanor från den stora kustbanan utbyggts till de flesta af Norrlands kuststäder.

Genom svenska och norska folkens gemensamma ansträngningar har därjämte Boden satts i järnvägsförbindelse med Narvik vid Atlantiska oceanen. Sistnämnda förbindelse, som öppnades 1902, möjliggjorde tillgodogörande i stort mått af de norrbottniska malmbergens rike-domar.

Inalles ägde Norrland vid 1909 års slut järnvägar med en sammanlagd längd af 2,519 kilometer, fördelade på olika län sålunda:

	Statsbanor.	Enskilda järnvägar.	Summa.
	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
Gäffleborgs län	355	405	760
Västernorrlands län	356	105	461
Jämtlands län	359	28	387
Västerbottens län	273	—	273
Norrbottens län	632	6	638
Summa	1,975	544	2,519

Det sist angifna talet, ställt i relation till landets areal och be-folkningsantal utvisar, att Norrland vid angifna tid ägde 0,96 kilometer järnvägar per 100 kvadratkilometer och 26,88 kilometer per 10,000 invånare, under det att motsvarande relationstal för det öfriga Sverige utgjorde respektive 6,24 och 24,42 kilometer.

Att erinra är att, såsom förut omnämnts, under år 1909 statsbanor, oafsedt den stora norrländska kustbanans fortsättning allt längre österut, voro under anläggning mellan Bastuträsk och Skellefteå samt mellan Östersund och Ströms vattudal.

De järnvägsföretag, som vårt folk sålunda bragt till stånd för Norrlands tidsenliga kultivering, hafva visat sig väl motsvara sitt ändamål. Landet utvecklar sig raskt i skilda afseenden, och det lärer vårt folk till heder att med sina jämförelsevis små resurser i folk och kapital hafva kunnat åvägabrunga denna utveckling.

Beträffande de hittills uppnådda resultaten af det pågående nyda-ningsarbetet tillåter jag mig att efter senast offentliggjorda statistik i korthet anföra några sifferuppgifter rörande folkmängd och näringar m.m.

Folkmängden, som år 1879 utgjorde 613,597 personer, uppgick vid 1909 års slut till 937,041 och hade sålunda på 30 års tid stigit med 52,7 %. Den samtidiga folkökningen i det öfriga Sverige stannade vid 14,5 %. Den vid 1909 års slut i Norrland bosatta befolkningen utgjorde närmare 18 % af hela Sveriges folk.

Den odlade jorden har, trots det hårda klimatet och vidsträckta regioners otjänlighet för åkerbruk, enligt statistiken ökats från 205,881 hektar i medeltal för åren 1871—1875 till 366,707 hektar år 1908, hvilket utvisar en ökning af bortåt 80 %. Den samtidiga ökningen i den odlade jordarealen i det öfriga Sverige stannade vid omkring 35 %. Boskapsskötseln har också ansenligen tilltagit under senare årtionden. Kreatursstocken, reducerad till nötkreatursenheter, räknade sålunda i Norrland i medeltal för åren 1871—1875 374,631 och år 1908 533,396, hvilket utvisar en ökning af 42 %. Samtidigt ökades kreatursstocken i det öfriga Sverige med icke fullt 25 %.

Anförda tal ådagalägga oomtvistligen, att jordbruksrörelsen i Norrland under senare årtionden befunnit sig i raskt framåtskridande. Men det är dock på det industriella området, som landet framför allt utvecklat sig. Det är industriens uppsving, som företrädesvis framkallat den efter våra förhållanden utomordentliga folkökningen.

Hvad först bergshandteringen angår, är den visserligen hvad Gäfleborgs län beträffar af gammalt datum, men i de väldiga former, hvari densamma, hvad öfre Norrland beträffar, för närvarande bedrivs, förskrifver den sig från öppnandet af järnvägslinjen Luleå—Narvik. År 1890 brötos i hela Norrland endast 16,239 ton järnmalm, däraf 5,139 ton i Norrbotten. År 1908 brötos däremot i Norrland icke mindre än 2,839,120 ton malm, hvaraf 2,827,228 ton i Norrbotten. Hela värdet vid grufvorna af den brutna malmen uppskattades samma år till närmare 16 millioner kronor. Arbetarna vid järngrufvorna och vid anrikningsverk för järnmalm i Norrland uppgingo samma år till omkring 2,900. Vidtgående prospekt öppna sig ytterligare för den norrländska järnmalmsproduktionen genom den transporterande järnvägens beslutade elektrifiering, prospekt som för staten måste te sig än mera fördelaktiga, sedan den numera är delägare i de största malmfälten. Af andra bergverk än järngrufvor och anrikningsverk för järnmalm finnas sådana af någon större betydelse endast i Gäfleborgs län samt vid Karlsvik i Norrbotten. Dessa sysselsatte år 1908 tillsammans omkring 3,000 arbetare.

Beträffande öfrig industri inhämtas af kommerskollegii berättelser om fabriker och handtverk, hvilka i den fullständighet, de för närvarande äga, icke gå längre tillbaka i tiden än till år 1896, att i hela Norrland under sistnämnda år räknades 1,001 anläggningar med tillsammans 30,721 arbetare och ett sammanlagdt produktionsvärde af 109,2 millioner kronor. År 1908, det senaste år för hvilket officiell industriberättelse föreligger, hade anläggningarnas antal ökats till 1,445, arbetarnas antal till 39,812 och det sammanlagda produktionsbeloppet

till 170,3 millioner kronor. Anförda siffror utvisa en tillökning på 12 år i det årliga produktionsvärdet af omkring 61 millioner kronor. Främst inom den norrländska industrien stå allt fortfarande sågverken, hvilka år 1908 ensamma redovisade ett produktionsvärde af 86,7 millioner kronor, hvilket värde dock förut varit ansevärt öfverträffadt. Om sågverken gått tillbaka, ha däremot trämassfabrikerna tilltagit och redovisade år 1908 ett produktionsvärde af omkring 31 millioner kronor. Med inräkning af mejerierna, hvilka icke ingå i berättelserna om fabriker och handverk, och som i Norrland finnas till ett antal af omkring 275 stycken, torde i hela Norrland år 1908 vid bergverk och storindustri varit sysselsatta omkring 46,000 arbetare. Läggas härtill, att under samma år omkring 12,500 personer voro i Norrland sysselsatta med handverk, finner man, att bortåt 58,500 personer då därstädes sysselsattes med industriellt arbete, eller sålunda 63 per 1,000 invånare.

Taxeringsvärdet å fastigheter i Norrland, hvilket år 1879 belöpte sig till 312,5 millioner kronor, hade år 1909 stigit till 967,3 millioner kronor, utgörande omkring 12 % af taxeringsvärdet af samtliga fastigheter i Sverige, och hade sålunda på 30 år ökat med 654,8 millioner kronor. Den bevillningspliktiga jordbruksfastigheten, tagen för sig, hade under samma tid ökat från 207,3 millioner kronors värde till 515,6 millioner kronor, medan statens fastighet stigit från ett taxeringsvärde af 9,1 millioner kronor till 100,1 millioner kronor. Fastighetsbevillningen, som år 1879 i Norrland utgjorde 102,965 kronor, hade därsammastädes år 1909 ökat till 472,085 kronor, och den för bevillning uppskattade inkomsten utgjorde det förra året 35,9 millioner kronor och det senare 168,6 millioner kronor, utgörande sistnämnda belopp 13,3 % af hela den för bevillning i Sverige år 1909 uppskattade inkomsten.

Allmänna motiv för norra inlandsbanan.

Af de nu anförda siffrorna torde framgå, att Norrland i det hela under senare årtionden utvecklats sig synnerligen kraftigt. Det förr så ringaktade och förbisedda landet har blifvit en synnerligen värdefull del af Sveriges rike, för hvars ytterligare utveckling och försvar allt hvad som står i vårt folks förmåga synes böra göras. Såsom ett verkamt medel i nämnda syfte har allt enstämmigare framhållits anläggandet af inlandsbanan, hvars första länk mellan Östersund och Ströms vattudal snart står färdigbyggd. Ur försvarets synpunkt har chefen för generalstaben i ett den 27 februari 1904 afgifvet utlåtande betecknat såsom en angelägenhet af den allra största vikt, att en järnväg så snart som möjligt komme till stånd från Sveg öfver Ströms vattudal

till den öfre tvärbanan genom Norrland. Ur ekonomisk kultursynpunkt har företrädesvis framhållits, att en dylik bana skulle möjliggöra ett bättre tillvaratagande af de mycket betydande skogstillgångar, som ännu finnas i det inre Norrland, samt därigenom bereda den svenska järnindustrien i mellersta Sverige en välbehöflig förökad tillförsel af träkol. Såsom ett hufvudmotiv för ifrågavarande inlandsbana har äfven påpekats den möjlighet, som därigenom skulle skapas att i industriens och kommunikationsväsendets tjänst utnyttja de mäktiga och talrika vattenfall, som de norrländska älfvarna bilda i sina öfre lopp.

De utredningar, som jämlikt 1904 års Riksdags beslut, på Kungl. Maj:ts befallning blifvit genom järnvägsstyrelsens försorg åvägabragta rörande den sålunda ifrågasatta banan och hvilka, såsom förut nämnts, på järnvägsstyrelsens uppdrag, hvad den ekonomiska delen beträffar, utförts af förste aktuarien, filosofie doktor Key-Åberg, hafva gifvit vid handen, att banan från Sveg i söder räknadt fördelaktigast bör framdragas öster om Storsjön, därefter genomlöpa det jämtländska siluområdets längdmedt och vidare gå fram efter de stora fjällsjökedjornas östspetsar till Gällivare.

Banans sträckning och transportföremål m. m.

Banans viktigaste transportföremål torde, enligt den förebragta utredningen, blifva skogsprodukter, företrädesvis träkol och tjära. Timmer torde i regel icke komma att transporteras å banan, enär flottningen i älfvarna gemenligen ställer sig så billig och trygg, att järnvägen icke kan med fördel konkurrera med densamma. Ej heller är det antagligt, att banan kommer att uppamma någon större sågverks- eller trämasseindustri uppe i lappmarkerna, där banan går fram. Mindre sågverk för tillgodoseende af lokala behof komma nog alltid att där uppstå — och sådana finnas för öfrigt redan å flera platser, som skola korsas af banan — men däremot inga större anläggningar, afsedda för exportrörelse. Utförda beräkningar hafva nämligen ådagalagt, att trots den billigare sjöfrakten ut i världshandeln från Hommelvik och Trondhjem än från hamnarna vid Bottenhafvet, trots sjunkning af timmer vid flottningarna och trots lagringsränta under den tid, Bottenhafvet ligger tillfruset, det i regel bör till följd af flottledernas relativa transportbillighet ställa sig fördelaktigare att drifva sågverks- och trämasseindustri nere vid kusten än uppe vid inlandsbanan. Dessa beräkningar bestyrkas äfven af det förhållandet, att en trävaruindustri öfver hufvud taget så stor, som det öfre Norrlands skogar förmå uthålligt bära, redan är i full verksamhet vid Östersjökusten och älfvarnas mynningar. Hvad fjällregionen angår, är också vid frågans afgörande att erinra, att staten där är den största skogsägaren, samt att skogarna i nämnda

region äro underkastade särskilda afverkningen hämmande lagbestämmelser och dessutom, åtminstone norr om Stensele, näppeligen äga den växtlighet och det täta bestånd, att de ensamma utan tillhjälp af den nedom liggande skogsregionens vidder skulle förmå uthålligt underhålla en i större skala arbetande sågverks- eller trämasseindustri. Om man sålunda icke torde hafva att för banan motse några större transporter af timmer, sågadt virke eller trämassa, torde man däremot hafva att förvänta stora kvantiteter kol och tjära, enär det virke, som användes till framställning af dessa produkter, icke tål vid så lång flottning, som här är nödvändig. Enligt uppgifter och beräkningar af vederbörande revirförvaltare kan man beräkna, att banan från Sveg till Gällivare i förening med den af stora statsmedel understödda järnvägen Orsa—Sveg skall under de första 20 åren, då skogarna rensas från gammalt vrak, stubbar o. d., motse en årlig transport af omkring 800,000 stigar kol à 20 hektoliter samt sedermera, då man har att räkna endast med den årliga tillväxten, ungefär hälften så mycket. Den öfvervägande delen af denna produktion torde kunna komma Bergslagens järnindustri till godo, då nämligen utredningen ådagalagt, att kol för Bergslagens räkning torde med förtjänst kunna tillverkas ända uppe i Jokkmokk. Den stora tillförseln af träkol, som beräknats gifva omkring hälften af banans bruttointkomster, synes möjliggöra icke allenast en afsevärd, bestående utveckling af den svenska järnhandteringen utan ock en besparande inskränkning i kolningen inom själfva Bergslagen.

