

N:o 40.

Ank. till Riksd. kansli den 2 april 1897, kl. 7 e. m.

Utlåtande, angående föreslagna jernvägsanläggningar för statens räkning.

(R. A.)

Sedan i propositionen angående statsverkets tillstånd och behof af Riksdagen äskats ett anslag för år 1898 af 1,300,000 kronor, att utgå å riksstaten utom hufvudtitlarne, till fortsättning af norra stambanan från Boden till Kalix elf, har Kongl. Maj:t i proposition af den 26 sistlidne februari (n:o 46) — med åberopande af hvad ett propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag innehölle — föreslagit Riksdagen

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

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

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

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

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

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

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

eller tillsammans kronor 9,770,000:—

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

De sålunda omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. äro i fråga om jernvägarne Boden—Ytter Morjärv och Krylbo—Örebro följande, nemligen:

att, hvad den förra banan angår, Norrbottens läns landsting och, för den senare banan, landsting, kommuner eller enskilde skola kostnadsfritt upplåta:

för all framtid

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

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

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

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

samt *under arbetets fortgång*

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

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

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

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

Beträffande banan *Göteborg—Svinesund* hafva såsom vilkor för anläggning af denna jernväg, så vidt den genomlöper Göteborgs och Bohus län, föreslagits följande bestämmelser:

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

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

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

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

dels under arbetets fortgång:

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

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

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

Af statsrådsprotokollet inhemtas, att, efter det Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län med underdånig skrifvelse den 21 november 1894 öfverlemnad en af samma läns landsting gjord ansökan, att Kongl. Maj:t täcktes anbefalla undersökning af terrängförhållandena för en jernvägsanläggning mellan Boden och Torne elf samt aflåta proposition till Riksdagen om lämpligt anslag för fortsatt byggande af norra stambanan till riksgränsn, Kongl. Maj:t från t. f. chefen för generalstaben infortrat utlåtande i ämnet, samt att t. f. generalstabschefen i anledning deraf i utlåtande den 30 april 1895 anför, att stambanans framdragande till riksgränsen, så fram den finge en strategiskt riktig utstakning, väl komme att medföra hvarjehanda fördelar för försvaret

*Fortsättning
af norra stam-
banan. ...*

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

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

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

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

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

Af dessa linier har t. f. generalstabschefen afgjort förordat den s. k. midtlinien.

Ur strategisk synpunkt har emellertid t. f. chefen ansett ytterligare en fordran böra uppställas. En jernvägslinie vore visserligen det bästa och snabbaste medel för truppers förflyttning från en punkt till en annan, men den hade ingen eller åtminstone en ytterst ringa betydelse för deras operationer i egentlig mening d. v. s. deras manövrer och strider samt de förflyttningar, som stode i omedelbart sammanhang med dessa. Härtill kräfdes vanliga vägar, och begagneliga dylika utmed de båda linierna förefunnes endast vintertiden uti de s. k. vintervägarna. Att företaga ett kostsamt jernvägsbyggande ända fram till riksgränsen, men samtidigt icke se till att genom beredande af vanliga vägar utmed den byggda jernvägslinien trupprörelser kunde utföras i de trakter, linien

genomlöpte, äfvenledes sommartiden, förefölle alldeles ändamålslost ur militär synpunkt. Af detta skäl borde åtgärder ovilkorligen vidtagas för att, samtidigt med jernvägen, skaffa en landsvägsförbindelse utmed densamma till stånd. Ett medel dertill, enkelt och jemförelsevis föga kostsamt, erbjöde den s. k. materialväg, som vid jernvägsbyggande måste anläggas öfver allt, der icke förut befintlig väg kunde användas för byggnadsmaterialens framforslande. Vid här ifrågavarande byggnad borde därför, i olikhet med hvad hittills skett vid statens jernvägsbyggnader, materialvägen anläggas såsom en väg, den der allt framgent skulle ega bestånd och på vanligt sätt underhållas, samt broarna öfver vattendragen, framför allt de öfver Råne och Kalix elfvar — af hvilka den förra tycktes ega två fasta landsvägsbroar (en vid Rånbyn och en vid Lassbyn, söder om Öfverstbyn) men den senare alls ingen — byggas såsom kombinerade jernvägs- och landsvägsbroar.

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

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

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

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

att, för att något så när uppväga de militära vådorna af banans framdragande intill riksgränsen, en befästningsanläggning borde komma till stånd i Norrbotten, samt att denna anläggning borde påbörjas snarast möjligt och senast samtidigt med att banan fördes från Kalix elf vidare öster ut;

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

att, innan banans rigtning slutligt bestämdes, en militär undersökning af de ifrågasatta öfvergångsställena öfver de viktigare vatten-

dragen ej mindre än af banans slutpunkt invid Torne elf måtte få verkställas för att bringa de militära och tekniska fordringarna på anordningarna vid dessa punkter i erforderlig öfverensstämmelse med hvarandra; samt

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

Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län yttrade der efter i utlåtande den 19 juni 1895, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande på det lifligaste delade den uttalade önskan om norra stambanans snara utsträckning till riksgränsen och i allo biträdde hvad landstinget i ärendet anfört. Hvad beträffade den sträckning, hvori jernvägen skulle framdragas, ville Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som i likhet med t. f. chefen för generalstaben hölle före, att den af honom angifna kustlinien icke lämpligen kunde väljas, och som, hvad anginge sjelfva ändpunkten för den blifvande jernvägen, icke tilltrödde sig att jäfva de grunder, som föranlett honom till det uttalandet, att Haparanda stad från strategisk synpunkt icke kunde anses för någon lämplig slutpunkt, för egen del förorda den af t. f. chefen för generalstaben föreslagna midtlinien.

Sedan jernvägsstyrelsen härefter i utlåtande af den 14 oktober 1895 förklarar sig anse, att fullständiga undersökningar för norra stambanans fortsättande till gränsen mot Finland i första rummet borde afse en sträckning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den föreslagna midtlinien, dock med undersökning jemväl af en jernvägslinie från Boden öfver Forsbyn till Haparanda, fann Kongl. Maj:t, som ansåg den ifrågavarande jernvägsanläggningen vara af den framstående betydelse för landet, att då dess utförande ifrågakomme, borde tagas i noggrant öfvervägande, huruvida den icke företrädesvis borde byggas för statens räkning för att med statsbanenätet införlifvas, godt uppdraga åt jernvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för norra stambanans framdragande på andra sidan Lule elf med lämplig utgångspunkt från Bodens station eller en högst 6 kilometer från denna station belägen punkt å Boden—Gellivarebanan, och hufvudsakligen i den rigtning, som vore angifven medelst den af t. f. generalstabschefen förordade så kallade midtlinien, dock

att denna undersökning tills vidare och intilldess Kongl. Maj:t kunde finna skäl meddela vidare förordnande ej finge utsträckas längre än till Forsbyn i närheten af Kalix elf; hvarjemte styrelsen borde från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orten påräkna, i händelse banan skulle komma att byggas för statens räkning. Derjemte föreskref Kongl. Maj:t, att vid planens upprättande särskildt å de ställen, der banan skulle öfvergå vattendrag, de militära och tekniska fordringarna på anordningar borde söka bringas i erforderlig öfverensstämmelse med hvarandra; att samtidigt med jernvägsundersökningens verkställande utredning skulle åvägabringas, hvarest jernvägen ur militär synpunkt kräfd anläggning af särskilda vägar; att i kostnadsförslaget skulle upptagas det belopp, som erfordrades för sådana vägars utförande efter de för allmän landsväg gällande tekniska bestämmelser och för uppförande af landsvägsbroar öfver de vattendrag, der sådana brobyggnader ur militär synpunkt kunde anses erforderliga; samt att styrelsen skulle till chefen för landtförvarsdepartementet aflemna skriftlig anmälan om tiden för undersökningarnas verkställande, på det att militär myndighet kunde dervid närvara för att iakttaga hvad ur militärteknisk synpunkt vid planens uppgörande erfordrades.

