

N:o 27.

Ank. till Riksd. kansli den 5 mars 1889, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta förslag dels om fortsättning af statens jernvägsbyggnader, dels om statsbidrag till en enskild jernvägsanläggning.

(R. A.)

Uti sin proposition om statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t i sammanhang med afgifvet förslag till reglering af utgifterna under riksstatens sjette hufvudtitel föreslagit Riksdagen att till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå bevilja för år 1890 ett anslag af 4,000,000 kronor, deraf Kongl. Maj:t ansett 2,500,000 kronor böra bestridas af upplånta medel och för den skull anvisas att utgå från riksgäldskontoret.

Af det vid nyss nämnda proposition fogade statsrådsprotokoll öfver civilärenden den 12 januari innevarande år (sid. 102—105) inhemtas, hurusom statsrådet och chefen för civildepartementet vid detta ärendes föredragning till en början erinrat om 1886 års Riksdags beslut att bygga en stambana genom öfre Norrland från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped till Vännäs; och sedan Kongl. Maj:t den 7 mars 1887 förordnat om denna banas sträckning till Skorped samt Riksdagen år 1888 bifallit Kongl. Maj:ts proposition derom, att banan i dess fortsättning till Vännäs skulle framdragas öfver Anundsjö, Björna, Trehörningsjö och Nyåker, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, banan skulle genomgå, hade sålunda sträckningen af hela banan Sollefteå—Vännäs åtminstone till sina hufvuddrag blifvit bestämd. Deremot hade ännu icke något beslut

fattats om banans fortsättande norr om Vännäs. Såsom en förberedande åtgärd derfor hade emellertid Kongl. Maj:t den 23 april 1888 anbefalt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken då ännu utöfvade den ledning af och tillsyn öfver statens jernvägsbyggnader, som från och med den 1 oktober 1888 öfverflyttats på jernvägsstyrelsen, att låta verkställa undersökningar för banans fortsättande från Vännäs till Öfver-Luleå (Boden) i den sträckning att linien, utgående från Vännäs eller någon punkt i närheten och vester derom, framdroges på ett afstånd af omkring fem mil från kusten och, så vidt görligt vore, komme att närma sig de mera betydande punkterna i denna del af landet, eller Degerfors, Jörn och Elfsbyn. Tillika, och enär det vore af vigt för en jemförelse mellan den sålunda ifrågasatta linien och den tillförene uppgångna, närmare kusten belägna sträckningen att denna senare å nyo undersöktes, hade åt styrelsen uppdragits att låta verkställa en dylik förnyad undersökning för att söka åstadkomma möjliga förbättringar af sistnämnda linie. De sålunda anbefalda undersökningarna hade nu egt rum.

Ehuru departementschefen först framdeles — antagligen under loppet af innevarande riksdag — blefve i tillfälle att underställa Kongl. Maj:ts pröfning frågan om stambanans fortsättande norr om Vännäs, hade han ansett sig böra förutskicka dessa erinringar, då nu inför Kongl. Maj:t anmäldes frågan om beviljande af anslag för år 1890 till fortsättande af arbetena å den redan beslutade stambanan till Vännäs.

I underdånig skrifvelse den 11 december 1888 hade jernvägsstyrelsen hemställt, att Kongl. Maj:t måtte för berörda ändamål af Riksdagen äska ett anslag af 4,000,000 kronor.

Till en början hade styrelsen i denna skrifvelse rörande de ofvan omnämnda undersökningarna meddelat, att dessa ledt till det resultat, att den inre linien öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn visade en längd af endast 296 kilometer och en byggnadskostnad af omkring 13,5 millioner kronor, medan den yttre linien öfver Storkågeträsk och Lill-Pite upptoge en längd af 305 kilometer med en byggnadskostnad af omkring 15,5 millioner kronor. I de sålunda uppgifna summorna hade dock icke inberäknats kostnaderna för inköp af rullande materiel och lösen af erforderlig jord. Begge linierna voro beräknade att utgå från en punkt ungefär 4 kilometer vester om Vännäs och att till slutpunkt erhålla Bodens station å Luleå—Ofotens jernväg.