Ur ekonomisk statssynpunkt tillåter jag mig efter den förebragta utredningen anföras, att staten i de socknar, hvilka direkt skulle komma att beröras af banan mellan Sveg och Gällivare, år 1904 ägde domäner till ett taxeringsvärde af omkring 29 millicner kronor, ett värde, som gifvetvis kommer att genom järnvägen högst väsentligen ökas, då skogarna kunna ställas under rationell skötsel och som följd däraf gifva ökad afkastning. Här och hvar i sin tilltänkta linje berör banan mäktiga vattenfall såsom Åsansforsen söder om Storsjön om 1,162 hästkrafter, Kattstrudeforsen om 4,400 hästkrafter samt Skärhållsforsarna i Indalsälven, Högbroforsen om 1,121 hästkrafter i Hårkån, Luspforsen om 3,135 hästkrafter i Umeälf, Akkats- och Kajtumfallen i Lilla Luleälf om tillsammans 9,226 hästkrafter samt slutligen Paktekuojka och Liggakuojkafallen, Harsprånget och Porjusfallen i Stora Luleälf. Större delen af dessa fall tillhör helt eller delvis staten, och jag vill här erinra, att vid de sistnämnda jättefallen för närvarande är för statens räkning under anläggning en stor elektrisk kraftstation.

Skogar och vattenfall äro sålunda de förnämsta naturtillgångarna inom den tilltänkta statsbanans trafikområde och därefter kalk och nyodlingslägenheter. Några malmtillgångar af brytningsvärd beskaffenhet äro icke kända och torde näppeligen förefinnas längs banans sträckning.

Det lär ej heller kunna blifva med ekonomisk fördel förenadt att å banan nedfrakta järnmalm från malmfälten vid Kiruna och Gällivare. Af den utredning, som i denna fråga blifvit gjord, synes nämligen framgå, att så länge de inom själfva Bergslagen befintliga grufvorna, framom andra Grängesberg, besitta tillräckliga malmtillgångar lämpliga för den svenska järnhandteringens säregna behof, det icke är att vänta, att några större malmtransporter från Lappland ned till nämnda stora industricentrum komma att äga rum. Och för öfrigt ställer sig den nuvarande kombinerade sjö- och järnvägstransporten (Narvik—Göteborg—Vänern, Luleå—Gäddede) så billig, att fraktkostnaden understiger den beräknade själfkostnaden å inlandsbanan. Befolkningen inom de trakter, banan skulle komma att beröra, är ytterst gles och den odlade jorden där mycket ringa.

Lagd i hufvudsakligen den sträckning, jag förut angifvit, har banan från Orsa till Gällivare beräknats efter hand under de första 20 åren gifva en årlig bruttoinkomst af omkring 3,300 kronor per bankilometer, medan sträckan mellan Ulriksfors och Gällivare beräknats gifva endast 1,845 kronor per bankilometer. Dessa inkomster hade emellertid med det trafikeringsätt, som då antagits skola komma till tillämpning, ingalunda kunnat betäcka driftkostnaderna, hvilka vid statsbanorna norr om Storvik i genomsnitt icke obetydligt öfverstigit 3,300 kronor per bankilometer.

Tidigare
gjorda ekono-
miska beräk-
ningar.

Enligt de beräkningar, som järnvägsstyrelsen framlade i sin underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907, skulle anläggningskostnaden för hela sträckan mellan Svea och Gällivare, utöfver för delen Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) beräknade 10,918,000 kronor, uppgå till 64,656,000 kronor.

Det är sålunda gifvet, att staten skulle fått ikläda sig högst betydande ekonomiska uppoffringar — en årlig ränteförlust af omkring 2,500,000 kronor jämte driftunderskott — om järnvägen kommit till stånd efter den typ, som sålunda varit planlagd. Och det oaktadt kunna sympatierna för järnvägens åstadkommande sägas hafva varit mycket stora. Härvid hafva, såsom jag redan förut antydtt, i främsta rummet kommit i betraktande banans betydelse från försvarets synpunkt samt angelägenheten att söka tillvarataga de utvecklingsmöjligheter, som utan tvifvel äro till finnandes i dessa bygder.

Speciella
motiv för
banans åstad-
kommande.

Äfven andra omständigheter äro emellertid härvidlag att beakta. För närvarande äro nämligen förhållandena där uppe i lappmarken, såsom allbekant är, bekymmersamma nog.

De norr om Jämtland belägna socknar, som ur befolkningssynpunkt kunna antagas helt eller delvis komma att verksamt beröras af inlandsbanan i dess förut angifna tilltänkta sträckning, äro inom *Västernorrlands län*: Bodum, Täsjö, Fjällsjö och Ramsele; inom *Västerbottens län*: Dorotea, Åsele, Vilhelmina, Lycksele, Malå, Stensele med Tärna och Sorsele samt inom *Norrbottens län*: Arjeplog, Arvidsjaur, Jokkmokk och Gällivare. Sistnämnda socken kommer gifvetvis att i mindre mån beröras af banan, och dessutom råda där på grund af de stora malmfältens belägenhet inom socknen alldeles särskilda förhållanden. Inom de öfriga socknarna har emellertid det allmänna ekonomiska tillståndet alltmer försämrats, hufvudsakligen beroende därpå att den viktigaste näringskällan, skogsbruket, gått tillbaka, hvarigenom förvärfsmöjligheterna aftagit.

En antydan om den försämring, det ekonomiska tillståndet inom de ifrågavarande kommunerna — Gällivare socken sålunda undantagen — de sista åren undergått, finner man i befolkningsstatistikens uppgifter om emigrationen och omflyttningen i allmänhet. Medan antalet emigranter från dessa socknar under tioårsperioderna 1881—1890 och 1891—1900 utgjorde respektive 770 och 649, steg antalet under de nio åren 1901—1909 till 1,641. Och under det den förlust, som dessa kommuner fingo vidkännas genom omflyttningen öfver hufvud taget, den inrikes och utrikes sammanräknade, under åren 1881—1890 uppgick till 1,141 och 1891—1900 till endast 581 personer, sprang denna siffra under åren 1901—1909 upp till 3,542 eller i medeltal för år 393 mot endast 58 under perioden 1891—1900.

Äfven fattigvårdsstatistikens siffror vittna om en försämring i den ekonomiska ställningen. Intill år 1900 utgjorde antalet understödstagare i de ifrågavarande kommunerna i allmänhet en lägre procent af befolkningen än hvad fallet var på rikets landsbygd i dess helhet. Med år 1900 ändrades förhållandet. Under det antalet understödstagare på rikets hela landsbygd successivt minskas från 3,9 % af folkmängden år 1900 till 3,6 % år 1909, utgjorde motsvarande siffror för här afsedda socknar: år 1900 4,2, 1901 likaledes 4,2, 1902 4,9, 1903 5,1, 1904 5,3, 1905 5,5, 1906 5,0, 1907 äfvenledes 5,0, 1908 5,5 och 1909 5,3. Till betydlig del förorsakas visserligen denna ökning af den enorma tillväxten af understödstagarnas antal i Arvidsjaur. Men äfven om denna socken frånräknas, visar sig, att siffran för år 1909 blir betydligt högre i dessa socknar, 4,6 %, än på landsbygden i allmänhet, 3,6 %. Ännu långt starkare än understödstagarnas antal hafva fattigvårdskostnaderna i föreva-

rande socknar ökats. Dessa utgjorde nämligen år 1888 42,851 kronor, år 1898 77,804 kronor och år 1908 178,260 kronor; de hafva sålunda mer än fyrdubblats på tjugu år.

Ett medel och väl ett bland de förnämsta att råda bot mot dessa förhållanden lär utan gensägelse vara skapandet af förbättrade kommunikationer. Genom framdragande af en järnväg i dessa trakter beredes nämligen möjlighet att på ett rationellare sätt tillvarataga skogstillgången, framför allt de betydande mängder till pappersmassa, ved, kol och tjära dugligt affall, som nu ruttnar i skogarna. Härigenom skapas också arbetstillfällen, pengar flyta in i bygderna och lappmarken blir tillgänglig för kolonisation. Äfven ur landtbrukets synpunkt är gifvet, att en järnväg skulle blifva af stor betydelse genom ökade möjligheter såväl att skaffa billiga gödningsämnen och moderna maskiner som att erhålla afsättning för landtbrukets produkter. Och till sist bör ej heller förbises den inverkan järnvägen kan komma att få genom att sätta befolkningen, som nu lefver i tryckande isolering, i närmare förbindelse med det öfriga Sverige.

De petitioner, som i denna fråga öfverlämnats till Eders Kungl. Maj:t, bära också tydligt vittnesbörd om den spända förväntan, hvarmed befolkningen däruppe i lappmarkssocknarna motser den ifrågasatta järnvägen; »hoppet om den föreslagna banlinjen är en bidan på en fullkomligt ny tingens ordning», heter det sålunda i en petition.

Vid de öfverläggningar i förevarande ämne, som jag haft med chefen för statens järnvägar, framstod emellertid snart nog såsom ett ofrånkomligt faktum, att, därest någon utsikt skulle förefinnas att det stora järnvägsföretaget skulle förverkligas, man måste slå in på en annan väg än man förut tänkt. Man måste söka bygga banan efter en enklare typ och trafikera densamma på billigast möjliga sätt. Såsom förut nämnts, erhöll också järnvägsstyrelsen den 21 oktober 1910 befallning att uppgöra planen för järnvägen Ulriksfors—Dalasjö med så enkla byggnader och anordningar i öfrigt, som förhållandena kunde medgifva.