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

Beträffande kostnaderna för de alternativa sträckningarna mellan Boden och Forsbyn har jernvägsstyrelsen meddelat, att, enär Norrbottens läns landsting den 25 september 1896 iklädt sig de förpligtelser, som

ingå i förut omförmälda villkor för banans anläggande, kostnaderna för jernvägs- och landsvägsanläggningarna beräknats på följande sätt:

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

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

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

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

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

Hvad beträffade frågan, vilkendera af de ofvan nämnda alternativa linierna vore att föredraga, hyste styrelsen den uppfattningen, att linien öfver Hasafors från trafiksynpunkt borde tillerkännas afgjort företräde. Dels vore den ej mindre än 7,348 meter kortare än linien öfver Niemi förs, dels framginge den öfver väsentligt bördigare trakter än denna sistnämnda. Om därför från militärteknisk synpunkt Hasa-

forsliniens byggande kunde tillåtas, tvekade styrelsen ej att förorda densamma till utförande.

Styrelsen har vidare till bedömande upptagit spørgsmålet, huruvida den ifrågasatta jernvägen bör åstadkommas genom statens försorg, och derom anfört, att samma skäl, som förestafvat den norrländska banans utsträckning till Boden, kunde i hufvudsak åberopas äfven för den nu ifrågasatta länken i den norrländska statsbanekedjan. I detta afseende hade framhållits, hurusom en jernväg, sådan som den nu ifrågavarande, vore egnad att såväl främja statens intressen som ock bidraga till utvecklingen inom den vidsträckta landsdel, som deraf komme att röna inflytande; att banans strategiska betydelse vore afsevärd, då derigenom möjliggjordes ett hastigt framförande af trupper och förnödenheter i händelse af fiendtligt angrepp; samt att från politisk synpunkt det vore af högsta intresse, att banan komme till stånd såsom egnad att närmare sammansluta aflägsna delar af Norrland med det öfriga Sverige.

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

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

I förevarande fråga har chefen för civildepartementet för egen del anfört följande:

»Då man under de senare åren utdragit stambanenätet norrut genom öfre Norrland till Boden, har det hufvudsakliga skälet varit, att man

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

På dessa skäl och med åberopande jemväl af hvad utaf myndigheterna i ärendet anförts, tvekar jag icke tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att hos Riksdagen väcka förslag om norra stambanans fortsättning på andra sidan Boden emot riksgränsen.

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

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

På sätt förut omförmälts, har jernvägsstyrelsen jemväl uppgjort förslag till anläggning i sammanhang med jernvägen af en landsväg Boden—Niemifors—Forsbyn. Enligt hvad jag inhemtat är det i hvarje

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

Det af Norrbottens läns landsting i fråga om upplåtelse af mark m. m. för jernvägsanläggningen fattade beslut, hvilket, enligt hvad jag inhemtat, numera vunnit laga kraft, är lika lydande med de af Riksdagen uti dess skrifvelse den 14 maj 1890 fastställda vilkor för då fattadt beslut om stambanans fortsättande från Vännäs till Boden, och hemställer jag, att hvad landstinget sålunda åtagit sig måtte föreslås såsom vilkor jemväl för det beslut, som må uti nu ifrågavarande afseende komma att fattas.»

I sammanhang härmed har utskottet skolat omförmåla, att i en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 166) herr *O. H. Ström*, med hvilken herr *N. Wallmark* instämt, föreslagit,

att Riksdagen

1:o måtte för färdigbyggande på två år af jernvägen från Boden till Ytter Morjärv bevilja ett anslag af 2,600,000 kronor att utgå under år 1898 samt besluta, att återstoden af den projekterade byggnadskostnaden skall utgå under år 1899;

2:o måtte besluta, att bansträckningen öfver Hasafors bör väljas, såsom varande både 7,348 km. kortare, 373,000 kronor billigare och för orten fördelaktigare än den både längre, dyrare och för orten ej så tillfredsställande sträckningen öfver Niemifors.

Till stöd för denna hemställan har motionären anført följande.

Då det icke blott för öfre Norrbotten utan för hela landet vore af största vigt, att jernvägens byggande bedrefves med större skyndsamhet, än som föresloges i Kongl. Maj:ts proposition, så att icke dess fortsättande till riksgränsen, som ju vore slutliga målet, oskäligt fördröjdes, ansåge motionären det vara fördelaktigare, att byggnadskostnaden fördelades på två i stället för fyra år. Härigenom skulle jernvägen till Ytter Morjärv blifva färdig år 1899, och fortsättningen derifrån till riks-

gränsen, under förutsättning af lika stort årsanslag, år 1901, vid hvilken tidpunkt den finska banan från Uleåborg till Torneå, som hela vägen komme att gå efter kusten, antagligen vore färdig, då terrängen för densamma vore ytterst gynsam.

De skäl, som talade för norra stambanans skyndsammare fullbordande, vore så väl i tal som skrift så ofta och så kraftigt framhållna, att det vore öfverflödigt här upprepa dem. Statens blomstrande finanser lade ej heller nu hinder i vägen härför.

Vid skärskådandet af den kongl. propositionen befunnes, att medan deri föresloges en byggnadstid af blott två år för den 131,225 km. långa, 9,054,000 kronor kostande banan Krylbo—Örebro och en byggnadstid af fyra år för den 189,457 km. långa, 16,216,500 kronor kostande Bohusbanan, föresloges en byggnadstid af fyra år för den blott 78,600 km. långa och 4,371,000 kronor kostande banan Boden—Ytter Morjärv. Då i genomsnitt på förstnämnda bana skulle byggas 65,612 och på Bohusbanan 47,364 km. årligen, skulle på Boden—Ytter Morjärvsbanan byggas blott 19,050 km. årligen och detta, ehuru byggnadskostnaden för Krylbo-banan uppginge till 68,988 kronor och för Bohusbanan ända till 85,594 kronor per km., medan den för Boden—Ytter Morjärvsbanan blott uppgår till 55,610 kronor per km.

Utan afund mot i afseende på kommunikationer förut ej lottlösa landsdelar, som nu föresloges att få dem ytterligare betydligt, ja stortadt utvecklade, kunde dock icke underlätas att påpeka, i huru än mycket större behof hela det stora öfre Norrbotten, hittills i saknad af jernvägar och dessutom klen försedt med andra vägar, vore af en skyndsammare utveckling af sitt kommunikationsväsende. Villigt och tacksamt erkändes, att i synnerhet på senare tider mycket blifvit af statsmagterna gjordt för kommunikationsväsendets utveckling och odlingens befrämjande i Norrbotten, men ännu återstode ofantligt mycket att göra i detta framtidsland.

