

Nr 74.

Av herr **Bellinder m. fl.**, om anläggande av en statsbana mellan
Tureberg och Kapelskärs hamn.

Frågan om anläggande av en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Kapelskärs hamn på Rådmansö har sedan ett tjugotal år tillbaka varit föremål för uppmärksamhet från statsmakternas sida.

Fast form tog frågan först i en ansökan om koncession, ingiven till Kungl. Maj:t i slutet av 1890-talet och undertecknad utom av landshövdingen P. G. W. Isberg och överståthållaren C. G. A. Tamm av ett flertal representanter för handel och industri både i Stockholm och Göteborg samt av representanter för de lokala intressen, som berördes av den tilltänkta järnvägen.

Syftet med järnvägen var att öppna en stort tänkt transitoled åt öster med utgångspunkt från Kapelskärs hamn, den östligaste punkten på det mellansvenska fastlandet och med anknypningspunkt å finska sidan i Åbo. Därför skulle järnvägen tillgodose en del behjärtansvärda lokalintressen, främst Norrtälje stads och Djursholms köpings behov av förbättrade trafikförbindelser med huvudstaden.

Planernas förverkligande möttes emellertid av en del vanskligheter, och då därtill under tiden kom, att de lokaltrafikbehov, som närmast skulle genom järnvägen fyllas, under tiden på annat sätt på ett hjälpligt sätt tillgodosågos, minskades småningom det intresse, som kraftfullast arbetat för en lösning, så att förslaget fick förfalla.

Sedermera har emellertid frågan om åstadkommande av förevarande järnvägsförbindelse kommit i ett helt annat läge, i det att, tack vare en med åren allt starkare utveckling av våra handelsförbindelser åt öster, ånyo ett starkt intresse för Kapelskärsbanan vuxit fram, utformat i tanken,

att banan skulle utgöra en länk i en förbindelsekedja över haven både i öster och i väster. Samtidigt har frågan om banans lokala uppgifter trätt i bakgrunden. Detta har medfört en omläggning i uppfattningen om huru järnvägen i fråga borde bringas till stånd; det har framstått såsom självklart, att den icke borde anläggas såsom enskild järnväg, utan såsom statsbana, då en enskild järnväg icke lämpligen skulle kunna fungera såsom länk i en internationell trafikled.

I denna form har frågan upptagits till behandling av regeringen, som på sin tid uppdragit åt järnvägsstyrelsen att verkställa en utredning. I riksdagen har frågan samtidigt upptagits till behandling genom motioner, till vilka ett stort antal ledamöter anslutit sig, först år 1914 och andra gången 1916.

Järnvägsstyrelsens utredning, som sedan några år tillbaka föreligger, ledde till det resultatet, att Kapelskärsbanan borde utgå från Turebergs station vid stambanan och därifrån fortlöpa till Kapelskärshamn, och utgick från den grundsatsen, vad det lokala beträffar, att järnvägen borde lämna redan befintlig järnvägs område möjligast oberört, och till denna uppfattning synas jämväl de militära auktoriteterna hava anslutit sig.

Motionerna i riksdagen ledde icke till positivt resultat. År 1914 förelåg järnvägsstyrelsens påbörjade utredning ännu icke i det skick, att ett beslut på dess grund kunde fattas, och år 1916 ansågs det, att den ekonomiska ställningen vore så allvarlig och kraven på statsverket så vittutseende, att försiktigheten bjöde att låta förslaget vila ännu någon tid.

Denna uppfattning synes vid samma tid även hava varit regeringens. Medverkande till resultatet torde även den omständigheten i någon mån hava varit, att Kapelskärsbanans byggande ställts i direkt samband med förut nämnda omfattande planer på organisation av våra sjöfartsförbindelser mellan Göteborg och England å ena sidan och mellan Kapelskär och Finland resp. Baltischport å andra sidan, och att, då sistnämnda planer på grund av sin omfattning ansågos som frågans huvudpunkt, det funnes skäl att skjuta på det hela, tills hela utredningen vore färdig, och ett beslut rörande det hela i ett sammanhang kunde fattas.

Den revolution på alla områden, ekonomiska ej mindre än politiska, som ägt rum under de senaste två åren efter sedan riksdagen senast hade att behandla frågan, har även i förevarande förhållanden föranlett en omvärdering av alla värden.

Å ena sidan hava förhållandena i väster utvecklats dithän, att det kanske för lång tid framåt icke torde kunna bliva tal om att staten

skulle vidtaga några särskilda åtgärder för organiserande av trafikförbindelser med utgångspunkt från Göteborg och med slutpunkt i England. Vad som i denna väg kan göras torde bliva att med hjälp av det tonnage, som står till disposition, söka på drägligaste vis uppehålla de oundgängliga förbindelserna.

Å andra sidan har en om också ännu oklar ljusning visat sig i öster, och grundade anledningar torde kunna anses föreligga för en förhoppning, att mellan vårt land och dess östra grannar skall kunna uppstå en ömsesidigt stödjande växelverkan, som för vårt land skulle innebära möjligheter att hjälpa oss över det värsta dels genom att tillgång beredes till för vår folkhushållning oundgängliga livsmedel, dels genom att lättare avsättning beredes för vårt industriella produktionsöverskott. I den mån våra möjligheter till ordnade förbindelser över havet i väster minskas, ökas tvånget att söka göra någonting av våra möjligheter i öster, och detta medför som följd, att de planer, som tidigare grupperat sig kring Kapelskärsbanan såsom en internationell transitolead, nu få en bärkraft, som de tidigare icke ägt, genom att de i stället anslutas till Kapelskärsbanan såsom en utväg att stimulera våra numera oundgängliga förbindelser med de östra grannlanden.