*Enklare
byggnads-
sätt.*

I den skrifvelse af den 20 december 1910, hvarmed järnvägsstyrelsen öfverlämnat förslag till anläggning af järnväg mellan Ströms vattudal och Ångermanälven, har järnvägsstyrelsen också framhållit angelägenheten af att tillse, huruvida icke afsevärda besparingar skulle kunna åstadkommas genom användande af enklare byggnadssätt än det, som blifvit förutsatt vid de hittills gjorda undersökningarna och kostnadsberäkningarna för norra inlandsbanan, och har styrelsen närmare redogjort för de i sådant syfte gjorda utredningarna.

*Järnvägs-
styrelsen.*

Styrelsen erinrar till en början, hurusom i dess skrifvelse af den 13 mars 1907 kostnaderna för de delar af inlandsbanan, som ligga norr om Ulriksfors, beräknats på följande sätt:

	Längd kilometer.	K o s t n a d e r	
		summa kronor.	per kilometerbana kronor.
1) Ulriksfors—Dalasjö	124,8	13,139,000:—	105,305:—
2) Dalasjö—Kasker	188,9	16,768,000:—	88,791:—
3) Kasker—Riksgränsbanan ..	266,2	20,907,000:—	78,527:—

samt

Längd, totalkostnad och kostnad per kilometer för dessa delar utgöra således sammanlagdt respektive 579,9 kilometer, 50,814,000 kronor och 87,624 kronor.

Styrelsen anför vidare, att det vid trafikering af norra stambanan norr om Bräcke visat sig, att den därstädes använda tracén med långa branta stigningar och kurvor med små radier i afsevärd grad försvårar och fördyrar tågens framförande, hvarför styrelsen anser, att ett förenklande af det för norra inlandsbanan tilltänkta byggnadssättet bör ske på sådant sätt, att banans tracé icke kommer att erbjuda så stora trafiktekniska svårigheter, som fallet är å nyssnämnda stambana, hvarjämte, enligt styrelsens förmenande, möjlighet bör finnas att framdeles, då trafiken så kräver och statens finanser det tillåta, förbättra banan utan allt för stora och dyrbara omläggningar.

Beträffande de tekniska bestämmelser, som varit förutsatta vid hittills verkställda undersökningar och kostnadsberäkningar, hänvisar styrelsen till sin förenämnda skrifvelse den 13 mars 1907.

I denna skrifvelse anförde styrelsen i förevarande hänseende, bland annat, att vid användande i redogörelsen af begreppet »maximilutning 10:1000» styrelsen afsett, att sådan maximilutning tillämpats å delar af linjen, liggande i kurvor med en minimiradie af 400 meter, men att i kurvor med större radier skarpare maximilutning användts ända upp till 11,9:1000 i rakt spår på sådant sätt, att sammansatta tågmotståndet ingenstädes öfverstege det, som förorsakades af bana med lutning 10:1000, liggande i kurva med 400 meters radie.

Styrelsen framhöll därefter, att man sträfvat efter att utstaka linjerna så, att en maximilutning af 10:1000, såvidt möjligt, ej behöfde öfverskridas, och anförde vidare, att terrängen å sträckan norr om tvärbanan genom Jämtland i allmänhet vore sådan, att i det stora hela linjen kunde framdragas med maximilutning 10:1000 utan synnerlig afvikelse från hufvudriktningen för afsevärdt längre sträckor. Endast

på få ställen skulle man med användande af lutningar upp till 14 : 1000 kunna i någon afsevärd mån förkorta linjen.

Beträffande kurvförhållandena påpekade styrelsen, att å banan en minsta radie af 400 meter blifvit använd med undantag på ett eller annat ställe dels vid ingång till station dels på fria banan, där man genom användande af mindre radie kunde i afsevärd mån minska eljest mycket stora terrasseringsarbeten.

Broarna hade beräknats för ett axeltryck af 20 ton, hvarjämte för öfverbyggnaden förutsatts en rälsvikt af 34 kilogram per meter.

Banbevakningsbostäder hade förutsatts skola uppföras för en banmästare på hvar 25 kilometer och för 3 banvakter på 10 kilometer.

Rullande materielen hade beräknats till 7,500 kronor per kilometer.

Numera har styrelsen, såsom redan nämnts, tänkt sig, att man vid anläggning af järnväg mellan Ströms vattudal och statsbanan Luleå—Riksgränsen borde söka förenkla de tekniska bestämmelserna så, att banbyggnaden blefve afsevärdt billigare än hvad förut varit beräknadt. En sådan förenkling skulle enligt styrelsens mening kunna ske efter i det följande angifna grunder.

Innan styrelsen emellertid angifvit dessa grunder, påpekar styrelsen hurusom det befunnits lämpligt att vid angifvande af lutningsförhållandena utgå från ett visst sådant lutningsförhållande i rakspår med vederbörlig reducering i kurvor för det af dessa åstadkomna tågmotståndet i stället för tvärtom, som förut skett. Då det förut omnämnda lutningsförhållandet 11,9 : 1000, hvilket vid de hittills gjorda undersökningarna förutsatts såsom största tillåtna lutning i rakspår, praktiskt taget är detsamma som 12 : 1000, afser styrelsen således i det följande med »maximilutning 12 : 1000» i själfva verket detsamma, som styrelsen i förenämnda redogörelse öfver undersökningarna angående inlandsbanan betecknat med »10 : 1000».

De förenklade grunderna borde enligt styrelsens förmenande vara följande.

Då det icke synes styrelsen vara lämpligt, att banan omstakas med användande af skarpare maximilutning på längre sträckor än den hittills ifrågasatta 12 : 1000 (11,9 : 1000), enär genom en sådan åtgärd för all framtid skulle borttagas möjligheten att utan total omläggning af vissa delar af linjen nedbringa maximilutningarna till nyssnämnda tal, anser styrelsen det planläge, som linjen gifvits vid de hittills gjorda undersökningarna, böra bibehållas och skarpare lutningar användas endast, så att säga, i detalj för att därigenom i möjligaste mån kunna minska terrasseringsarbetena. Däremot borde på kortare sträckor samma maximilutning komma till användning, som finnes angifven för typ T₁

i den tablå öfver ifrågasatta tekniska bestämmelser för sekundär- och tertiärbanor, som är bilagd styrelsens underdåniga skrifvelse den 14 maj 1910 angående plan för utredning af byggnads- och trafikeringskostnader för vissa sekundär- och tertiärbanor. Äfven öfriga för denna bantyp ifrågasatta tekniska bestämmelser skulle komma till användning vid byggandet af norra inlandsbanan, dock med vederbörliga modifikationer med hänsyn till klimatiska förhållanden med mera i de trakter, banan komme att genomlöpa. Med det af styrelsen sålunda angifna sättet för vissa maximilutningars användande skulle man erhålla en bana, som i stort sedt vore byggd med längre genomgående lutningar af i medeltal högst 12 : 1000 men med användande i detalj af kortare stigningar med lutningar högst 17 : 1000, allt i rakspår räknadt, med vederbörlig reduktion för kurvmotstånd. Till jämförelse erinrar styrelsen, att å norra stambanan norr om Bräcke förekomma på flera ställen långa sammanhängande stigningar med genomgående lutning af 16 : 1000, oafsedt om banan ligger i kurva eller i rakspår, och, då mångenstädes kurvor med radie af 360 meter förekomma, uppgår lutningsförhållandet därstädes, inberäknadt kurvmotståndet, till 18,1 : 1000. Så till exempel är sammansatta stignings- och kurvmotståndet å denna stambana mellan kilometer 743 och 749, från Stockholm räknadt, å en sträcka af i det närmaste 6 kilometer i medeltal 17,1 : 1000. Om således norra inlandsbanan norr om Ströms vattudal bygges med de lutningsförhållanden, som styrelsen nyss antydt, skulle densamma erhålla en tracé, som erbjuder afsevärdt mindre motstånd än det, som förekommer på norra stambanan.

Beträffande kurvförhållandena anför styrelsen vidare, att dessa borde — såsom en följd af hvad styrelsen yttrat angående bibehållande af det planläge, som gifvits linjen vid de hittills verkställda undersökningarna — blifva desamma, som förutsatts vid nyssberörda undersökningar.

Beträffande afståndet mellan mötesplatser för militärtåg äfvensom mötesspårens längd likasom ock afståndet mellan vattenstationer och desammas kapacitet anser styrelsen de föreskrifter böra tillämpas, som finnas angifna i Eders Kungl. Maj:ts nådiga bref den 12 februari 1909 angående vissa allmänna bestämmelser att iakttagas vid ny- och tillbyggnader vid statens järnvägar.

Såsom styrelsen förut anfört, skulle enligt styrelsens förmenande å norra inlandsbanan, åtminstone under de första åren efter banans anläggning, endast tämligen svag trafik vara att förvänta. Styrelsen finner därför nödvändigt, ej endast att vid banans byggande sådana

förenklade anordningar komma till användning, som möjliggöra billigare anläggningskostnader, utan äfven att trafiken ordnas så, att kostnaderna för banans trafikering blifva så små som möjligt, äfven om bekvämligheten för de resande därvid ej kan tillfredsställas genom täta tågförbindelser och dylikt i samma grad, som vid andra statsbanor brukar vara fallet, och har styrelsen därför tänkt sig, att banans trafikering skulle kunna ske efter ungefär följande principer.

Personförande tåg, äfven medförande ett mindre antal godsvagnar, skulle framföras å banan endast 3 gånger i veckan, d. v. s. 3 tåg i ena riktningen och 3 tåg i den andra, hvarjämte extra godståg skulle anordnas vid behof. Styrelsen förklarar sig emellertid förutse, att inom tämligen kort tid efter banans anläggning den resande allmänheten kan komma att känna sig mindre tillfredsställd med dessa anordningar, men med tanke på de ytterst otillfredsställande kommunikationer, som för närvarande finnas i de trakter, banan skulle komma att genomlöpa, synes det styrelsen, som om den sålunda angifna tåganordningen kan anses erbjuda så afsevärda förbättringar för befolkningen, att densamma för rätt lång tid framåt borde vara tillfredsställd med anordningen.

Med hänsyn till den ringa trafikintensiteten finner styrelsen särskildt stationsbefäl ej behöfva anställas annat än vid de fullständiga stationerna samt eventuellt vid håll- och lastplatser, där tågmöten företrädesvis ägde rum, hvaremot skötandet af trafiken vid andra håll- och lastplatser skulle uppdragas åt banbevakningspersonalen eller, där så låte sig göra, aftal därom träffas med i orten boende personer. Likaledes syntes banbevakning och underhåll kunna ordnas efter billigare grunder än de, som hittills följts. Styrelsen anser således, att endast ett fåtal ordinarie banvakter behöfva anställas uteslutande för banans bevakning, men att därjämte ett antal sådana vakter, afsedda att användas som arbetsförmän, hvilka med tillhjälp af små arbetslag, sammansatta vid behof af i orten boende folk, borde handhafva arbetena med banans underhåll. Under dessa förutsättningar borde banbevakningspersonalen kunna tilldelas afsevärdt längre sträckor än hvad som nu plägar vara fallet. För att emellertid underlätta nämnda personals äfvensom banarbetarnas färder öfver deras tjänstgöringsområden skulle till deras förfogande ställas erforderligt antal lämpliga motordressiner.

Beträffande de tekniska bestämmelser, som böra blifva gällande för norra inlandsbanan, lämnar styrelsen under nedanstående rubriker följande redogörelse.

Terrasseringsarbeten.