Beträffande de alternativa båda linierna för jernvägens sträckning genom Råneå, en nordligare öfver Niemifors, hvilken nu föreslagits till byggande, och en sydligare öfver Hasafors, så framginge af jernvägstyrelsens utlåtande den 31 december 1896, att den sydligare linien öfver Hasafors i närvaro af en kommenderad generalstabsofficer först blifvit undersökt och befunnen lämplig äfven i strategiskt hänseende. Af någon orsak aflöstes emellertid denna stabsofficer af en annan, och först då denne påyrkade en nordligare linie, verkställdes undersökning äfven af linien öfver Niemifors, beläget 8 km. norr om Hasafors, hvilken nordligare linie på grund af tillförordnade chefsens för generalstaben

utlåtande af 5 sistlidne februari af departementschefen föresloges till utförande. Såsom ett hufvudskäl emot den sydligare linien hade ur militär synpunkt anmärkts, att denna linie ginge för nära kusten och därför lätt kunde blifva föremål för ett fiendtligt anfall. Men i verkligheten förhölle sig härmed så, att från den djupast in i landet skjutande och dertill ganska grunda hafsvikens kaj vid Strömsund vore ett afstånd af 21 km. till Hasafors, medan afståndet från kajen vid Töre i Nederkalix socken till den föreslagna banans ändpunkt Ytter Morjärv vore blott 19 km., utan att man hört generalstaben hafva ansett detta innebära någon fara för banans säkerhet. Motionären trodde därför icke, i synnerhet då det visat sig, att tvenne kontrollerande generalstabsofficerare haft differerande åsichter om den södra liniens lämplighet eller ej, att tillförordnade chefens för generalstaben åsigt ovilkorligen borde vara bestämmande för förkastandet af den sydligare linien, hvilken i alla hänseenden vore den lämpligaste, såsom varande både billigare, kortare och antagligen mera inkomstgifvande. Skulle de fredliga intressena, samfärdselns och odlingens befrämjande stå tillbaka för den allra ringaste anmärkning mot en jernvägssträcknings lämplighet ur strategisk synpunkt, blefve ju anslaget till en jernväg mera ett anslag för militära än för kulturella ändamål.

De skäl, hvarpå motionären stödde sin åsigt om Hasaforsliniens företräde framför Niemiforslinien, vore, förutom personlig kännedom om förhållandena, petitioner från ortens befolkning samt i synnerhet jernvägsstyrelsens utlåtande rörande denna linie, der det yttrades, »att linien öfver Hasafors från trafiksynpunkt borde tillerkännas afgjort företräde. Dels vore den ej mindre än 7,348 km. kortare, dels framginge den öfver väsentligt bördigare trakter än den nordligare linien öfver Niemifors, hvarför, om från militärsynpunkt Hasaforsliniens byggande kunde tillåtas, styrelsen icke tvekade att förorda denna till utförande». Man behöfde också blott kasta en blick på den karta, som åtföljde Kongl. Maj:ts proposition för att finna, hvilka svårigheter varit förenade med den nordliga liniens utstakande. Så många krökningar än hit, än dit, än mot norr, än mot söder, torde icke förekomma på någon annan jernväg, men de hade naturligtvis varit nödvändiga till följd af markens oländighet med stenbackar och moras, som måst kringgås.

Genom Hasaforsliniens antagande skulle dessutom en besparing i byggnadskostnaden af 373,000 kronor vinnas, hvilket ej vore en obetydlighet, utan i det närmaste skulle räcka till fullbordande af den återstående delen af banan från Ytter Morjärv till Forsbyn, som af jernvägsstyrelsen beräknats kosta 462,000 kronor.

Anläggning af
jernväg Kryl-
bo—Örebro.

Uti underdånig skrifvelse den 30 maj 1896 hade jernvägsstyrelsen fäst uppmärksamheten derå, att frågan om åstadkommande af snabbare och billigare jernvägsförbindelser mellan Norrland samt södra och vestra delarna af Sverige vore synnerligen förtjent af beaktande, och att, då de nuvarande förhållandena i afseende å jernvägstrafiken mellan dessa delar af vårt land lemnade mycket öfrigt att önska i fråga såväl om tidslängden som om kostnaderna för en resa, hvarje möjlighet till väsentlig förbättring af dessa förhållanden borde af samhället och dess myndigheter omfattas med intresse, och har styrelsen framhållit, att en dylik möjlighet enligt styrelsens förmenande förefunnnes i anläggning af en statsbana emellan Örebro och Krylbo. Redan en blick på jernvägskartan vore tillräcklig att ådagalägga, i hvilken väsentlig mån anläggningen af en jernväg mellan nämnda platser skulle bidraga till förkortande af väglängden för en resa mellan landets nordligare samt södra och vestra delar. Vid noggrannare undersökning befunnes det kortaste afståndet mellan Örebro och Krylbo på jernväg för närvarande utgöra 177 kilometer (vägen ginge då öfver Köping, Tillberga och Sala), under det att en direkt jernvägsförbindelse mellan ifrågasvarande orter torde kunna begränsas till en längd af 115 till 120 kilometer. Betydelsen af denna vägförkortning vore afsevärd redan ur synpunkten af orternas intressen, men komme att förnämligast hafva inflytande till underlättande af längdtrafiken mellan landets vidt skilda nordliga samt södra och vestra delar. En sådan jernväg skulle göra det möjligt för resande att med begagnande af nattåg från Göteborg eller Malmö redan följande förmiddag uppnå Gefle eller Falun och på aftonen hinna fram till Östersund eller Sundsvall. Godstrafiken komme jemväl att röna gynnsamt inflytande af denna jernvägsanläggning icke blott derigenom, att väglängden minskades, utan äfven derutinnan att godset kunde föras på en enda bana, statens, i stället för att, såsom nu vore förhållandet, med oundvikliga kostnader och uppehåll sändas genom flera banförvaltningars områden. Äfven förtjenade framhållas, att den trakt, som ifrågasvarande bana skulle komma att genomlöpa, vore en vigtig del af bergslagen i mellersta Sverige med många grufvor och gruffält, masugnar och jernbruk, samt att i följd häraf jernvägen antagligen komme att medföra betydlig ökning af såväl person- som godstrafiken på statens banor, hvilket förhållande kunde anses betrygga ett ekonomiskt gynnsamt resultat af banans anläggning. Slutligen skulle de enskilda banorna i mellersta Sverige, sammanslutna till en enhet, kunna komma att utöfva ett konkurrerande inflytande på statsbanorna, derest ej dessa senare

sattes i stånd att anordna den transiterande trafiken på ett fullt tillfredsställande sätt utan anlåtande af enskilda jernvägsförvaltningar.

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

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

Med öfverlemnande af plan och profilritningar jemte kostnadsförslag rörande en statsbana från Krylbo till Örebro har jernvägsstyrelsen, till hvars i statsrådsprotokollet (sid. 22—27) intagna yttrande utskottet tillåter sig hänvisa, anfört, att anläggningskostnaderna för de olika undersökta sträckningarna beräknats uppgå till följande belopp, nemligen:

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

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

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

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

Uti dessa belopp inginge kostnaden för rörlig materiel, som upptagits till 7,500 kronor per kilometer; och hade å de beräknade kostnaderna för expropriation afdrag gjorts för bidrag, som enligt till styrelsen inkomna handlingar från kommuner eller enskilde kunde för anläggningen påräknas — uppgående för linien till Sällinge väster om

Amäningen till 102,072 kronor 50 öre, för linien öster om nämnda sjö till 97,861 kronor och för linien Sällinge—Örebro till 16,280 kronor. För Frövilinierna vore uti kostnadsberäkningen intagen det för utvidgning och förändring af Örebro station erforderliga belopp.