Vidare hade styrelsen framhållit fördelarne och vigten af att arbetet å banan i sin helhet komme att bedrifvas med större skyndsamhet samt yttrat i detta afseende, att för den norrländska statsbanan skulle sammanknytningen med sistnämnda jernväg, som enligt den fastställda planen skulle vara färdig vid utgången af år 1891, medföra en väsentligen större trafik genom tillgängligheten å ena sidan af de rika naturalstren vid Luleå—Ofoten-

banan och å andra sidan af Vesterbottens och Norrbottens rikliga kolskogar. Det vore också fördelaktigt och ekonomiskt klokt att begagna sig af de ännu rådande gynsammare arbetskonjunkturerna för att med större kraft bedriva arbetsföretaget. Staten vore redan nu i besittning af tillräcklig arbetsmateriel för att utan särskilda kostnader kunna i större omfattning än hittills utsträcka arbetet; och en sådan utsträckning skulle icke i den nuvarande organisationen medföra rubbningar för arbetets ledning och förvaltning, utan tvärt om fördelaktigt inverka på de administrativa omkostnaderna i dessas förhållande till arbetsresultatet. Slutligen vore det ock af vigt att genom ett påskyndande af arbetet desto snarare söka göra fruktbringande det för norra stambanans byggande redan nedlagda, betydliga kapitalet.

Styrelsen hade vidare anfört, att med redan beviljade statsanslag kunde arbetet så bedrivas, att den uppåtgående stambanan vid utgången af år 1889 vore färdig till Anundsjö station, belägen omkring 82 kilometer från Långsele; och, om den kortaste och billigaste af de begge undersökta linierna lades till grund för beräkningarna, skulle vid denna tidpunkt återstå af den uppåtgående stambanan från Långsele till Boden en längd af 425 kilometer, hvarför kostnaderna, oberäknadt rörlig materiel och jordlösen, blifvit på grund af nu gällande material- och arbetspris beräknade till omkring 20 millioner kronor.

Då sträckan Vännäs—Boden, om den inre linien följdes, på sätt ofvan förmåls, ansetts kosta 13,5 millioner kronor, framginge af den nu meddelade uppgiften, att kostnaden för den redan beslutade, omkring 130 kilometer långa bansträckan mellan Anundsjö och Vännäs beräknades till 6,5 millioner kronor.

Med beviljande af ett årligt anslag, som vore tillräckligt att fullborda minst 80 kilometer jernväg för hvarje år, skulle enligt styrelsens beräkning sålunda för färdigbyggande af stambanan genom öfre Norrland intill Bodens station å Luleå—Ofoten-banan erfordras ungefär fem år, och banan sålunda kunna antagas vara fullbordad vid utgången af år 1894.

På grund af hvad styrelsen anfört hade styrelsen slutligen såsom sin åsigt framhållit, att stambanans byggande till Öfver-Luleå, på sätt styrelsen nu antydt, så att arbetena kunde i sin helhet vara afslutade redan vid utgången af år 1894, skulle vara till fördel så väl för landets stora jernvägsnät som särskildt för de landsdelar, hvilka genom banan sattes i förbindelse med det öfriga Sverige.

Redan förut hade vid flera tillfällen departementschefen haft anledning att inför Kongl. Maj:t framhålla den stora betydelsen, särskildt ur politisk och strategisk synpunkt, af stambanans snara fortsättande norrut; och jernvägsstyrelsen hade uti sin nu anmälda underdåniga skrifvelse framhållit, att

det jemväl ur synpunkten af jernvägarnes afkastningsförmåga och byggnadskostnadernas nedbringande vore fördelaktigt, om arbetena kunde bedrivas med större skyndsamhet än med nu utgående anslag kan ske. Af styrelsens skrifvelse framginge också, att arbetenas bedrivande med ett årligt anslag af 4 millioner kronor icke komme att föranleda rubbning i den nuvarande organisationen af arbetets ledning och förvaltning.