Banvallens krönbredd antages till 4,8 meter, hvarjämte, med hänsyn till önskvärdheten af en god dränering såsom bidragande till att minska bildandet af så kallade frostknölar, skärningsdikenas djup göres 0,4 meter eller något större än hvad som för typ T1 blifvit förutsatt. Af samma orsak gifves dikesbotten en bredd af 0,5 meter.

Vattengenomlopp.

Genomloppsöppningen för broar och trummor anses icke kunna göras mindre än som vid hittills gjorda undersökningar blifvit bestämdt, och för broöfverbyggnaderna synes icke böra beräknas ett mindre lokomotivaxeltryck än 18 ton. Skulle dessa öfverbyggnader beräknas för ett axeltryck af exempelvis endast 14 ton, blefve enligt de beräkningar, styrelsen låtit verkställa, besparingen i kostnaderna för dessa öfverbyggnader icke mera än omkring 300,000 kronor för hela bansträckan mellan Ströms vattudal och statsbanan Luleå—Riksgränsen. Men detta belopp vore enligt styrelsens förmenande allt för obetydligt för att motsvara de olägenheter, som skulle uppstå, om man framdeles ville öka banans trafikförmåga genom inläggning af tyngre skenor och på så sätt möjliggöra användandet af tyngre lokomotiv — något som i sin tur medförde nödvändigheten att öka broarnas bärighet, hvilket senare arbete i och för sig alltid förorsakar stora svårigheter och kostnader.

Vägborsningar och vägomläggningar.

Vägborsningarna skulle i regel anordnas i banans plan och läggas i olika plan endast, där förhållandena särskildt lämpade sig därför och sådan korsning ej blefve dyrare än korsning i banans plan. Vägomläggningar för eventuell inskränkning af antalet öfvergångar i plan skulle i regel icke förekomma.

Stationer.

Fullständiga stationer borde enligt styrelsens förmenande anläggas endast vid de större samhällen, banan passerar, eller där mera afsevärd trafik är att förvänta, hvaremot man för öfrigt torde kunna nöja sig med håll- och lastplatser. Stationsanordningarna böra göras så enkla, som förhållandena medgifva, och bostäder i regel uppföras endast för stationsföreståndarna men för öfrig personal endast i den mån densamma ej kan erhålla lämpliga bostäder i orten. Mötesplatser och vattenstationer skulle dock med hänsyn till de kraf, som kunna ställas på

banans trafikförmåga i militärt hänseende, anordnas i öfverensstämmelse med föreskrifterna i nådiga brefvet den 12 februari 1909.

Öfverbyggnad.

Vid de förut verkställda kostnadsberäkningarna har förutsatts, att banan belades med 34 kilograms räler. Emellertid torde, såsom styrelsen redan framhållit, under åtskilliga år framåt endast svag trafik vara att vänta. I följd däraf skulle genomgående tåg med större hastighet icke behöfva anordnas, förrän ett afsevärdt antal år förflutit, efter det norra inlandsbanan i sin helhet blifvit öppnad för trafik. Med anledning häraf hafva nu beräknats räler af endast 27,5 kilograms vikt per meter, upptagna ur trafikerade delar af statsbanorna, där utbyte af nu befintliga räler med denna vikt mot gröfre sådana är önskvärdt. Såsom ett ytterligare skäl härtill åberopar styrelsen, att enligt Eders Kungl. Maj:ts beslut bandelen Östersund—Ströms vattudal nu belägges med begagnade räler med sistnämnda vikt.

Med hänsyn till tågens jämförelsevis långsamma gång har räknats med sliprar af endast 2,4 meters längd, och har ballastens krönbredd minskats till 3 meter. Tjockleken å ballasten har dock med hänsyn till de klimatiska förhållandena tänkts bibehållen vid den förut beräknade eller 0,5 meter.

Stängsel.

Enligt styrelsens förmenande kunde ifrågasättas, att banan icke skulle förses med stängsel. Styrelsen framhåller emellertid, att i de trakter, banan har att genomlöpa, det ofta förekommer, att kreatur fritt och utan vaktare ströfva omkring i betesmarkerna. Då detta måste anses utgöra en viss fara för tågsäkerheten, och då det därjämte visat sig, att kreatur kunna anställa ej ringa skada exempelvis på banvallen genom att nedtrampa slänterna, anser styrelsen det icke vara rådligt, att stängsel helt och hållet uteslutes. Stängsel synes dock styrelsen vara obehöfligt på långa sträckor af banan, i synnerhet där denna framgår öfver myrländig mark, å hvilken kreaturen hafva svårt att taga sig fram. Styrelsen har därför beräknat, att stängsel skulle anordnas endast å vissa delar af banan, och att kostnaden för detsamma borde blifva jämförelsevis ringa, då det är att vänta, att en afsevärd del af för stängslet erforderligt virke erhålles vid uppröjning af linjen genom skogsmarkerna.

Telegraf och signaler.

En dubbeltrådig telefonlinje förutsättes anordnad, och skulle densamma inledas icke endast i stationernas expeditiionslokaler utan äfven i banbevakningspersonalens bostäder.

Banbevakningsbostäder.

Såsom förut framhållits, skulle banpersonalens sträckor kunna göras afsevärdt längre än hvad nu i allmänhet är fallet, och har styrelsen därför förutsatt, att tills vidare hvarje banmästare skulle hafva en afdelning af 6 mils längd, samt att de bevakande vakternas sträckor skulle kunna göras 2 mil långa.

Rullande materiel.

Kostnaden för sådan materiel har vid de förut gjorda beräkningarna upptagits till ett belopp af 7,500 kronor per kilometer. Vid beräkning af rullande materiel, erforderlig för upptagande af den trafik, som under de närmaste åren efter banans färdigbyggande vore att påräkna, har styrelsen funnit, att denna kostnad här bör kunna minskas till 5,000 kronor per bankilometer.

Under de angifna förutsättningarna har styrelsen nu med ledning af förut för norra inlandsbanan verkställda undersökningar och därefter utarbetade profiler och planer låtit *dels* upprätta förslag med nya profiler och kostnadsberäkningar för en bana mellan Ströms vattudal och Ångermanälven, *dels* ock verkställa nya approximativa kostnadsberäkningar för sträckningarna Ångermanälven—Skellefte älf samt Skellefte älf — statsbanan Luleå—Riksgränsen.

Resultatet af dessa beräkningar hafva gifvit vid handen, att längder och kostnader för dessa bandelar skulle blifva de i följande tablå angifna:

	Längd- kilometer.	K o s t n a d e r	
		.summa kronor.	per bankilometer kronor.
Ströms vattudal—Ångermanälven...	119,95	9,050,000: —	75,448: —
Ångermanälven—Skellefte älf.....	194,6	12,000,000: —	61,665: —
Skellefte älf—statsbanan Luleå— Riksgränsen	266,2	14,500,000: —	54,460: —

Banan mellan Ströms vattudal och statsbanan Luleå—Riksgränsen skulle sålunda få en längd af omkring 580 kilometer samt komma att

kosta, approximativt beräknadt, 32,646,000 kronor utan rullande materiel, och 35,550,000 kronor med sådan materiel, motsvarande en kostnad per bankilometer af respektive 56,210 och 61,210 kronor.

Riksdagen har dock, såsom järnvägsstyrelsen erinrar, redan beviljat 1,920,000 kronor för arbetsspåret mellan Gällivare och Porjus, som utgör en del af norra inlandsbanan.

Den afsevärdt högre kostnaden per bankilometer å delen Ströms vattudal—Ångermanälfven än å öfriga delarna af norra inlandsbanan förklarar styrelsen hufvudsakligast bero på det större antal mera betydande vattendrag, som öfver korsas af den förra jämfördt med de senare.

Kostnaden per bankilometer för vattengenomlopp beräknas nämligen för delen Ströms vattudal—Ångermanälfven till omkring 17,170 och för de öfriga delarna till omkring 9,400 kronor.

På grund af nådig remiss har chefen för generalstaben den 16 januari 1911 afgifvit yttrande i ärendet.

Chefen för
generalstaben.

Då den föreslagna typen för järnvägen otvifvelaktigt måste anses tillfredsställande ur synpunkten af förbindelselinje, och då de föreslagna tekniska bestämmelserna äfven ur masstransporternas synpunkt medgifva en visserligen ej för en inlandsbana tillfredsställande men dock aktningsvärd transportförmåga, finner sig generalstabschefen ej heller böra göra någon erinran mot att man slår in på den föreslagna vägen till frågans slutliga lösning. Mot förslagets detaljer har han ingenting att erinra.

Redan af hvad jag tidigare anført lærer vara tydligt, att jag är ense med järnvägsstyrelsen om angelägenheten att söka nedbringa kostnaderna för ifrågavarande bana. Mot de förenklade tekniska bestämmelser, som järnvägsstyrelsen föreslagit och hvilka från chefens för generalstaben sida lämnats utan erinran, har jag, i den mån jag kunnat bilda mig ett omdöme om desamma, icke funnit anledning till anmärkning. Genom användande af det nu föreslagna byggnadssättet skulle anläggningen af järnvägen mellan Ströms vattudal och Gällivare draga en kostnad af sammanlagdt 35,550,000 kronor i stället för förut beräknade 50,814,000 kronor, sålunda en besparing af 15,264,000 kronor eller omkring 30 procent.

Departements-
chefen.

För att närmare åskådliggöra, hvilka förenklingar som åstadkommits, har jag låtit i en tabell sammanställa en jämförelse mellan de tekniska bestämmelser, som legat till grund för det af järnvägsstyrelsen

till Kungl. Maj:t den 13 mars 1907 öfverlämnade förslag till järnväg mellan Ulriksfors och Dalasjö och de, efter hvilka enligt styrelsens förslag den 20 december 1910 statsbanan Ströms vattudal (Ulriksfors)—Ångermanälven (Volgsjön) skulle byggas. Denna tabell ter sig sålunda:

	Ulriksfors— Dalasjö. Längd 124.77 kilometer.	Ströms vattudal (Ulriksfors)— Ångermanälven (Volgsjön). Längd 119.95 kilometer.
Tekniska bestämmelser.		
Spårvidd	1,435 mm.	1,435 mm.
Skenvikt per meter	34 kg.	27.5 kg.
Antal sliprar på 100 meters bana	140 st.	150 st.
Sliperns längd	2.7 meter	2.4 meter
Sliperns toppdiameter minst	225 mm.	200 mm.
Sliperns tjocklek mellan de skrädda ytorna	160 "	150 "
Största stigning på rak bana	11.9 på 1,000	*) 17 på 1,000
Största stigning i kurva med 400 m. radie	10 " 1,000	*) 15.1 " 1,000
Minsta krökningsradie å fria banan	400 meter	400 meter
Minsta krökningsradie å station	240 "	240 "
Banvallens krönbredd å rak bana	5.0 "	4.8 "
Jordskärnings bredd i balansplanet	9.0 "	8.2 "
Skärningsdikens djup	0.5 "	0.4 "
" bottenbredd	0.5 "	0.5 "
Jordskärnings- och bankfyllnads släntlutning	1:1.5	1:1.5
Bergskärnings bredd i balansplanet med ett dike	4.8 "	4.6 "
Bergskärnings bredd i balansplanet med två diken	5.2 "	5.0 "
Bergskärnings släntlutning	10:1	10:1
Ballastens krönbredd	3.3 "	3.0 "
" tjocklek	0.5 "	0.5 "
Minsta vattenöppning på aloppstrumma	0.9 × 0.6 m	0.6 × 0.6 m
Broarna beräknade för ett lokomotivaxeltryck af	20 ton	18 ton

*) Dock endast på kortare sträckor, hvaremot på längre stigningar i en följd medeltalet af stigningsförhållandet icke öfverstiger 12.0 resp. 10.0 på 1000.