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

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

Vid detta förhållande och då, ehuru någon beräkning af antalet kilometertons för hvardera linien icke kunnat uppgöras, likväl, såvidt styrelsen kunnat utröna, godset, som å vestra linien upphemtades, komme att fraktas å jernväg minst lika långt som godset å östra linien, ansåge

sig styrelsen ej kunna undgå att, i trots af vägförlängningen och öfriga olägenheter, som vidlåde vestra linien, skänka densamma ett bestämdt förord framför östra linien.

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

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

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

väg jemte statsbanan Örebro—Hallsberg bilda ifrågavarande förbindelseled — skulle dels medföra en väsentlig förkortning af väglängden för jernvägstrafik mellan södra och vestra delarna af Sverige, å ena sidan, samt Norrland, å den andra, dels öppna nya tillfällen till varuutbyte med vissa delar af bergslagen.

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

skulle tillskynda de jernvägsresande, kunde man, såsom en följd deraf, påräkna en ej obetydlig ökning af personfrekvensen å de norrländska banorna.

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

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

Statsrådet och chefen för civildepartementet har i frågan anført:

»Då, på sätt jernvägsstyrelsen framhållit, afsevärda fördelar skulle genom en jernvägsanläggning mellan Krylbo och Örebro beredas såväl jernvägstrafiken som allmänna posten mellan södra och vestra Sverige, å

ena sidan, och det norra Sverige, å den andra, samt ej blott denna bana kan antagas komma att gifva full afkastning å deri nedlagda kostnader, utan äfven betydlig ökning af såväl person- som godstrafiken å statens jernvägar jemväl å andra sträckningar deraf torde blifva en följd, anser jag mig ega välgrundad anledning till hemställan, att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen besluta byggandet af ifrågavarande bana.

Hvad angår de alternativa förslagen till jernvägens sträckning, anser jag på de af jernvägsstyrelsen anförda skäl, att å sträckan från Klingbo till Sällinge den vestra linien öfver Vestanfors bör föredragas framför den östra öfver Ferna. Jernvägsstyrelsen synes mig jemväl hafva andragit goda skäl för att staten, i stället för att från Spånga bygga ny jernväg öster om sjön Waringen, lämpligen bör bygga allenast linien Spånga—Frövi samt inköpa den del af Köping—Hults jernväg, som sträcker sig mellan Frövi och Örebro på vestra sidan om sagda sjö. Då emellertid Köping—Hults jernvägsaktiebolag icke är skyldigt att på några förut bestämda villkor till staten afstå allenast denna bandel, måste frågan om inlösen af densamma blifva beroende på de villkor, för hvilka den kan förvärfvas; och har bolaget ännu icke derom lemnat definitivt besked. Vid sådant förhållande lærer för närvarande ej kunna föreslås annat än att draga fram linien från Spånga öster om Waringen till Örebro. Eders Kongl. Maj:t täcktes alltså finna godt för närvarande föreslå jernvägens anläggande öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen för denna sträckning uppgjorda plan, dock med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå; lärande, derest antagligt saluanbud å linien Frövi—Örebro af bemälda bolag afgifves, förändrad framställning i anledning deraf kunna till Riksdagen göras.

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

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

I en inom Andra Kammaren afgifven motion (n:o 161) har herr *J. Johansson* från Noraskog hemställt, att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, i hvad den afsåge föreslagen jernväg från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro, måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om verkställande af ytterligare undersökning af berörda jernvägslinie för utrönande, huruvida det ej skulle vara både för staten och de särskilda orterna fördelaktigast och lämpligast, att banan från Skinskattebergs bergslag droges genom Ramsbergs, Lindes och Nora bergslager, samt att till kommande Riksdag framlägga det förslag angående ifrågavarande stambanas riktning och läge, som af en dylik undersökning kunde föranledas.

För undvikande af allt för stor vidlyftighet får utskottet hänvisa till motionen och de densamma åtföljande karta och öfriga bilagor.

Angående de inom Göteborgs och Bohus län tidigare framkomna jernvägsförslag tillåter sig utskottet hänvisa till statsrådsprotokollet (sid. 33—35) och vill här allenast erinra derom, att landstinget i underdånig skrifvelse år 1892 förklarar sig villigt dels att betala de kostnader, som vore förenade med anskaffande af nödig jord åt såväl de af landstinget år 1886 såsom statsbanor begärda jernvägslinierna Uddevalla—Ellös och Torp—Krossekärr som äfven för längdbanans fortsättning å ena sidan till vestkustbanan vid Göteborg och å andra sidan till norska gränsen, allt i händelse beslut om dessa liniers byggande fattades före utgången af år 1897, dels ock att understödja byggandet af jernvägar med 0,891 eller 1,435 meters spårvidd inom länet för de delar deraf, som icke undfinge statsbanor, med ett belopp för kilometer af 4,000 kronor för den förra och 7,000 kronor för den senare spårvidden.

*Längdbana
genom Bohus-
län.*

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

Då denna framställning föredrogs inför Kongl. Maj:t, förklarade Kongl. Maj:t sig anse jemväl nu ifrågavarande jernvägsanläggning vara af den framstående betydelse för landet att, då dess utförande

ifrågakomme, det borde tagas i noggrant öfvervägande, huruvida den icke företrädesvis borde byggas för statens räkning för att med statsbanenätet införlifvas, och uppdrog Kongl. Maj:t åt jernvägsstyrelsen att gå i författning om verkställande af de undersökningar och utredningar, styrelsen, efter tagen kännedom om uppgjorda planer och kostnadsberäkningar för en längdbana genom Bohuslän och sedan styrelsen rörande banans fortsättning inom Norge satt sig i förbindelse med vederbörande myndigheter derstädes, kunde finna vara af omständigheterna påkallade för åstadkommande af fullständig plan och kostnadsförslag till en fullt statsbanemässig jernväg genom Bohuslän i sträckning från Göteborg norrut; och skulle styrelsen från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orterna påräkna, i händelse banan skulle komma att byggas för statens räkning.

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

Vid fullgörandet af det jernvägsstyrelsen meddelade uppdraget hade, enligt hvad styrelsen vidare förmäler, de genom landstingets

försorg uppgjorda planerna för längdbanans sträckning lagts till grund för undersökningen, och desamma hade i fråga om liniens framdragande befunnits i hufvudsakliga delar kunna godkännas. Det oaktadt förefunnnes stor skilnad emellan det på styrelsens föranstaltande utarbetade förslag och de genom landstingets försorg upprättade, detta beroende på nödvändigheten att för statsbana använda andra lutnings- och krökningsförhållanden än dem, som antagits kunna för en tilltänt enskild bana godkännas.

För de af jernvägsstyrelsen verkställda undersökningar af olika sträckningar och jernvägsstyrelsens derpå grundade förslag redogöres härafter i statsrådsprotokollet sid. 39—44.