Då Riksdagen i skrifvelse till Konungen af den 5 maj 1886 anmälde sitt beslut om ifrågavarande stambanas byggande, yttrade Riksdagen, att, enär trafiken å banan till en början antagligen ej kunde blifva betydlig, och i följd häraf rentabiliteten måste blifva ringa, försigtigheten och omsorgen om statens finanser kräfde, att upplåningen för ändamålet så vidt möjligt inskränktes, på grund hvaraf Riksdagen ansåg, att de medel, som för anläggningen erfordrades, borde till en del, i mån af tillgång, anvisas till utgående å riksstaten.

I öfverensstämmelse härmed hafva ock dessa medel anvisats att utgå på följande sätt:

	å riksstaten.	af lånta medel.
för år 1887	kr. 500,000	kr. 500,000
» » 1888	» 500,000	» 1,500,000
» » 1889	» 2,000,000	» 500,000
	<u>kr. 3,000,000</u>	<u>kr. 2,500,000</u>
	kr. 5,500,000.	

De hittills på ifrågavarande jernväg nedlagda kostnadsbelopp hafva således till ungefärligen lika del tagits af skattemedel och af lånta medel. Utskottet håller före, att det skall blifva möjligt att på ungefärligen enahanda sätt fördela det nu af Kongl. Maj:t begärda beloppet; och då de dels af statsrådet och chefen för civildepartementet, dels af jernvägsstyrelsen anförda skäl för anslaget beviljande för nästa år till den af Kongl. Maj:t föreslagna summa synas utskottet ur så väl ekonomisk som politisk synpunkt synnerligen beaktansvärda, får utskottet, som framdeles kommer att afgifva förslag om sättet för anvisande af det föreslagna anslagsbeloppet, hemställa,

1:o

att, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen må till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 bevilja ett anslag af 4,000,000 kronor.

I en inom Andra kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion (n:o 141) hafva herrar *C. F. Petersson*, *S. Wieslander*, *M. Andersson* och *J. Petersson* anfört, att Kongl. Maj:t den 28 sistlidne september beviljat koncessioner å jernvägsanläggningar dels från Elmhult å södra stambanan öfver Ålshult till Tingsryd, dels ock från sistnämnda ort till Emmaboda å Kariskrona—Vexjö-jernvägen; att kostnaden för anläggning af denna jernväg, som vore 98,5 kilometer lång samt afsedd att blifva bredspårig med s. k. lätt öfverbyggnad och för hvars sträckning i motionen närmare redogöres, enligt fastställda ritningar och kostnadsförslag uppginge till 2.447,000 kronor, häri inbegripet rullande materiel och öfrigt, som för jernvägens drift erfordrades; samt att ett bolag för jernvägsanläggningens utförande den 9 sistlidne januari blifvit bildadt; och hafva motionärerna föreslagit, att Riksdagen måtte för en jernvägs anläggning mellan Elmhult öfver Ålshult och Tingsryd till Emmaboda bevilja som lån 1,800,000 kronor, att utgå under åren 1890 och 1891 med hälften årligen och med bestämmelse att räntefrihet beviljades för tiden intill den 1 oktober 1891, då jernvägen, enligt Kongl. Maj:ts nådiga resolutioner, skulle varda färdigbyggd, att annuiteten skulle beräknas till 6 procent, deraf 4 procent ränta å oguldna kapitalbeloppet, samt för öfrigt under de vilkor, som kunde varda stadgade.

Som bekant, har Riksdagen under nu snart tjugu år i regeln understödt enskilda jernvägsanläggningar medelst lån på det sätt, att till Kongl. Maj:ts disposition för detta ändamål ställts särskilda fonder, hvar och en afseende en tidsperiod af fem år och uppgående till det belopp, hvarmed Riksdagen ansett det enskilda jernvägsbyggandet i landet under samma tid böra från statens sida understödjas. Så har skett senast år 1886, då Riksdagen stälde till Kongl. Maj:ts förfogande en dylik fond å 5,000,000 kronor för åren 1887—1891. De enda undantag från berörda förfaringssätt, som allt sedan år 1871 förekommit, hafva gällt jernvägar af framstående betydelse, såsom då Riksdagen år 1878, för att möjliggöra fullbordandet af den stora bergslagsbanan, beslöt inköpa en post af Bergslagernas jernvägsaktiebolags obligationer och åren 1884 och 1886 beviljade särskilda lån till vestkustbanans utförande.