I afseende å beräknade anläggningskostnader per bankilometer ställa sig de olika förslagen på följande sätt:

	Ulriksfors— Dalasjö. Längd 124.77 kilometer.		Ströms vattudal (Ulriksfors)—Ångermanälven (Volgsjön). Längd 119.95 kilometer.	
	Kronor.	öre	Kronor.	öre.
Terrasseringsarbeten	30,674	92	22,384	58
Vattengenomlopp	18,791	18	17,171	53
Väggkorsningar och väganläggningar	1,198	20	1,042	10
Öfverbyggnad	20,300	—	13,500	—
Transportväg	801	47	700	29
Stationer, håll-, last- och mötesplatser	7,145	80	4,691	50
Stängsel	1,049	93	537	72
Telegraf och signaler.	305	—	305	—
Banbevakningsbostäder	2,524	65	437	68
Utredningsinventarier	250	—	475	11
Administration m. m.	14,764	61	9,202	60
Summa	97,805	76	70,448	11
Rullande materiel	7,500	—	5,000	—
Summa kronor	105,305	76	75,448	11

Härtill kommer, att järnvägen skulle komma att trafikeras på ett väsentligen enklare sätt än man tidigare förutsatt, hvarigenom driftkostnaderna skulle väsentligen nedbringas.

Jag ber nu att få öfvergå till det af järnvägsstyrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 20 december 1910 framlagda detaljerade förslaget till anläggande af statsbana mellan Ströms vattudal och Ångermanälven.

Vidkommande ifrågavarande banas sträckning erinrar styrelsen, hurusom den redan uppstakade linjen framgår från Ulriksfors, beläget vid Faxälvens utflöde ur Strömsvattnet, förbi Löfberga vid södra ändan af Flåsjön och vidare förbi Hoting och Mårdsjön till Ångermanälven, hvilken korsas vid Råsele, hvarefter linjen fortsätter till Dalasjö, ligande vid landsvägen mellan Vilhelmina kyrkoby och Åsele på ett afstånd af omkring 13 kilometer från nyssnämnda kyrkoby.

Järnvägen
Ströms vattudal—Ångermanälven.

Järnvägsstyrelsen.

Banans sträckning.

Emellertid har förslag framställts om förändring i den sålunda utstakade sträckningen.

I en af F. Hagelbäck med flera den 20 augusti 1910 dagtecknad, till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västernorrlands län ingifven, sedermera till Eders Kungl. Maj:t öfverlämnad skrift har nämligen föreslagits, att den ifrågasatta sträckningen mellan Ulriksfors och Mårdsjön skulle ändras därhän, att linjen förlades mera mot öster, i enlighet med ett af distriktsingenjören löjtnanten A. Tisell uppgjort förslag på sådant sätt, att linjen framdroges från Ulriksfors längs Malm-sjöns norra ända öfver Hösjöån och Bergsjöån till sundet mellan Naga-sjön och Rudsjön samt vidare strax norr om Västvattnet, öfver Fjäll-sjöälven vid Näsforsen, förbi Bodums kyrka och därifrån längs Rör-strömsälven samt genom Stafsjö by till en punkt å den förut definitivt undersökta inlandsbanesträckningen, belägen i närheten af Mård-sjön omkring 9 kilometer nordost om Dorotea kyrkoby.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande har för sin del framhållit, att det viktigaste skälet för den sålunda ifrågasatta ändringen af sträckningen för inlandsbanan vore, att möjligheterna för åstadkommande af en förbindelsebana i dessa trakter mellan inlandsbanan och norra stambanan därigenom blefve större till följd af det minskade afståndet mellan dessa banor och däraf följande mindre kostnader för förbindelsebanans anläggning, och har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande hemställt, att vid det slutliga fastställandet af inlandsbanans sträckning mellan Ulriksfors och Mårdsjön den ifrågasatta alternativa linjen genom Bodum jämväl måtte komma under bedömande.

Vidkommande den föreslagna ändringen framhåller järnvägsstyrelsen såsom sin mening, att det enda skäl, som talar för densamma, är det af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande anförda, eller att därigenom afståndet mellan norra stambanan och inlandsbanan förkortades med omkring 27 kilometer, hvilket onekligen skulle underlätta tillkomsten af en förbindelsebana mellan de nyssnämnda båda hufvudbanorna. De skäl åter, som tala emot ändringen, äro enligt styrelsens förmenande både många och tungt vägande. Särskildt erinrar styrelsen om följande. Äfven om, mot styrelsens förmodan, det skulle visa sig, att en sådan linje öfver Bodum, som enligt uppgift förorsakar en förlängning af 8,5 kilometer, likvisst, såsom uppgifvits af petitionärerna, skulle blifva omkring 200,000 kronor billigare än den förut definitivt undersökta linjen, så skulle dock ett sådant förhållande mer än väl komma att motvägas af de större underhålls- och trafikeringskostnader, som den längre linjen öfver Bodum skulle medföra, alldenstund motsvarande ökning i trafikinkomsterna, enligt styrelsens förmenande, icke vore att

förvänta. Vidare anser styrelsen böra bemärkas, att linjen i den förut definitivt undersökta sträckningen förbi Flåsjöns södra ända och Hoting i Tåsjö socken framgår genom eller i närheten af trakter, som på grund af jordmånens kalkrika och i öfrigt godartade beskaffenhet äro i särskildt hög grad lämpade för jordbruk och boskapsskötsel. I detta afseende framhåller styrelsen innehållet i ett den 25 februari 1907 afgifvet, af Tåsjö socknemän åberopadt utlåtande af agronomen filosofie doktor E. O. Arenander angående jordbruksmöjligheterna längs inlandsbanan, om sträckningen går genom södra Tåsjö eller Bodums socken.

Doktor Arenander anser nämligen, att jordbruksmöjligheterna i Tåsjö äro alldeles ovanligt goda, i det att åkerjorden inom nämnda socken kan betecknas såsom den rikaste i Västernorrlands län. Hvad mossarnas beskaffenhet i Tåsjö vidkommer, äro de synnerligen godartade och lämpade för odling, och skulle uppodling af desamma säkerligen i afsevärd grad påskyndas, om trakten erhöile järnvägsförbindelser, hvarigenom transporten af konstgödningsämnen, som äro oundgängliga för sådan odling, skulle i hög grad underlättas. Äfven på annat sätt blefve banans sträckning genom Tåsjö af mycket stor betydelse för jordbruket icke endast i de af banan närmast berörda orterna utan för vidsträckta trakter längs stora delar af den blifvande inlandsbanan, där denna framgår genom kalkfattiga orter, därigenom att för jordbruket i sistnämnda orter skulle öppnas de rika kalkfyndigheterna inom Tåsjö socken, hvilka innehålla outtömliga förråd af kalk, som antingen i bränd form eller som kalkstensmjöl skulle få afsättning längs järnvägen, i stället för att kalk exempelvis till Västernorrlands län nu måste tagas ifrån Närke.

Vidkommande jordbruksmöjligheterna åter inom Bodums socken betecknas dessa af doktor Arenander såsom synnerligen torftiga såväl beträffande själfva åkerjorden som möjligheten för uppodling af myrmarker, hvarjämte han framhållit, att man genom banans dragande genom Bodum skulle gå miste om möjligheten att till jordbrukets nytta i vidsträcktare mån exploatera förutnämnda mycket betydelsefulla kalkfyndigheter.

Styrelsen påpekar i detta sammanhang, att det redan tidigare varit ifrågasatt att framdraga inlandsbanan förbi Bodumsjön, hvarvid som skäl framhållits, att denna sjö skulle vara särskildt lämpad såsom uppsamlingsbassäng för virke. I förberörda, af doktor Key-Åberg verkställda ekonomisk-statistiska undersökning angående inlandsbanan, anför nämligen doktor Key-Åberg, att, om järnvägen framdroges förbi Bodumsjön, ytterligare en beskattningsbar skogsmark af omkring 60,000 hektar skulle vinnas utöfver hvad som vore att påräkna, om banan framdroges i den redan utstakade definitiva sträckningen förbi Hoting;

men, då inga andra skogsprodukter torde komma banan tillgodo än träkol, hvaraf cirka 7,200 läster ansågos kunna uttagas från dessa 60,000 hektar skogsmark, syntes honom påpekade vinning ej för järnvägen vara af den betydelse, att banan för den skull borde förändras i sin sträckning, i synnerhet som trakterna norr om Bodum vore ur landtbrukssynpunkt vida rikare lottade än Bodum. Därjämte erinrar styrelsen, hurusom i den redogörelse öfver undersökningar och utredningar angående inlandsbanan, som styrelsen lämnade i den förut nämnda underdåniga skrifvelsen den 13 mars 1907, styrelsen såsom sin åsikt framhållit, att, ehuru vissa skäl ur skogshandteringens synpunkt talade för banans framdragande förbi Bodumsjön, det dock syntes styrelsen, som om linjens sträckning norr om Ulriksfors — hvarvid linjen dels omedelbart berörde den stora Flåsjön, vid hvars stränder goda kalkbrott finnes, och å hvilken ångbåtstrafik ägde rum, dels ock framginge i närheten af Tåsjön, som äfvenledes erbjöde goda sjökommunikationer — skulle hafva sådana företräden framför den ifrågasatta östligare sträckningen förbi Bodumsjön, att styrelsen ej funne sig böra för det dåvarande förorda undersökning af denna sträckning, allra helst större delen af det virke, som lämpligen skulle kunna upptagas ur Bodumsjön, äfven torde kunna uppsamlas vid de platser, där den definitivt undersökta linjen korsade Bodumsjön närliggande vattendrag.

Styrelsen anser sig nu icke sedan nyssnämnda tidpunkt hafva fått skäl att frångå den ståndpunkt, styrelsen då intog i denna fråga, och, enär styrelsen håller före, att, om en förbindelsebana mellan norra stambanan och inlandsbanan uppbäres af verkligt allmänt intresse, banan skall komma till stånd, äfven om dess längd icke förkortas genom den ifrågasatta förändringen af inlandsbanans sträckning, afstyrker styrelsen den gjorda framställningen beträffande inlandsbanans framdragande förbi Bodumsjön.

Vidare erinrar styrelsen, hurusom styrelsen i underdånig skrifvelse den 9 april 1907 hemställt om bemyndigande, bland annat, att låta undersöka en alternativ sträckning från någon punkt å den utstakade linjen söder om Ångermanälven förbi Volgsjöns östra ända till lämplig anknytningspunkt å linjen norr om Dalasjö, samt att Eders Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 31 december 1907 anbefallt styrelsen att låta verkställa denna undersökning.

Styrelsen meddelar nu, att styrelsen under år 1908 gått i författning om utförandet af denna undersökning, öfver hvilken styrelsen kommer att i annat sammanhang lämna Eders Kungl. Maj:t närmare redogörelse och beträffande hvilken här endast i korthet anføres följande.