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

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

I fråga åter om jernvägens framdragande genom Bullaredalen och förening med Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke station, hade en sådan linie redan genom landstingets försorg undersökts, men kunde nu anses uppgifven, sedan landstingets samtliga jernvägskomitéeer förordat linien öfver Svinesund. Enligt styrelsens åsigt egde ock linien genom Vette, Tanums och Qville härad väsentliga

företräden framför linien genom Bullaredalen, enär den dels berörde fruktbarare och folkrikare trakter än den sistnämnda, dels ock kunde genom en kort bibana till Krossekärr sättas i förbindelse med en isfri hamn, hvilket sistnämnda vore af stor betydelse särskildt för fiskerinäringens utveckling. Dertill komme att den linie, som vore ämnad att förena banan genom Bullaredalen med norska jernvägsnätet vid Præstebakke, skulle erhålla högst ofördelaktiga lutnings- och krökningsförhållanden, i det att stigningen skulle på en sträcka af 4 kilometer blifva 1 : 53 och på ett ställe kurvor med allenast 220 meters radie skulle komma till användning. Det vore uppenbart, att sådana anordningar komme att blifva för den genomgående trafiken högst ofördelaktiga. Vid sådana förhållanden hemställer styrelsen, att det norska departementets omförmälda hemställan icke måtte till någon åtgärd föranleda.

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

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

Jernvägsstyrelsen har förordat, att jemväl den nu ifrågavarande jernvägen borde såsom statsbana utföras. Bland de skäl, som härför kunde anföras, har jernvägsstyrelsen i första rummet, såsom egande betydelse för landet i dess helhet, framhållit banans gynsamma inflytande på den genomgående trafikens till och från Norge anordnande. Äfven å denna bana kunde tillämpas hvad på sin tid framhållits såsom skäl för inköp af vestkustbanan, eller den synnerliga betydelse, som för staten låge deri, att den vore innehafvare af förbindelselinier mellan landets hufvudcentra och orter utom riket, så att utan förmedling af enskilda jernvägsbolag samtrafikaftal skulle kunna förberedas och af-

slutas med andra länders jernvägsförvaltningar. Det torde nemligen ej kunna betviflas, att en sådan bana inom ganska kort framtid komme till stånd, om ej genom statens försorg, så genom enskild företagsamhet. Skulle det sistnämnda inträffa, blefve banan fullt likställd med vestkustbanan före dess inköp af staten, och tillämpningen af de ofvan nämnda grundsatserna skulle då betinga äfven den bohuslänska banans inköp. Då så vore förhållandet, syntes det vida förmånligare, att staten sjelf ombesörjde jernvägens byggande, så mycket mer som detta borde, genom landstingets erbjudande af fri jord, kunna ske för väsentligt billigare belopp, än en inlösen i framtiden af en enskildt bolag tillhörig längdbana genom Bohus län komme att betinga.

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

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

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

Enligt hvad ofvan meddelats, hade jernvägsstyrelsen vid uppgörandet af planen till längdbanan icke kunnat afgifva förslag till banans inledande å statsbanestationen i Göteborg, emedan ett dylikt inledande stode i samband med frågan om anordnande af en centralbangård i Göteborg, hvilken fråga ännu var under ompröfning hos styrelsen. Sedan utredningen angående ifrågavarande centralbangård numera fortsatts och deraf framgått, att det för centralbangården nödiga

gemensamma stationshuset icke kunde ifrågasättas att uppföras annorstädes än i närheten af och öster om det nuvarande stationshuset vid statsbanan, har styrelsen uti underdånigt utlåtande den 1 februari 1897 föreslagit, att inledandet af den bohuslänska banan från Olskroken till Göteborgs statsbanestation skulle ske sålunda, att banan framdroges jemsides med vestra stambanan, i hvilket fall ingångsspåret blefve användbart äfven för banans inledande på den ifrågasatta centralbangården. Kostnaden för jernvägens framdragande å nämnda sträcka, hvilket kräfde bro öfver Gullbergsån, hade beräknats uppgå till 100,000 kronor. Då emellertid den bohuslänska längdbanans hufvudsakliga betydelse för staten vore att söka uti den möjlighet till förbättrad anordnande af den genomgående trafiken till och från Norge, som derigenom åstadkommes, måste direkt förbindelse anordnas mellan bohuslänska statsbanan och vestkustbanan, och styrelsen hade därför, under förutsättning att den bohuslänska banan komme att utgå från Göteborgs statsbanestation, låtit uppgöra förslag till ett förbindelse-spår mellan vestkustbanan och nämnda station, hvilket förslag slutade å en kostnad af 436,000 kronor utöfver till expropriation redan beviljade anslag af 100,000 kronor. Dessutom fordrade de nämnda båda banornas införande till Göteborgs statsbanestation åtskilliga uppgifna förändringar vid såväl nämnda station som Olskroken samt å linien mellan dessa stationer, hvilka förändringar beräknats kosta 316,000 kronor. På grund af hvad sålunda och i öfrigt förekommit hemstälde jernvägsstyrelsen att Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta proposition om anslag till dels bohuslänska längdbanans inledande å Göteborgs statsbanestation för en beräknad kostnad af 100,000 kronor, dels anläggning af förbindelse-spår mellan vestkustbanan och Göteborgs statsbanestation för en uppskattad kostnad af 436,000 kronor, dels ock behöflig utvidgning och förändring vid Göteborg för ett beräknadt belopp af 316,000 kronor.

T. f. chefen för generalstaben har rörande förslaget till statsbana genom Bohus län anført, att denna banas militära betydelse egentligen låge endast deruti, att den framginge i närheten af Bohus läns regementes mötesplats Backamo, som för närvarande saknade jernvägsförbindelse, samt framhållit att, derest jernvägen och nämnda mötesplats skulle i fredstid draga full fördel af hvarandra, banan borde mellan sjön Stora Hällungen och Ljungskile utstakas i en östligare rigtning öfver Grinneröd samt station anläggas i närheten af mötesplatsen.

I statsrådsprotokollet omförmäles härjemte, att herr A. V. Ljungman i en till chefen för civildepartementet ingifven skrift af den 8 sistlidne februari framhållits *dels* Uecklum-liniens företräden framför linien

öfver Stenung, dels ock behovet af att jernvägslinien något vester om Uddevalla i Herrestads socken gifves ett sådant läge, att en lämplig anknytningspunkt kunde erhållas för en utfartsbana till Morlanda—Ellös.

För egen del har chefen för civildepartementet i denna fråga anfört följande:

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

Hvad de ifrågasatta olika linierna angår och först anslutningen till norska jernvägsnätet, är, enligt mig lemnadt meddelande, norska regeringen villig att föreslå norska stortinget anslutning mellan en eventual bohuslänsbana och norska jernvägsnätet, men kan, då erforderlig utredning ännu icke egt rum, för närvarande icke uttala sig om valet af linie och ej heller om tidpunkten, då sådant förslag kan komma att föreläggas stortinget, i vidsträcktare mån än att detta i hvarje fall skall ske så tidigt, att anslutningen må kunna ega rum när bohuslänsbanan skulle vara fullbordad eller 1901. På de af jernvägsstyrelsen anförda skäl synes mig emellertid från svensk sida icke kunna ifrågasättas, att linien drages genom Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke, utan jernvägen böra dragas fram till Svinesund i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen uppgjorda planen. Jemväl beträffande jernvägens inledande på Göteborgs statsbanestation och dess sträckning i öfrigt läser jernvägsstyrelsens förslag i hufvudsak böra följas. De för Ytterbysträckningen åberopade skäl — att den skulle genomgå den bördigaste delen af Hisingen och underlätta åstadkommandet af bibana till Tjufkil — huru beaktansvärda de än må vara, torde dock ej kunna tillmätas den betydelse, att denna sträckning bör väljas framför den

308,000 kronor billigare Kongelfssträckningen. Linien skulle alltså komma att gå från Göteborg öfver Olskroken, Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, dock med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå. Vid jernvägens utförande kan då tagas i öfvervägande, huruvida densamma kan dels, såsom t. f. chefen för generalstaben hemställt, mellan Svenshögen och Ljungskile dragas närmare Backamo mötesplats, dels ock i enlighet med A. V. Ljungmans framställning strax norr om Uddevalla gifvas en för anslutning med en blifvande bibana till Ellös lämpligare sträckning. Någon åtgärd från statens sida för anläggande af utfartsbanor till de viktigare platser vid sjelfva kusten torde deremot för närvarande icke böra ifrågasättas, helst som landstinget beslutit bidraga till sådana jernvägars åstadkommande såsom enskilda banor.