När till motionerna vid 1914 års riksdag fogades ett uttalande undertecknat av ett stort antal representanter för Sveriges handel och industri, var detta ett uttryck för de förhoppningar man hade på att med hjälp av snabba och bärkraftiga förbindelser vinna en ökad marknad i Ryssland för särskilt vår exportindustris alster. Dessa förhoppningar grundades på kännedomen om det dåvarande Rysslands stora behov av svenska industrivaror och på den berättigade självkänsla den svenska industriens framsteg på den ryska marknaden dittills väckt.

Nu är läget i så måtto förändrat, att efter all sannolikhet det ryska samhällets — huru det nu än uppdelas i nya stater — behov komma att flerdubblas, och att vi därför, även med beräkning av det försteg andra länders industri kan komma att betinga sig, skola kunna räkna med en vida större efterfrågan på våra alster än tidigare. Därtill kommer, att medan den svenska industrien förr räknade med Ryssland såsom *ett* av sina möjliga avsättningsområden, den nu sannolikt för avsevärd tid bortåt, i brist på annan förbindelse, hänvisas till att betrakta Ryssland såsom sitt huvudsakliga, kanske så gott som enda avsättningsområde för produktionsöverskottet från vår tillverkningsindustri.

Om alltså den stora transitotanken till följd av kriget stympats, i

det att dess västra del bortskurits, har samtidigt genom förhållandenas tvång åt den återstående delen förlänats en så stark aktualitet, att dess förverkligande framstår såsom en tvingande nödvändighet.

Med rätta har framhållits, att enda möjligheten för oss att vinna en lättnad i det merkantila tryck i väster kriget fört med sig såsom en oundgänglig följd är att tills vidare söka vår framtid på Östersjön och att där söka det stöd vår beträngda sjöfart för närvarande behöver. På dessa synpunkter saknas emellertid anledning i detta sammanhang närmare ingå.

Att bygga Kapelskärsbanan bör, om det sker i det tempo, som vanligen följes vid järnvägsbyggnader i vårt land, icke taga längre tid än 2 à 2½ år, men med hänsyn till arbetets utomordentliga vikt bör det kunna utföras på kortare tid, om arbetet förceeras. I varje fall torde järnvägen emellertid icke kunna komma till full användning såsom trafikled förr än tidigast om 2 år. Dess värde såsom stimulans för våra förbindelser åt öster kan emellertid anses inträda omedelbart i och med det definitiva beslutet om järnvägens byggande. Järnvägen är nämligen så att säga den stomme, kring vilket allt annat skall direkt eller indirekt byggas, och allt detta andra tar också sin tid och kan icke organiseras, förr än visshet vunnits. Detta gäller i all synnerhet om anskaffandet av det tonnage, sjöförbindelserna kräva både efter järnvägens tillkomst och under tiden, tills den öppnats för trafik.

Då nu järnvägsstyrelsens utredning om byggnadsplanen är klar, synes frågan ligga så till, att intet hinder bör kunna möta, att riksdagen för sin del, på samma gång den fattar ett principbeslut om att banan skall byggas såsom statsbana, ställer nödiga medel till förfogande för arbetenas upptagande redan i år i enlighet med järnvägsstyrelsens byggnadsplan.

Med hänsyn till att de kostnadsberäkningar järnvägsstyrelsen på sin tid uppgjort tydligtvis torde vara att i flera punkter revidera med anledning av inträdda prishöjningar, torde ett riksdagens beslut om anslag till arbetet lämpligast bära få den formen, att för arbetets påbörjande anvisas i form av förslagsanslag det belopp, som uppskattas såsom behövt för den del av arbetet, som beräknas hinna fullbordas under innevarande år och intill den 1 mars 1919 med samtidig anhållan, att regeringen till 1919 års riksdag förelägger riksdagen fullständig kostnadsräkning.

Under bifogande af järnvägsstyrelsens utredning i ärendet*) få vi föreslå,

att riksdagen behagade för sin del besluta att en normalspårig statsbana skall anläggas mellan Tureberg och Kapelskärs hamn i huvudsaklig enlighet med den av järnvägsstyrelsen verkställda utredning,

att arbetet skall omedelbart taga sin början,

att mark, behöblig för banans utbyggnad till dubbelspår i hela dess utsträckning, i vanlig ordning förbehålles,

att för ändamålet under år 1918 till arbetets drivande intill den 1 mars 1919 ställes till Kungl. Maj:ts förfogande såsom förslagsanslag ett belopp av sex miljoner kronor (6,000,000 kr.), med anhållan, att Kungl. Maj:t till 1919 års riksdag framlägger dels redogörelse för byggnadsarbetets förlopp, dels fullständigt kostnadsförslag för dess slutförande.

Stockholm den 25 januari 1918.

August Bellinder.

Johan Östberg.

J. F. Nyström.

Ivan Svensson.

Knut Larsson.

M. Lyckholm.

Aug. Lillienau.

Ludvig Danström.

Ch. Meurling.

J. W. Spens.

P. A. Forssman.

Gust. Barthelson.

Ernst Söderberg.

C. F. Holmquist.

Carl G. Ekman.

Edvard Wavrinsky.

Emil Vasseur.

G. Gerhard Magnusson.

J. S. Almer.

*) Denna utredning återfinnes som bilaga till Statsutskottets utlåtande Nr 78 vid 1914 års senare riksdag (6 saml. 45 häft.). Den har ansetts för vidlyftig att här omtryckas, men enstaka ex. därav torde kunna fås från Riksgäldskontoret.