Med utgång vid Mesjöbäcken från den i redogörelsen för inlandsbanan den 13 mars 1907 omtalade definitivt undersökta linjen, hvilken här gör en skarp krök åt öster mot öfvergången af Ångermanälfven vid Meseleforsen, har den nya linjen i stället framdragits i nordlig riktning, följande Ångermanälfvens västra strand till älfvens utlopp ur Volgsjön, hvarest öfvergångsställe valts vid den så kallade Volgsjöforsen. Härifrån, intagande nästan nordostlig riktning, följer linjen västra sluttningen af Löfberget, svänger så åt öster, korsar landsvägen mellan Åsele och Vilhelmina, kröker åter mot norr samt öfvergår Vojmån två gånger, hvarefter den vid Bäskele, omkring 2 kilometer norr om andra öfvergången af Vojmån, anknutits till den i ofvannämnda redogörelse upptagna linjen.

För banans framdragande i här angifna sträckning anser styrelsen icke möta afsevärda svårigheter, utan är terrängen i hufvudsak gynnsam.

Vid öfvergång öfver ofvannämnda större vattendrag, Ångermanälfven och Vojmån, kräfväs dock rätt afsevärda broöfverbyggnader, nämligen för den förstnämnda 1 brospann å 50,0 meter och 2 å 25,0 meter, för södra öfvergången öfver Vojmån 1 brospann å 50,0 meter och 2 å 20,0 meter samt för den norra öfvergången 1 brospann å 30,0 meter och 2 å 20,0 meter.

För upptagande af den trafik, som torde komma att tillföras banan genom läget intill sjösystemet Volgsjön-Malgomajsjön, har en station föreslagits vid förstnämnda sjö, 242,5 kilometer från Brunflo räknadt, omedelbart invid sjöstranden, hvarjämte håll- och lastplatser, äfven anordnade såsom mötesplatser för militärtåg, ansetts böra förläggas å följande platser nämligen en 3 kilometer norr om Råsele på Ångermanälfvens södra sida och en 2 kilometer väster om Dalasjö mellan den i det föregående omnämnda landsvägsöfvergången och Vojmån på respektive 230,8 och 249,2 kilometers afstånd från Brunflo.

Genom inlandsbanans framdragande i här afhandlade sträckning vinnes, säger järnvägsstyrelsen — förutom den ur såväl trafik- som nationalekonomisk synpunkt beaktansvärda fördelen af berörandet af ett större kanaliserbart sjösystem med i dess vattudal, särskildt hvad Malgomajsjön beträffar, förefintliga goda odlingsmöjligheter — äfven en inbesparing i anläggningskostnad, som enligt verkställd beräkning belöper sig till omkring 114,000 kronor, hufvudsakligen beroende på gynnsammare terräng och jordmån jämte fördelaktigare öfvergång af Ångermanälfven. Lutningsförhållandena ställa sig ungefär enahanda, hvaremot kurvförhållandena äro något ogynnsammare än i den förut definitivt undersökta linjen. I afseende å väglängden är linjen förbi

Volgsjön likaledes något ofördelaktigare än sistnämnda linje, i det att en förlängning af 1 kilometer uppkommit — en omständighet, som dock synes styrelsen till fullo uppvägas af de fördelar, som nyss framhållits med afseende å linjens dragande intill stranden af Volgsjön.

För undvikande af de båda öfvergångarna af Vojmån har en alternativ linje uppstakats, som följer Vojmåns östra strand förbi Dalasjö till anknätningspunkten vid Bäskele. Denna linje, som visserligen genom de båda dyrbara broarnas öfver Vojmån bortfallande — hvarvid dock en bro öfver Vojmåns biflod Risån tillkommer — skulle i anläggningskostnad ställa sig något billigare, har emellertid i afseende å väglängden, som med 2,1 kilometer öfverstiger den förut beskrifna linjen, visat sig så mycket ofördelaktigare, att den ansetts ej böra ifrågasättas.

Styrelsen anser sig på grund af hvad sålunda anförts böra förorda, att linjen framdrages på sätt nu blifvit angifvet förbi Volgsjöns östra ända med öfvergång öfver Ångermanälfven vid dennas utlopp ur Volgsjön. Styrelsen fäster därvid synnerligt afseende vid, att linjen skulle komma att direkt beröra den såsom uppsamlingsbassäng för virke särskildt lämpliga Volgsjön, i stället för att den enligt den förut definitivt undersökta sträckningen skulle öfvergå Ångermanälfven vid Meseleforsen, där lämplig sådan bassäng ej förefinnes. Denna omständighet anser styrelsen mer än väl uppväga olägenheten af, att man genom linjens framdragande intill Volgsjön skulle, såsom de ekonomiska utredningarna gifvit vid handen, gå miste om afkastning från en skogsareal af omkring 15,000 hektar, utgörande cirka 5 procent af den areal produktiv skogsmark, hvars afkastning framgår till Volgsjön.

Vid de förut gjorda undersökningar, för hvilka styrelsen lämnat redogörelse i sin ofta nämnda underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907, har, enligt hvad styrelsen vidare erinrar, förutsatts, att vid Dalasjö anläggas en station, som skulle utgöra, så att säga, slutpunkten för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälfven. Att denna plats valdes för ifrågavarande stationsläge berodde därpå, att, sedan linjen öfvergått Ångermanälfven, det icke fanns någon punkt, som motiverade anläggande af en station bättre än det vid landsvägen belägna Dalasjö. För den händelse linjen nu i stället komme att framdragas förbi Volgsjöns östra ända, anser styrelsen emellertid, att slutstationen för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälfven bör förläggas på ofvan angifven plats så nära som möjligt intill Ångermanälfvens utlopp ur Volgsjön. Banlinjen kan från denna station sedan framdragas antingen på nyss angifvet sätt mot nordost för att strax söder om Bäskele ansluta till den förut definitivt undersökta sträckningen Ångermanälfven—Skellefte älf eller ock mot nordväst längs en ifrågasatt eventuell sträckning förbi

Vilhelmina kyrkoby och Vojmsjöns östra ända, och anser styrelsen valet mellan dessa alternativ böra få bero på fortsatta undersökningar.

Med ledning af de undersökningar och utredningar, som verkställts för en bana mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälfven (Volgsjön), har styrelsen, såsom i det föregående anförts, beräknat, att, om densamma framdrages till nyssnämnda station vid Volgsjön, banan skulle få en längd af 119,95 kilometer och komma att kosta 8,450,250 kronor utan rullande materiel och 9,050,000 kronor med sådan materiel, motsvarande en kostnad per bankilometer af respektive 70,448 och 75,448 kronor.

Byggnads-
kostnad.

Vidkommande de antagliga inkomsterna äfvensom trafikeringskostnaderna å en järnväg mellan Ulriksfors och Dalasjö hafva beräkningar häröfver verkställts af styrelsen beträffande banan från Ulriksfors till Volgsjön. Styrelsen meddelar nu resultatet af dessa beräkningar.

Inkomster och
trafikerings-
kostnader.

Såsom i det föregående anförts, hafva tidigare verkställda trafikberäkningar gifvit vid handen, att bruttoinkomsterna per år och bankilometer å sträckan mellan Ströms vattudal och Gällivare skulle kunna antagas till 1,845 kronor. Genom utdrag ur dessa beräkningar har man funnit, att för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälfven dessa bruttoinkomster torde komma att uppgå till 3,040 kronor. Vid verkställande af dessa beräkningar har det emellertid varit förutsatt, att inlandsbanan vore färdig i sin helhet från Östersund till Gällivare äfvensom att mellersta Sveriges järnvägsnät vore förbundet med norra inlandsbanan medelst en järnväg ifrån Sveg till Brunflo. För den händelse att dessa förutsättningar emellertid ej komma att förverkligas, och således trafikberäkningarna måste utföras för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälfven som en banenhet för sig, endast i ena ändan förbunden med bana, den till Östersund, är det gifvet, att bruttoinkomsterna måste antagas blifva lägre än nyss angifna. Då emellertid å ena sidan någon särdeles stor genomfartstrafik till eller från de trakter, som ligga norr om Ångermanälfven, ej torde vara att påräkna, och det dessutom måste förutsättas, att bandelen Sveg—Brunflo under en närmare framtid blifver verklighet, anser styrelsen, att bruttoinkomsterna per år och bankilometer å bandelen Ströms vattudal—Ångermanälfven inom få år efter bandelens öppnande för trafik torde kunna väntas uppgå till ett belopp, åtminstone öfverstigande hälften af ofvannämnda summa af 3,040 kronor eller 1,520 kronor.

Styrelsen stöder sig därvid, bland annat, därpå, att banan enligt förenämnda till Eders Kungl. Maj:t öfverlämnade ekonomisk-statistiska undersökning rörande inlandsbanan skulle komma att framgå i trakter,

som genom sin kalkrikedom och jordmåneus i öfrigt goda beskaffenhet äro särskildt lämpliga för åkerbruk och boskapsskötsel och där jämväl god tillgång finnes på skog, som kan väntas använd för kolning, tjärbränning och dylikt.

Hvad angår kostnaderna för banans trafikering, hafva dessa under de förutsättningar för driftens ordnande, som förut angifvits, af styrelsen beräknats till ett belopp af ungefär 2,200 kronor per år och bankilometer. Driftkostnaderna skulle således komma att öfverstiga bruttoinkomsterna med omkring 680 kronor per år och bankilometer.

Emellertid framhåller styrelsen, att härvid äfven bör tagas i betraktande den ökade trafik, som tillföres öfriga statsbanor genom tillkomsten af den nya banan norr om Ulriksfors. Då storleken af denna trafik dock icke med önskvärd grad af sannolikhet låter beräkna sig, fäster sig styrelsen i detta sammanhang endast vid den genomfartstrafik, som från bandelen Ströms vattudal—Ångermanälven komme att tillföras bandelen Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors). Bruttoinkomsten af denna trafik beräknas till 145,000 kronor och driftkostnaderna för densamma till 75,000 kronor. Öfverskottet 70,000 kronor kan anses bidraga till minskandet af den förlust, som enligt ofvanstående skulle uppstå vid trafikerandet af sträckan Ströms vattudal—Ångermanälven.

Styrelsen anser sig sålunda hafva skäl förutsätta, att åtminstone inom få år efter banans öppnande för trafik inkomsterna skola komma att betäcka driftkostnaderna.

Anslag för
1912.

Styrelsen framhåller därjämte den stora nationalekonomiska betydelsen af att anläggandet af nu omhandlade statsbana mellan Ströms vattudal och Ångermanälven med det snaraste kommer till utförande, och att arbetena med denna banbyggnad påbörjas omedelbart efter det arbetena å bandelen Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) afslutats, och detta särskildt emedan man då skulle få användning för åtminstone en del af den materiel, den arbetsstyrka och den uppsättning af schaktmästare, materialskrifvare och öfrigt underbefäl, som nu användes för arbetena å sistnämnda bandel.

Då dessa arbeten i allt väsentligt komma att afslutas under år 1911 och till 1912 endast återstå en del husbyggnadsarbeten samt vissa kompletteringsarbeten, synes det styrelsen angeläget, att för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälven ett belopp af minst en miljon kronor finnes tillgängligt för år 1912, hvaraf dock redan under 1911 borde få disponeras 200,000 kronor för utförande af permanentstakning samt vissa stenarbeten med flera förberedande arbeten, som böra föregå de egentliga terrasseringsarbetena under 1912.