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

Äfven för nu ifrågavarande jernvägsanläggning torde, med stöd derjemte af 1892 års landstings gjorda erbjudande, böra stadgas enahanda vilkor i afseende å vederbörandes skyldighet att upplåta mark m. m., som under senaste åren plägat föreskrifvas beträffande statens jernvägsbyggnader, dock med den ändring, som betingas deraf att jernvägen här kommer att framgå genom trakter, hvilka i allmänhet äro synnerligen fattiga på skog, hvarjemte skäl icke synes för handen att för den allenast 1,3 kilometer långa sträcka i närheten af Göteborg, å hvilken jernvägen skulle genomgå Elfsborgs län, från detta län ifrågasätta sådan upplåtelse.»

Herr A. V. Ljungman har i en inom Andra Kammaren afgifven motion n:o 163 hemställt,

att Riksdagen måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition om anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund under följande ändrade vilkor, nemligen:

1:o) att af Göteborgs och Bohus läns landsting skall, så väl för den nämnda banan Göteborg—Svinesund som för de bibanor till den-

samma, hvilka staten möjligen kan komma att före utgången af år 1950 bygga, kostnadsfritt upplätas:

dels för all framtid:

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

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

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

dels under arbetets fortgång:

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

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

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

2:o) att bemälda bana Göteborg—Svinesund å sträckningen genom Herrestads socken gifves ett för anslutningen af en blifvande bibana till Orust lämpligare läge än det, den af jernvägsstyrelsen förordade linien erbjuder med anknytningspunkt blott i Uddevalla.

I öfrigt får utskottet hänvisa till motionen och de dervid fogade bilagor.

Om den tid, inom hvilken de olika banorna beräknas färdigbyggda, och om kostnadsbeloppens fördelning å de särskilda åren kan upplysning inhämtas af följande i statsrådsprotokollet intagna tabell:

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

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

för stambanan Boden—Ytter Morjärv	kronor	150,000: —
» landsvägen Boden—Forsbyn	»	40,000: —
» statsbanan Krylbo—Örebro	»	750,000: —
» „ Göteborg—Svinesund.....	»	750,000: —

eller tillsammans kronor 1,690,000: —

I en inom Första Kammaren väckt motion (n:o 26) har herr *J. M. Ekströmer* föreslagit, *Entreprenad-systemet.*

att Riksdagen ville vid beviljandet af anslag för utförande af jernvägar genom statens försorg fästa det vilkor, att, efter uppgörande af nödiga ritningar med beskrifningar och under behöflig kontroll, detta utförande, der så utan förlust för staten kunde ske, hädanefter måtte ega rum med tillämpning af entreprenadsystemet.

Till stöd för denna hemställan har motionären anført hufvudsakligen följande.

Under tiden från och med 1855 och intill nuvarande tidpunkt, under hvilken vårt stambanenät blifvit utfördt, hade detta utförande alltid skett på statens risk och räkning utan tillämpning af entreprenadsystemet.

Samtidigt med byggnaderna af statens jernvägar hade äfven pågått byggnader af enskilda bolags jernvägar. Dessa sistnämnda, som under första åren utfördes för bolagens egen risk och räkning, utfördes numera i regel genom entreprenörer, som gjort dylika byggnader till sin speciella uppgift.

Utan att vilja klandra det sätt, på hvilket statens jernvägsbyggnader blifvit utförda, ej heller ingå i undersökning af de med dessa byggnaders utförande förenade kostnader, vore det dock gifvet, att med systemet att genom egna tjänstemän verkställa arbeten i ett sådant omfång alltid måste inrymmas möjligheten af att utförandet kommer att anförtros mindre praktiskt anlagda individer, hvarigenom ett förlösande af medel måste blifva en ovilkorlig följd.

Entreprenadsystemet erbjöde åter den fördel, att endast de mest praktiskt och energiskt begåfvade med framgång kunde inlåta sig i täflan, hvarigenom äfven utförandet medelst detta system blefve billigare, på samma gång erfarenheten visat, att det varit af tillfredsställande beskaffenhet.

Då det nu ifrågasattes att å nyo i större skala påbörja jernvägsbyggnader för statens räkning, så syntes äfven tidpunkten vara inne att vid utförandet af dessa tillämpa entreprenadsystemet.

Tidpunkten vore så mycket lämpligare, som förutvarande förvaltning och tjänstemän upphört med sin verksamhet, dels blifvit pensionerade, dels erhållit annan anställning, och staten således ej kunde hafva någon förbindelse att å nyo uppsätta en dylik tjänstemannacorps, hvilken, med de många former, som vid handhavande af statens angelägenheter måste iakttagas, blefve både talrik och kostsam och i väsentlig mån komme att bidraga till ökande af kostnaden för anläggningarna i fråga.

Någon svårighet att erhålla fullt kompetente och vederhäftige entreprenörer torde ej heller numera förefinnas. Öfriga statens arbeten såsom allmänna byggnader m. m. utfördes ju i regel genom entreprenad, och man hade svårt att fatta, hvarför statens jernvägsbyggnader derifrån skulle utgöra ett undantag. Att utförandet skulle ega rum först sedan behöfliga ritningar med beskrifningar blifvit uppgjorda och under behöflig kontroll, torde falla af sig sjelft.

Det ämne, hvarmed nämnda motion sysselsätter sig, beröres jemväl i det till förevarande kongl. proposition fogade utdrag af statsrådsprotokollet. Deri lemnas nemligen en redogörelse för hvad jernvägsstyrelsen andragit i fråga om sättet för de föreslagna arbetenas bedrivande.

Till en början har styrelsen erinrat hurusom, efter det Riksdagen i sin skrifvelse den 5 maj 1886 angående fortsättning af norra stam-

banan ansett det önskvärdt, att så stor del af arbetet som tjenligt och möjligt kunde vara utfördes vare sig på beting eller efter pröfning af infördrade anbud på entreprenad, arbetena vid de sedermera utförda statsbanebyggnaderna verkstälts med användande af entreprenadsystemet i begränsad form, grundadt på s. k. arbetsaftal, af hvilka hvart och ett endast omfattat arbeten af särskild art; och har styrelsen ansett användningen af detta system hafva visat ett i ekonomiskt hänseende fördelaktigare resultat, än som skulle kunna väntas i fråga om arbete af lika god beskaffenhet utfördt å fullständig entreprenad.