Riksdagen har vidare ansett lån till enskilda jernvägar ej böra beviljas till högre belopp än halfva anläggningskostnaden och den andra hälften böra betäckas af aktiemedel eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande.

Slutligen är räntan å senast utgifna statslån till enskilda jernvägsanläggningar bestämd till fyra och en half procent för år.

Bifall till den föreliggande motionen skulle således innefatta en väsentlig afvikelse från ofvan anförda grundsatser och lånevilkor. Motionärerna

begära, att, utan afseende derå att den tidsperiod ännu icke gått till ända, för hvars behof i förevarande hänseende medel redan blifvit anvisade, ett särskildt lån skulle för den af dem omförmälda jernvägsanläggning beviljas, samt att detta lån skulle uppgå till nära tre fjerdedelar af anläggningskostnaden och löpa med endast fyra procent ränta.

Enligt utskottets åsigt kan det så mycket mindre vara lämpligt att bevilja ett särskildt lån å det begärda beloppet och på de föreslagna villkoren till berörda jernvägsanläggning som dels, så vidt utskottet har sig bekant, någon utredning ej föreligger om den ifrågasatta banans behöflighet för trafiken och deraf beroende afkastningsförmåga, dels ock aktieteckning för företaget ej synes hafva egt rum.

Utskottet hemställer därför,

2:o

att herr C. F. Peterssons m. fl. förevarande motion må af Riksdagen lemnas utan afseende.

Stockholm den 5 mars 1889.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer

vid punkten 1:o (ang. anslag till stambanan norr om Sollefteå):

af herr C. E. Casparsson, som yrkat, att utskottet måtte föreslå beviljande för år 1890 af ett anslagsbelopp å 2,500,000 kronor;

af herrar C. Ifvarsson, A. P. Danielson, S. Nilsson, A. Persson, N. Petersson, J. Jonson, vice talmannen L. O. Larsson, J. Anderson, A. Peterson, E. F. Odell och A. Johansson, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag i denna del bort erhålla följande lydelse och innehåll:

» Vid sitt yttrande öfver berörda förslag får utskottet till en början erinra, att de redan för ifrågavarande stambana beviljade medel anvisats att utgå på följande sätt:

	å riksstaten.	af lånta medel.
för år 1887	kr. 500,000	kr. 500,000
» » 1888	» 500,000	» 1,500,000
» » 1889	» 2,000,000	» 500,000
	<u>kr. 3,000,000</u>	<u>kr. 2,500,000</u>
	kr. 5,500,000.	

Då Riksdagen i skrifvelse till Konungen af den 5 maj 1886 anmälde sitt beslut om denna stambanas byggande, yttrade Riksdagen, att, när trafiken å banan till en början antagligen ej kunde blifva betydlig, och i följd häraf rentabiliteten måste blifva ringa, försigtigheten och omsorgen om statens finanser kräfd, att upplåningen för ändamålet så vidt möjligt inskränktes; och antog Riksdagen, att det årliga anslagsbelopp, som utan olägenhet kunde anslås, måste väsentligen understiga de 4,000,000 kronor, hvilka statsrådet och chefen för civildepartementet då ansett böra årligen för ändamålet användas, och ungefärligen motsvara det årsbelopp af omkring 2,000,000 kronor, som användts på jernvägslinien mellan Bräcke och Sollefteå. Visserligen komme, såsom Riksdagen vidare i sin skrifvelse anförde, anläggningen härigenom att kräfvä längre tid än eljest, men i samma mån vunnes ock en vid blifvande frågor om jernvägens fortsättning norrut vigtig erfarenhet om huru trafiken å de redan färdiga jernbanorna i Norrland utvecklats sig.