Äfven om för år 1912 för bandelen Ströms vattudal—Ångerman-älfven ställdes till styrelsens förfogande ett belopp af 1,000,000 kronor, skulle det, enligt hvad styrelsen framhåller, i alla händelser blifva nödvändigt afskeda en ej oväsentlig del af den befäls- och arbetsstyrka, som intill dess varit använd å banbyggnaden Östersund—Ulriksfors. Vid flera föregående tillfällen, särskildt beträffande statsbanebygget norr om Boden, har styrelsen jämväl framhållit det oekonomiska uti att en banbyggnad bedrifves med allt för små årliga anslag. Det hade därför enligt styrelsens mening varit önskvärdt, om för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälfven kunnat påräknas något större belopp för 1912 än en miljon kronor, men har styrelsen med anledning af de stora kraf, som under år 1912 måste ställas på statskassan, funnit sig böra inskränka sin begäran till nämnda belopp.

Slutligen meddelar styrelsen, att i samtliga förut angifna kostnadsberäkningar icke ingår någon ersättning för erforderlig mark för järnvägen och ej heller för intrång och olägenheter med mera i följd af järnvägens utförande, enär styrelsen föreställt sig, att, därest Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade, att järnvägen skall anläggas på statens bekostnad, enahanda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som under de senare åren plägat föreskrifvas rörande statens järnvägsbyggnader, jämväl komme att stadgas för järnvägen ifråga.

Med anledning af hvad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå 1911 års Riksdag att — under förbehåll att nyssberörda villkor om kostnadsfri mark med mera iakttages — besluta anläggning af en statsbana mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälfven (Volgsjön) samt för banans påbörjande för år 1912 anvisa en miljon kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf förskottsvis under år 1911 af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Chefen för generalstaben har i sitt i ärendet den 16 januari 1911 afgifna yttrande förklarat, att det läge, järnvägsstyrelsen föreslagit för den nu närmast ifrågavarande sträckan mellan Ströms vattudal och Ångermanälfven, uppfyller alla rimliga anspråk på trygghet, hvarför han icke har något att erinra mot detsamma.

I sitt af mig förut omnämnda underdåniga utlåtande af den 25 januari 1911 har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län, med framhållande af det stora behovet af järnvägskommunikationer i de trakter banan skulle genomgå och den stora nationalekonomiska betydelsen af att denna del af vårt land så snart som möjligt

indrages i järnvägsnätet, tillstyrkt det af järnvägsstyrelsen i förevarande afseende framlagda förslaget. Beträffande järnvägslinjens sträckning mellan Ulriksfors och Mårdsjön ansluter sig Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande obetingadt till den af järnvägsstyrelsen förordade, därvid hänvisande till de af styrelsen fullständigt framhållna skälen härför. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande tillägger endast, med afseende på den del af banan, som skulle tillhöra Jämtlands län, att den med nyssnämnda sträckning blifver till vida större gagn, än om den skulle dragas enligt den af löjtnanten Tisell antydda riktningen. Särskildt måste det vara af stor vikt, att banan berör ett så stort samt för kommunikationsväsendet och trävarurörelsen betydande vattendrag som Flåsjön; att aflägsna sig från denna sjö genom att gifva banan en sydligare och östligare sträckning skulle enligt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening vara ett stort misstag med afseende på dess framtida nytta och bärighet.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västernorrlands län har i underdånigt utlåtande den 30 januari 1911 framhållit, hurusom delar af länet, genom hvilka den ifrågasatta banan är afsedd att framdragas, äro synnerligen vanlottade på tidsenliga kommunikationsförbindelser, och att för dessa trakter förefinnes ett verkligt och trängande behof af den föreslagna banan, som otvifvelaktigt skall kraftigt bidra till dessa landsdelars utveckling och förkofran. Hvad sträckningen af banan angår, har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande åberopat hvad i dess förut omförmälda underdåniga skrifvelse den 12 november 1910 härom yttrats samt på de skäl järnvägsstyrelsen anfört för linjens framdragande i nu föreslagen riktning instämt i styrelsens uppfattning i detta afseende.

Slutligen har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län den 26 januari 1911 afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet och därvid erinrat, att den fortsatta inlandsbanan enligt förslaget skulle komma att dragas genom länets på kommunikationer vanlottade vidsträckta lappmark, berörande södra ändarna af de långsträckta stora lappmarkssjöarna, hvarest båtkommunikationer under den blidare årstiden skulle förbinda stora sträckor af den öfversta lappmarken med den nya järnvägslinjen. Det är, säger Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, uppenbart, hvilken ofantlig betydelse en sådan kommunikationsled skulle hafva för befolkningen och utvecklingen. Också hade, allt sedan de första undersökningarna och profstakningarna för inlandsbanan började i dessa trakter, befolkningens alla tankar på utveckling och ljusare förhållanden varit fast bundna vid hoppet om inlandsbanans

förverkligande, hvarom också befolkningen gång efter annan petitionerat och landstinget senast nästlidet år gjort underdånig framställning.

Beträffande sträckningen för nu ifrågavarande bandel inom detta län är, enligt hvad vidare framhålles, naturligtvis för länet den, som direkt berör den tätaste bygden och möjliggör direkt anslutning till båtkommunikationen å de stora sjöarna, den fördelaktigaste. I det afseendet anser Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande den nu föreslagna öfvergångsplatsen vid Volgsjöforsen med station vid Volgsjön vara att föredraga framför den förut ifrågställda sydligare öfvergången af Ångermanälven vid Meseleforsen. Genom förläggande af järnvägsstation omedelbart invid stranden till Volgsjön kommer nämligen, såsom järnvägsstyrelsen erinrat, banan att beröra ett större kanaliserbart sjösystem Volgsjön—Malgomajsjön, men Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande anmärker härvid dock, dels att Volgsjön särskildt till sin nedre del är ganska grund och kan blifva ytterligare uppgrundad och dels att kanaliseringen af vattenförbindelsen mellan Volgsjön och den där ofvanför liggande Malgomajsjön torde komma att draga afsevärda kostnader. En ur sjötrafikens synpunkt ännu mera önskvärd förbindelse skulle enligt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes åsikt sannolikt erhållas, om banan vid dess framtida fortsättning kunde från den såsom slutstation för den nu ifrågavarande bandelen föreslagna platsen vid Volgsjön dragas något västerut och öfver Storholmen vid Volgsjöns öfre ända öfvergå Ångermanälven för att sedermera fortsätta till Vojmsjöns östra ända. Såsom järnvägsstyrelsen uttalat, bör dock, anmärker Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, om slutstationen för bandelen Ströms vattudal—Ångermanälven förlägges så nära som möjligt intill Ångermanälvens utlopp ur Volgsjön, ifrågasatt eventuell sträckning förbi Vilhelmina kyrkoby och Vojmsjöns östra ända få bero på fortsatta undersökningar, hvilka ju lämpligen kunna äga rum i sammanhang med uppgörande af definitivt förslag för banans fortsättning fram till Skellefte älf.

Af hvad jag redan anfört torde framgå, att jag lifligt vill förordna järnvägsstyrelsens förslag att redan vid innevarande års Riksdag begära anslag till påbörjande af det led i norra inlandsbanan, hvarom nu är fråga, nämligen mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön).

*Departements-
chefen.*

Beträffande linjens sträckning hafva, såsom nämnts, olika förslag framställts, i det järnvägsstyrelsen förordat en mera västlig sträckning genom Tåsjö socken, medan från Bodums och Fjällsjö socknar yrkats

på en östligare linje genom Bodums socken. Äfven sedan järnvägsstyrelsens skrifvelse inkommit till Eders Kungl. Maj:t, hafva skrifter i ärendet ingifvits, hvori de olika synpunkterna häfdats. Hvad därvid förekommit har emellertid icke gifvit mig anledning att frångå järnvägsstyrelsens enligt min uppfattning väl motiverade förslag, som tillstyrkts såväl af chefen för generalstaben som af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands och i Västernorrlands län.

För nu ifrågavarande banas byggande med statsmedel torde, på sätt järnvägsstyrelsen ock föreslagit, böra uppställas enahanda villkor beträffande kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som under de senare åren pläгат föreskrifvas rörande statens järnvägsbyggnader, kompletterade med en föreskrift att i händelse af tvist angående behöfligt markområdes storlek Eders Kungl. Maj:t därom har att träffa afgörande. Det synes därför i sådant afseende böra föreskrifvas, att landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig:

att kostnadsfritt för banan upplåta:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, hvarvid iakttages i fråga om mark för bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotivstationer, att så stora områden därför upplåtas, att tillräckligt utrymme erhålles för framtida möjligen erforderliga utvidgningar samt för rymliga bostäder åt järnvägens personal;

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan om banans medellinje äfvensom, där 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 banbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar äfvensom rätt att efter behof i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för järnvägens trafikerande med mera erforderligt vatten, samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

skolande, i händelse af tvist angående storleken af markområde, som för något af ofvan angifna ändamål må vara erforderligt, frågan därom underställas Kungl. Maj:ts pröfning och afgörande;

dels under arbetets fortgång:

all mark behöflig för dels sidoschaktningar, dels upplag af sten, jord samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter,

dels sten- och grustäkter, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar, af hvad namn och slag de vara må, som för byggnadsarbetenas utförande befinnas nödiga; allt att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att öfverlämna den för järnvägen upplåtna marken gravationsfri;

att upplåtelsen jämväl skall innebära förpliktelser att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd af försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter, af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom anläggningens utförande orsakade intrång samt

att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den för anläggningen upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor med mera;

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

I afseende å det för år 1912 erforderliga anslaget anser jag mig icke hafva anledning frångå hvad som i statsverkspropositionen föreslagits skola beräknas.

Jag hemställer alltså, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att, under förbehåll att ofvannämnda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas,

dels besluta anläggning af en statsbana från Ströms vattudal (Ulriksfors) till Ångermanälven (Volgsjön) för en beräknad kostnad af 9,050,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå,

dels ock för banans påbörjande bevilja ett anslag för år 1912 af 900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 200,000 kronor.

Till denna, af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle aflämnas till Riksdagen.

Ur protokollet:

Henrik Nissen.

T A -

öfver dels af Riksdagen hittills beviljade anslag för under byggnad
statens järnvägsbyggnader i enlighet med af järnvägsstyrelsen

S t a t s b a n a .	Ban- längd. Kilometer.	Af Riksdagen beviljade anslag för under bygg- nad varande statsbanor.	E r f o r -		
			1912. Kronor.	1913. Kronor.	1914. Kronor.
Bastuträsk—Skollefteå—Kallholmen	63,6	4,300,000	1,028,000	—	—
Järna—Norrköping	116,4	6,300,000	4,000,000	3,200,000	1,500,000
Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) ...	¹⁾ 115,8	⁴⁾ 9,500,000	⁴⁾ 1,400,000	—	—
Ströms vattudal—Ångermanälven	120,0	—	900,000	2,000,000	2,600,000
Norra inlandsbanans nedre del från Ånger- manälven	460,8	—	—	—	—
Norra inlandsbanans öfre del från Gällivare		1,920,000	—	—	—
Sveg—Brunflo	161,0	—	—	500,000	1,500,000
Lappträsk—Veittijärvi	13,0	1,043,000	—	—	—
Veittijärvi—Karungi—Haparanda	94,2	—	900,000	1,300,000	1,200,000
Haparanda—Karl Johans stad		—	—	—	—
Karungi—Matarengi	²⁾ 55,8	—	500,000	1,200,000	1,500,000
Älfsby—Piteå		—	—	—	—
Umeå—Holmsund	³⁾ 11,9	—	—	—	—
Tvärbana mellan norra stambanan och norra inlandsbanan	184,0	—	—	—	—
Summa	—	23,063,000	8,728,000	8,200,000	8,300,000

¹⁾ Häri ingå icke längderna af bispåren Jämtlands Sikås—Hammerdal och Ulriksfors—Strömsund.