Till vidare utveckling af sina åsichter i detta hänseende har styrelsen anfört:

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

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

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

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

Genom arbetets anordnande med tillämpning af förut nämnda arbetsaftal lemnades tillfälle att anförtro hvarje slags arbete endast åt sådana arbetsförmän, hvilka visat sig dels sjelfva vara dermed fullt förtrogna, dels äfven i sina arbetslag använde dugliga och pålitliga arbetare, hvarigenom arbetets utförande på ett i hvarje del tillfredsställande sätt i afsevärd grad betryggades. I synnerhet gjorde detta sig gällande i fråga om broars grundläggning, hvarvid måste nedläggas den största omsorg, för att särskildt de förberedande grundläggningsarbetena, såsom spänkning, pålning, betongjutning och dylikt, blefve utförda på ett för brobyggnadens framtida bestånd fullt betryggande sätt, enär felaktigheter härutinnan sedermera vore ytterst svåra och i många fall omöjliga att afhjälpa utan en mer eller mindre fullständig och dyrbar om-

byggnad. För att ernå detta mål hade företrädesvis uppmärksamhet egnats åt ifrågavarande grundläggningsarbeten, hvilka ofta fördelats å smärre aftal eller betingsuppgörelser, hvar och en omfattande en del af arbetet, som kräft särskild yrkesskicklighet, under det att jemväl i många fall aflöning utgått efter dagspenning — allt under den noggrannaste tillsyn och kontroll af vederbörande arbetsbefäl. Härtill komme, att — oaktadt de mest omsorgsfulla och omfattande förberedande undersökningar — under ett sådant grundläggningsarbets fortgång ofta kunde visa sig oförutsedda omständigheter, hvilka nödvändiggjorde en ändring af det uppgjorda förslaget i vissa detaljer, om arbetet skulle uppfylla sitt ändamål; och skulle dylika ändringar ofta vålla förvecklingar och i alla händelser en till sina följder oberäknelig tidsutdrägt, i händelse arbetet i sin helhet vore beroende af entreprenad med derfor fastställda ritningar och föreskrifter.

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

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

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

ningar med deraf följande förvecklingar jemte mer eller mindre kostsamma ändringar af de gjorda anläggningarna.

Banbevakningsbostäder och husbyggnader å bangårdar hade efter införandet af aftalssystemet i allmänhet blifvit uppförda å entreprenad, dervid dock grundläggning och sockelmurning verkstälts enligt särskildt arbetsaftal samt staten mestadels — åtminstone för de sistnämnda byggnaderna — anskaffat och bekostat erforderliga materialier, och detta på grund af svårigheten att erhålla antagliga anbud å uppförande af husbyggnader i de aflägsna trakter, hvarest statsbanebyggnad under nämnda tid hufvudsakligen bedrifvits, i det att de långa och svåra materialtransporterna verkat afskräckande för anbuds afgifvande, hvarigenom de få anbudsgifvarne föranledts att i brist på konkurrens uppdrifva sina fordringar allt för högt. Vid banbyggnad i sydligare trakter, hvarest rikligare tillgång å kommunikationer och kortare transportväg aflägsnade nyssnämnda svårigheter, torde emellertid husbyggnader — åtminstone beträffande delen ofvan sockeln — kunna med fördel utföras å fullständig entreprenad, dock under sträng kontroll med afseende å såväl materialier som arbete.

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

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

Öfriga vid en jernvägsbyggnad förekommande, här ofvan icke

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

Beträffande den inverkan, som tillämpningen af fullständigt entreprenadsystem skulle utöfva å förvaltningskostnaderna, hade den genom nådigt bref den 31 juli 1885 tillsatta jernvägskomitén förebragt närmare utredning. Sålunda framginge af dess den 14 december 1885 afgifna betänkande, att i vissa länder, hvarest entreprenadsystemet användes vid statsjernvägars anläggning, den för tillsyn af arbetet anställda personalen öfverstege i antal den personal, som vid bygandet af svenska statsbanorna bestridt på en gång både tillsyn och arbetsledning. Att detta jemväl skulle blifva händelsen i Sverige, syntes alldeles gifvet med hänsyn till såväl de klimatiska förhållandena, hvilka i vissa fall kräfde särskilda åtgärder vid arbetets utförande, som äfven nödvändigheten af noggrannare tillsyn i den mån kontrollanten sjelf vore utsluten från arbetets ledning och sålunda mindre förberedd på de tillfällena, då hans uppmärksamhet härutinnan företrädesvis borde tagas i anspråk. Ett dylikt förhållande gjorde sig i synnerhet gällande vid en sådan banbyggnad som den ifrågasatta statsbanan genom Bohuslän, hvarest de talrikt förekommande brobyggnaderna samt viadukterna i följd af därför erforderliga omfattande och magtpåliggande grundläggningsarbeten, hvilka icke en enda dag kunde lämpligen lemnas utan tillsyn, skulle tillsammans med öfriga arbeten kräfva kontrollanter till ännu större antal, än hvad ofvan nämnts, helst som man icke alltid kunde påräkna, att fullt yrkesskicklige och bepröfvade arbetare vid dessa byggnader användes.

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

Deremot skulle, enligt jernvägsstyrelsens åsigt och såsom nyssnämnda komité jemväl framhållit, behofvet af den personal, som användts vid förvaltningen af arbetsmaterialen samt dennas redovisning och bokföring, minskas genom tillämpning af entreprenadsystemet; men att realisera förrådet för att kunna undvara ifrågavarande personal torde vara mindre välbetänkt, ty derigenom skulle staten nästan afskåra

möjligheten för sig att förkasta för högt tilltagna entreprenadanbud och att eventuellt utföra arbetena under egen förvaltning. För närvarande vore nemligen inom landet antalet jernvägsentreprenörer, som skulle kunna täfla om generalentreprenad å statsbanebyggnader, icke större, än att dessa kunde sinsemellan träffa öfverenskommelse om anbuds afgifvande, hvarigenom förhoppningen om verksam konkurrens blefve illusorisk; och för att möta såväl denna eventualitet som äfven risken att möjligen behöfva öfvertaga en försunlig entreprenörs återstående arbeten måste arbetsförrådet bibehållas. I förbigående nämndes, att dylikt öfvertagande af kontraheradt arbete hittills ytterst sällan vid statsbanebyggnaderna erfordrats, och hade dervid för öfrigt, med anledning af de brukliga aftalens jemförelsevis ringa omfattning, icke förorsakats nämnvärda olägenheter.

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

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

Generalentreprenadssystemets tillämpning vid de statsbanebyggnader, för hvilka undersökningar under år 1896 blifvit verkställda, skulle kräfva förberedande utredningar af förut nämnda beskaffenhet till sådan

omfattning, att desamma svårigen kunde — särdeles för de längre bansträckningarna, nemligen mellan Krylbo och Örebro samt genom Bohuslän — beräknas vara afslutade under år 1897.

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

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

Emot hvad jernvägsstyrelsen i nu omförmälda hänseende anfört har departementschefen förklarar sig icke hafva någon erinran att framställa.

