

N:o 45.

Ank. till Riksd. kansli den 13 april 1894, kl. 2 e. m.

Utlåtande, angående föreslagna jernvägsbyggnader för statens räkning.

(R. A.)

I.

I en inom Andra Kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion (n:o 41) har herr *G. Rydving* hemställt,

att Riksdagen, med antagande af landstingets anbud, må till utförande af en statsbana emellan Hernösand och Sundsvall anslå 3,700,000 kronor eller det något högre belopp, kongl. jernvägsstyrelsen till äfventyrs kan finna erforderligt, att utgå under tid, Riksdagen pröfvar lämplig.

Motionären har till stöd för detta förslag andragit följande.

Under den 18 juni 1893 hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län ingått till Kongl. Maj:t med en underdånig hemställan, att Kongl. Maj:t tacktes hos Riksdagen äska erforderliga medel till utförande af en jernvägsanläggning emellan Hernösand och Sundsvall, till hvilken anläggning plan- och profilritningar med tillhörande kostnadsförslag blifvit på bekostnad af nämnda städer uppgjorda, hvarefter, och sedan kongl. jernvägsstyrelsen, hvilken för afgifvande af utlåtande fått sig meddelad den underdåniga framställningen, anhållit, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande ville genom erfaren fackman låta verkställa en trafikberäkning för samma jernvägsanläggning, samt Hernösands och Sundsvalls stadsfullmäktige anslagit dertill erforderliga medel, en sådan beräkning blifvit, efter Kongl. Maj:ts befallningshafvandes

uppdrag, af trafikdirektören vid sjetta distriktet af Sveriges statsbanor, t. f. intendenten I. A. Örtendahl uppgjord.

Enligt dessa handlingar skulle anläggningskostnaden för den 63,5 kilometer långa banan uppgå i sin helhet till 3,800,000 kronor eller omkring 60,000 kronor per kilometer *med* rullande materiel och omkring 55,000 kronor *utan* rullande materiel, under det att inkomstöfverskottet eller behållningen beräknats till 204,400 kronor årligen, motsvarande 5,38 procent å anläggningskostnaden.

Sedermera hade Vesternorrlands läns landsting genom beslut, som blifvit af Kongl. Maj:ts befallningshafvande fastställt och nu mera tagit åt sig laga kraft, beviljat såsom understöd för utförande af en jernväg emellan Hernösand och Sundsvall ett bidrag af 100,000 kronor, att uttaxeras under fem år, räknadt från och med år 1897, med 20,000 kronor för hvardera året, under vilkor att arbetet dessförinnan genom vederbörandes försorg påbörjats; och som följaktligen anläggningskostnaden minskades med motsvarande belopp, skulle inkomsten komma att uppgå till 5,52 procent af anläggningskostnaden.

Det från kongl. jernvägsstyrelsen infortrade yttrandet hade — vid motionens afgifvande — ännu icke inkommit till Kongl. Maj:t, utan vore ärendet fortfarande beroende på Kongl. Maj:ts pröfning; men då af statsverkspropositionen inhemtades, att stambanans fortsättning norrut icke ifrågasattes, och fördelaktigt skulle vara, om de underbefäl, murare, timmermän och jordarbetare, uppgående till en stamtrupp af omkring 1,000 personer, som under en lång följd af år varit anställda vid jernvägsbyggnaderna i Norrland, kunde der fortfarande under någon tid beredas en för både dem och staten gagnande sysselsättning, hade motionären, i ovisshet om det beslut, Kongl. Maj:t för sin del kunde komma att fatta, ansett sig böra före motionstidens utgång bringa detta vigtiga ärende till Riksdagens bepröfvande; hysande motionären den förhoppning, att under riksdagens lopp ärendet skulle inkomma från kongl. jernvägsstyrelsen ytterligare utredt och bearbetadt.

Af den skildring, som i Kongl. Maj:ts befallningshafvandes framställning lemnades angående östra Medelpads och nedra Ångermanlands åtskilliga förhållanden, torde få anses vara ådagalagdt, att denna bygd i afseende på liflig ekonomisk verksamhet intoge en af de allra främsta platserna i hela vårt land, och angåfve trafikberäkningen, att företaget skulle blifva för staten inkomstbringande.

Till de vid motionen fogade, af motionären åberopade bilagor tillåter sig utskottet att hänvisa.

Då af motionärens framställning i ämnet inhemtats, att frågan om anläggandet för statens räkning af jernväg mellan Hernösand och Sundsvall

blifvit hänskjuten till Kongl. Maj:ts pröfning, samt att ärendet ännu icke vunnit den fullständiga utredning, som bör föregå fattandet af beslut deri, får utskottet, med erinran att Riksdagen hittills icke beslutat byggande af någon statsbana annat än efter proposition från Kongl. Maj:t, hemställa,

att herr G. Rydings ifrågavarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

II.

Till statsutskottets förberedande behandling har vidare öfverlemnats en af herr *O. H. Ström*, med hvilken herr *C. J. Mustaparta* instämt, inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 98), innehållande hemställa,

att Riksdagen måtte *dels* till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett förslagsanslag af 25,000 kronor, att redan innevarande år användas till undersökning och utstakning af en jernvägslinie från Boden till Haparanda, *dels* för år 1895 anvisa ett belopp af en million kronor för påbörjande af banbyggnad från Boden till Haparanda eller eventuelt åtminstone till lämplig punkt vid Kalix elf.