Enligt utskottets åsigt talar den erfarenhet i berörda hänseende, som sedan dess vunnits, ingalunda för en höjning af årsanslaget till ifrågavarande jernvägs fortsättande. Af den i mars månad år 1888 utgifna allmän svensk jernvägsstatistik för år 1886 inhämtas, beträffande jernvägarne i öfre Norrland, att för åren 1882—1886 nettobehållningen i procent af byggnads-kostnaden för nedannämnda statsbanedelar utgjort:

	1882	1883	1884	1885	1886
Bollnäs—Storvik	2,08	1,77	1,78	1,57	1,04
Storlien—Östersund	0,02	0,01	0,79	0,61	1,01
Ånge—Bollnäs	0,58	0,83	0,93	1,20	0,73
Östersund—TorpsHAMMAR	1,69	0,86	1,06	1,41	0,25
Bräcke—Ragunda	—	—	0,13	0,04	0,01

Enligt trafikstyrelsens underdåniga, i september månad år 1888 utgifna berättelse för år 1887 har nettobehållningen i förhållande till byggnadskapitalet för nedan nämnda bandelar och år utgjort i procent:

Bollnäs—Storvik:

1877—1880	0,16
1881—1885	1,88
1886—1887	0,78

Storlien—Östersund:

1881—1885	0,36
1886—1887	0,75

Ånge—Bollnäs:

1880	0,22
1881—1885	0,82
1886—1887	0,60

Östersund—Torpshammar:

1878—1880	1,09
1881—1885	1,39
1886—1887	0,19

Bräcke—Sollefteå:

1884—1885	0,09
1886—1887	0,15

och yttrar styrelsen i samma berättelse, att vid bedömandet af den tillbakagång, som under de senare åren visat sig i statsbanetrafikens relativa afkastning, bland bidragande orsakerna dertill ej borde förbises den omständigheten, att de jemförelsevis föga indrägtiga norrländska jernvägslinierna efter hand blifvit allt mera utsträckta, så att de, från att år 1882 hafva utgjort 34 procent af statsbanenätet söder om Storvik, år 1887 ökats till öfver 50 procent eller mer än hälften af samma längd och utgjorde tredjedelen af hela statsbanenätet samt lemnade en nettobehållning, som i förhållande till byggnadskapitalet uppgick till icke fullt en sjundedel af hvad

linierna söder om nämnda station i medeltal lemnade såsom relativ behållning. Närmare angifves detta förhållande i den uppgift, som i berättelsen förekommer beträffande de relativa behållningarna från större sammanhängande bansträckor, hvaraf framgår, att, under det vissa linier lemnat respektive 4,21, 3,55 och 3,06 procent, linien Stockholm—Storvik lemnat 2,36 och linierna norr om Storvik endast 0,41 procent å byggnadskapitalet.

Beträffande anslag till ifrågavarande stambana uttalade statsutskottet nästlidna år den åsigt, att försigtigheten och omsorgen om statens finanser fortfarande kräfde, att upplaningen för detta ändamål så vidt möjligt inskränktes, i följd hvaraf utskottet ock ansag sig icke kunna föreslå beviljande för år 1889 af högre anslagsbelopp än 2,000,000 kronor; och om än Riksdagen, må hända af särskilda skäl, ökade detta belopp, på sätt ofvan angifvits, till 2,500,000 kronor, hvaraf dock endast 500,000 kronor togos af lånta medel, anser utskottet sig likväl böra vidblifva sin åsigt, som öfverensstämmer med den, hvilken 1886 års Riksdag vid beslutet om denna stambanas byggande angaf, och således ej heller nu kunna tillstyrka anvisandet af ett större belopp än det ursprungligen antagna af 2,000,000 kronor.

Utskottet, som framdeles kommer att afgifva förslag om sättet för anvisande af det föreslagna anslagsbeloppet, får, på grund af hvad ofvan anförts, hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 beviljar ett anslag af 2,000,000 kronor.»