²⁾ Häri ingå icke längden af föreningsspåret Lillkorsträsk—Frosträsk.

³⁾ Längden af bandelen Norrån—Stormskär.

⁴⁾ Med bispår till Hammerdal och Strömsund.

Bil.

BLÅ

varande statsbanor, dels årliga anslag, erforderliga för bedrifvande af
i underdånig skrifvelse den 19 januari 1911 framlagd plan.

derliga anslag under åren								Summa anslag.
1915. Kronor.	1916. Kronor.	1917. Kronor.	1918. Kronor.	1919. Kronor.	1920. Kronor.	1921. Kronor.	1922. Kronor.	Kronor.
—	—	—	—	—	—	—	—	5,328,000
1,841,000	—	—	—	—	—	—	—	16,841,000
—	—	—	—	—	—	—	—	4) 10,900,000
2,000,000	1,550,000	—	—	—	—	—	—	9,050,000
—	500,000	2,000,000	2,300,000	2,500,000	2,500,000	2,500,000	700,000	13,000,000
—	500,000	1,500,000	2,000,000	2,500,000	2,500,000	2,000,000	580,000	13,500,000
1,800,000	3,000,000	3,000,000	1,900,000	—	—	—	—	11,700,000
—	—	—	—	—	—	—	—	1,043,000
1,200,000	893,000	—	—	—	—	—	—	5,493,000
1,080,000	—	—	—	—	—	—	—	4,280,000
—	1,000,000	300,000	—	—	—	—	—	1,300,000
500,000	1,000,000	1,500,000	2,000,000	2,500,000	2,200,000	1,950,000	—	11,650,000
8,421,000	8,443,000	8,300,000	8,200,000	7,500,000	7,200,000	6,450,000	1,280,000	104,085,000

Plan för statens järnvägsbyggnader under tiden år 1912 - år 1918.

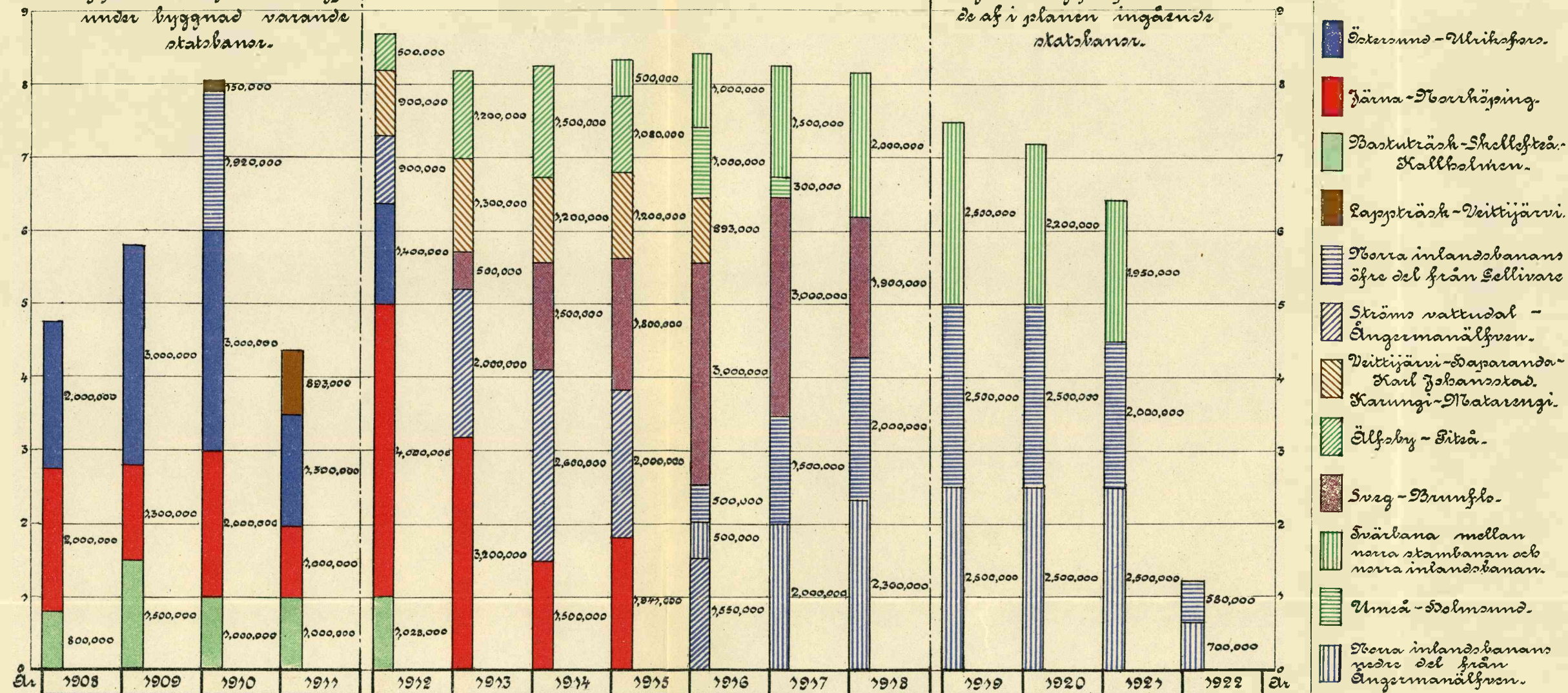
Millioner
kronor.

Åf riksdagen för nedan an-
gifna år beviljade anslag för
under byggnad varande
statsbanor.

Siffrorna beteckna erforder-
liga anslag för angifna år.

Ärligen efter år 1918 erforder-
liga anslag för fullbordan-
de af i planen ingående
statsbanor.

Millioner
kronor.

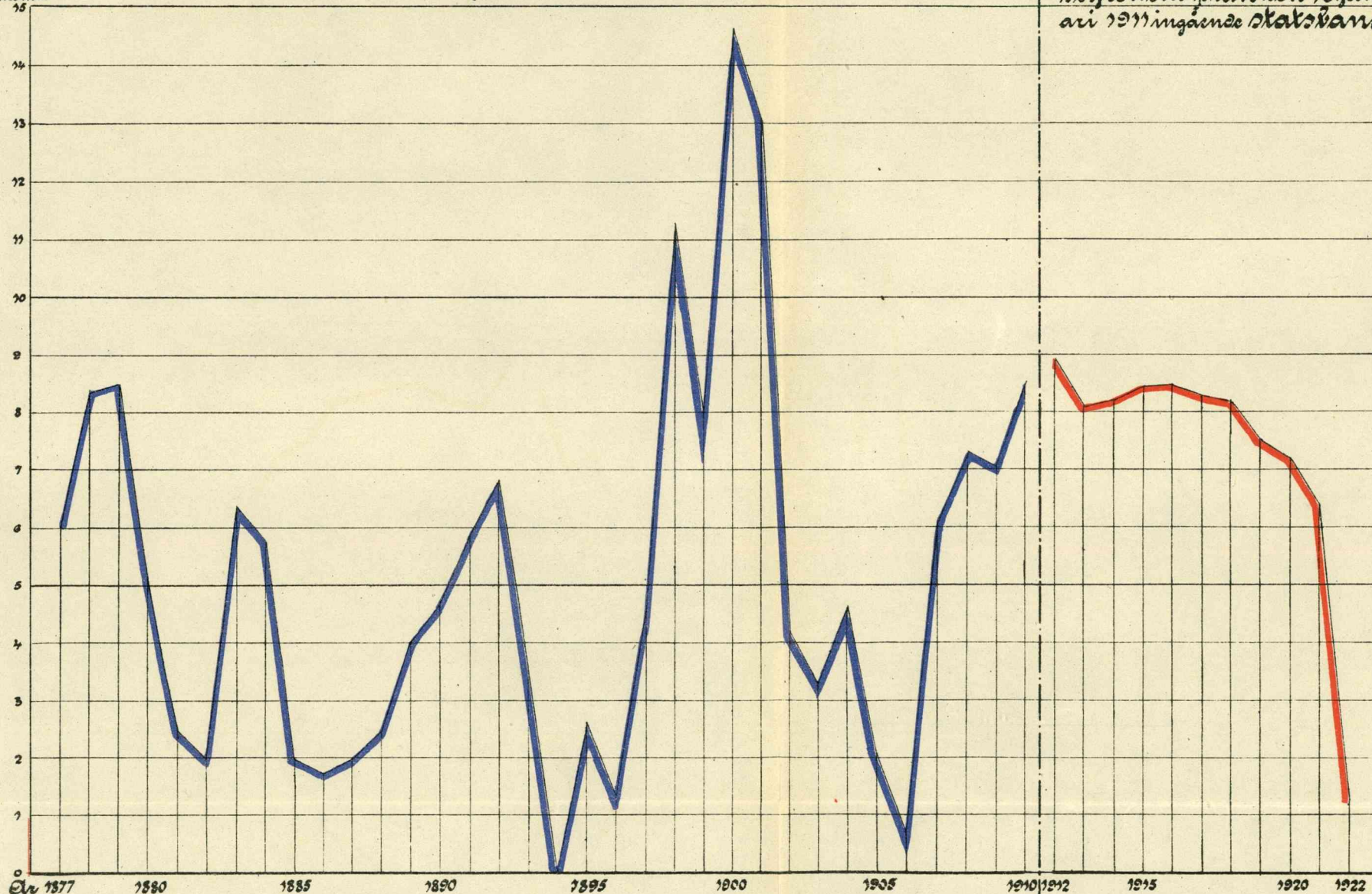


Grafisk framställning öfver

anslag

beviljade för statens järnvägsbyggnader
af nedan angifna års Riksdagar.

Millioner
kronor.



anslag

erforderliga under nedan
angifna år för i järnvägs-
styrelsens plan den 19 janu-
ari 1911 ingående statokanor.

Stockholm den 19 januari 1911.

Kungl. Järnvägsstyrelsens byggnadsstyrelse.

GEN. STAB. LIT. ANST.





Beträffande

- Förslagen statsbana Ströms vattendal (Ulriksfors) - Ångermanälven (Volgsjön).
- Af enskildt ifrågasatt sträckning för viss del af samma statsbana.
- Under byggnad varande statsbana Östersund-Ulriksfors.
- Under byggnad varande arbetsspår Sällvare - Sorjus.
- Definitivt undersökt sträckning för återstående del af norra inlandsbanan.
- Definitivt undersökt alternativ sträckning vid Ångermanälven.

Skala 1:100 000

10 5 0 5 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Kilometer