Till stöd för denna hemställan har motionären andragit följande:

»Instundande sommar, då jernvägstrafiken öppnas till det 15 mil hitom riksgränsen belägna Boden, är den hittills beslutade delen af norra stambanan fullbordad. Ännu återstå dock, såsom sagdt, 15 mil, innan banan nått sin naturliga ändpunkt vid Haparanda. Att till en oviss framtid uppskjuta byggandet af denna ännu felande länk i förbindelsen emellan rikets nordligaste del och det öfriga landet kan icke vara klokt och med sann hushållning öfverensstämmande, då vi nu hafva en vid jernvägsbyggande i den höga norden van arbetsstam med befäl samt för arbetets bedrifvande nödig redskap att tillgå, hvarjemte arbetslöner och byggnadsmaterialier äro billiga.

Den på dagordningen stående frågan om öfre Norrlands kolonisering kan icke på ett kraftigare sätt främjas än genom ett skyndsamt färdigbyggande af denna bana, genomgående de för nyodlingar mest lofvande trakter, nemligen Råneå, Kalix och Torneå stora elfdalar med deras bördiga jordmån. Denna landsdel eger ofantliga vidder af odlingsbar, men ännu obrukad jord, samt myrar, som genom torrläggning med relativt ringa kostnader kunna göras fruktbärande och hvilka, om också det med ännu större odlingslägenheter försedda Lappmarken icke tages i beräkning, blott i küstlandet uppskattas till omkring $\frac{1}{2}$ million hektar. Här skulle således en

mångdubbelt större befolkning än den nuvarande kunna erhålla en säker bergning; men i saknad af tidsenliga kommunikationsmedel, som kunna sätta befolkningen i lifligare förbindelse med det öfriga landet, är odlingsverksamheten förlamad, och utsigterna för inflyttande från södra orterna för närvarande ringa.

Ett viktigt skäl för banans snara framdragande till riksgränsen, hvilket ej får lemnas obeaktadt, är, att derigenom den finsktalande gränsbefolkningen kommer i lifligare beröring med sina svensktalande landsmän, hvarigenom det svenska språket och den svenska odlingen skulle vinna utbredning bland densamma. Om, såsom troligt är, den nu samlade finska landtdagen beslutar byggandet af den redan 1892 undersökta och utstakade 15 mil långa banan från Uleåborg till Torneå, der stationsområdet redan är bestämdt, kan denna bana, som hela vägen kommer att följa kustlandsvägen, då terrängen är särdeles gynsam, om några få år vara fullbordad, och vår finsktalande befolkning satt i tillfälle att på några timmar för ringa kostnad komma till Uleåborg och der afsätta sina produkter, då deremot en färd till det icke längre aflägsna Luleå eller Boden kräfver en flera dagars och kostsamare resa.

Det har visserligen sports, att strategiska betänkligheter skulle stå hindrande i vägen för banans påbörjande, förrän Boden blifvit befästadt, men ännu är ju icke ens afgjort, om just Boden är den lämpligaste platsen eller om icke andra lika goda eller ännu bättre och på ett kortare afstånd från gränsen belägna platser finnas, hvilkas befästande skulle kunna skydda den vigtiga Luleå—Gellivara-banan bättre än det på sjelfva denna bana liggande Boden med en obefästad 15 mil bred landsträcka emellan sig och riksgränsen. Att vid den blott 6 mil hitom gränsen flytande Kalix elf många för försvar utmärkta platser finnas, har jag af sakkunniga militärer hört uppgifvas, och tror jag därför, att inga tungt vägande strategiska skäl emot banans snara framdragande åtminstone till lämplig punkt vid Kalix elf borde förefinnas. Äfven om de från Kalix elf till Haparanda återstående 6 milen färdigbyggas, innan befästningarna hinna blifva fullt utförda, tror jag icke detta skulle innebära någon stor fara, utan snarare blifva en fördel, då vi derigenom sattes i tillfälle att, om ett fiendtligt anfall hotade, upptaga striden närmare gränsen, innan fienden hunnit öfversvämma ett vidsträckt område, samt då, om öfvermagten befunnes för stor, ingenjörsvetenskapen icke saknar medel att i hast göra en jernväg obrukbar och följaktligen för fienden onyttig.

Ehuru nogsamt inseende vanskligheten för en enskild motionär att, då ej förslag från regeringen föreligger, med hopp om framgång väcka en motion sådan som denna, har jag dock, då saken är en lifsfråga för en vidsträckt landsdel samt jag blifvit lifligt uppmanad att frambära denna landsdels önsk-

ningar och förhoppningar, icke tvekat att göra detta, synnerligast som jag anser, att denna frågas snara lösning äfven är af den största vigt för hela riket.»

En utsträckning af norra stambanan utöfver den punkt, der så väl Kongl. Maj:t som Riksdagen, enligt förut gjorda uttalanden, ansett denna bana, åtminstone tills vidare, böra stanna, synes utskottet vara en åtgärd, om hvilken i hög grad gäller, att den icke lämpligen bör beslutas i annan ordning än efter framställning från Kongl. Maj:t, som bäst torde vara i tillfälle att undersöka, om statens intresse fordrar utdragandet af norra stambanan vare sig till Kalix elf eller till Haparanda och, i sådant fall, när och under hvilka vilkor ifrågavarande jernvägsanläggning bör komma till stånd.

Utskottet hemställer,

att herr O. H. Ströms omförmälda motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 april 1894.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.