*Utskottets
yttrande.*

Då utskottet nu går att yttra sig angående anläggandet af ofvan omförmälda tre nya statsbanor, önskar utskottet till en början framhålla, hurusom ett påbörjande och utförande af så betydliga arbeten för statens räkning samtidigt dermed, att den enskilda företagsamheten synes i högre grad än vanligt rigta sig på jernvägsbyggande, icke kan undgå att ingifva vissa betänkligheter. Enligt upplysningar, som utskottet från vederbörligt håll förskaffat sig, voro vid 1896 års slut under byggnad enskilda jernvägar med en längd af 486,1 kilometer och en beräknad

kostnad af 12,782,500 kronor. De jernvägar, hvarå koncession erhållits, ehuru vid nämnda tidpunkt arbete derå ej påbörjats, hade en längd af tillhoppa 1,081,4 kilometer med en beräknad kostnad af 36,075,182 kronor. Härförutom är koncession sökt å jernvägar, hvilkas sammanlagda längd utgör 1,925,21 kilometer och som beräknas kosta inalles 75,712,476 kronor. Sannolikt är visserligen, att en del af de ifrågasatta jernvägarne ej kommer till stånd, men antalet af dem, som ega utsigt att blifva utförda, torde likväl i hvarje fall vara mer än tillräckligt, för att tveksamhet skall uppstå om lämpligheten af att öka den stora mängden enskilda jernvägsarbeten med byggandet af 319,28 kilometer statsbanor för tillsammans 29,644,500 kronor, utom påräknade bidrag från lands-ting, kommuner eller enskilde.

Det lärer icke kunna förnekas, att under de senaste åren kapitalbildningen inom landet till följd af gynsamma ekonomiska förhållanden fortgått kraftigare än under föregående tid. Derom torde, bland mycket annat, äfven vittna just de jernvägsplaner, hvilka framträdt så godt som öfverallt i rikets södra och mellersta orter. Men då, å ena sidan, ingen visshet finnes eller kan finnas om varaktigheten af de förhållanden, i hvilka nuvarande rikliga penningtillgång eger sin grund, samt, å andra sidan, erfarenheten noggsamt visat, att under perioder med relativt öfverflöd på ledigt kapital öfverspekulation lätt inträder, förr eller senare oundvikligen medförande tider med långt mindre gynsamma ekonomiska villkor, synes nödig varsamhet bjuda, att icke på en gång alltför stor del af det tillgängliga kapitalet bindes i nya jernvägsanläggningar. Den tidpunkt ligger ännu ej synnerligen långt tillbaka, då genom ett dylikt förfarande så allvarsamma svårigheter tillskapades, att för deras utjemnande kräfdes statens mellankomst.

Om hvad sålunda blifvit erinradt hufvudsakligen hänför sig till framtiden, gifves det dock olägenheter, som härflyta af ett forceradt jernvägsbyggande och hvilka drabba lika mycket den närvarande tiden som framtiden. Utskottet syftar härmed på det ofta öfverklagade förhållandet, att jernvägsarbetena draga till sig en betydlig arbetsstyrka till skada för jordbruk och öfriga näringar, som derigenom kunna på ett kämbart sätt beröfvas erforderliga arbetskrafter. När sedermera en tid inträder, då jernvägsarbetena drifvas i väsentligt mindre omfång, efterföljes bristen på arbetskraft af ett lika stort, om icke större ondt, bristen på arbete. Väl är det sant, att sådant icke kan genom statens försorg förekommas, men den fordran torde likväl både kunna och böra ställas på staten, att den icke genom sina åtgärder bidrager till framkallandet af nu nämnda olägenheter. Enligt utskottets uppfattning

skulle emellertid staten åsidosätta berörda fordran, om för dess räkning så betydande arbeten som de, hvarom här är fråga, skulle på en gång påbörjas, helst dessa arbeten efter beräkning äfven komme att ungefär samtidigt upphöra.

I sammanhang med detta uttalande, som berör förhållandena å den allmänna arbetsmarknaden, vill utskottet fästa uppmärksamheten derpå, att jemväl för staten sjelf såsom arbetsgifvare ett samtidigt byggande af de föreslagna banorna skulle medföra olägenheter, hvilka undginges, derest jernvägarne — om de öfverhufvud alla böra komma till utförande och anläggas såsom statsbanor — icke byggdes på en gång. Det är nemligen gifvet, att för den händelse, banorna utföras successivt, staten icke skulle behöfva för arbetet anställa tre särskilda arbetschefer, ej heller ett så stort antal under dem lydande ingenjörer och andra biträden, som blifver nödvändigt, om den arbetsplan tillämpas, hvilken angifves i den kongl. propositionen, enär de personer, som antagas för arbetet å en bana, efter dess färdigbyggande kunna förflyttas till annat ställe. Genom jernvägarnes byggande successivt vunne staten dessutom den fördel, att äfven arbetsmaterielen kunde öfverföras från en byggnadsplats till en annan och anskaffandet af dylik materiel följaktligen inskränkas. För öfrigt skulle möjligen kunna ifrågasättas, huruvida icke ur ekonomisk synpunkt vore lämpligare att arbetet på hvarje särskild jernväg drefves mera intensivt, än som ställes i utsigt i den kongl. propositionen, och dertill skulle tillfälle lättare yppas, om jernvägarne ej byggdes samtidigt.

Af det nu sagda torde framgå, att utskottet icke anser sig kunna tillstyrka beslutandet och påbörjandet af alla de tre föreslagna jernvägarne. Åt hvilken eller hvilka af dessa i närvarande stund bör skänkas företräde till utförande, har icke varit svårt för utskottet att för dess del afgöra, enär enligt utskottets tanke bestämda skäl tala deremot, att linierna *Krylbo—Örebro* och *Göteborg—Svinesund* nu beslutas.

Innan utskottet angifver sin ståndpunkt i detta hänseende, vill utskottet förutskicka den erinran, att dessa jernvägars beräknade rentabilitet till icke obetydlig grad beror derpå, att de nödvändigtvis måste komma att från redan existerande banor draga till sig en afsevärd del af deras trafik. I fråga härom kan utskottet, hvad beträffar linien *Krylbo—Örebro*, meddela, att i en af sakkunnig person upprättad promemoria, af hvilken utskottet fått taga kännedom och hvars tillförlitlighet utskottet saknar anledning betvifla, beräknats, att genom anläggande af en statsbana mellan nämnda orter Köping—Hults jernväg skulle förlora omkring 157,000 kronor om året samt Stockholm—Vesterås—Bergslagens och

Sala—Tillberga jernvägar omkring 225,000 kronor årligen, allt efter trafikförhållandena under år 1896. För en statsbana Göteborg—Svinesund med anslutning till det norska jernvägsnätet föreligga inga liknande uträkningar, men påtagligt är, att genom en dylik bana såväl Bergslagens jernväg som den s. k. Dalslandsbanan skulle gå miste om en mycket inbringande trafik, en förlust, som för sistberörda bana för visso blefve af det mest känbara slag. Att en linie Krylbo—Örebro kommer att minska trafiken på andra, äldre statsbanedelar torde knappt behöfva erinras.

Om båda ifrågavarande banor gäller enligt utskottets uppfattning den anmärkningen, att en tillräckligt noggrann undersökning icke synes hafva egt rum, i hvilken omfattning bidrag böra kunna fordras från orternas sida. Utskottet förmenar nemligen, att dessa jernvägar ega så stor lokal betydelse, att för deras byggande såsom statsbanor med fog kan uppställas kraf på större bidrag än dem, hvilka den kongl. propositionen innehåller och som äro desamma som de, hvilka uttagits vid stambanans framdragande genom öfre Norrland och enligt Kongl. Maj:ts förslag jemväl skola gälla statsbanans fortsättande på andra sidan Boden. Utskottet kan ej bortse derifrån, att på de orter, Krylbo—Örebro och Göteborg—Svinesunds jernvägar skola genomlöpa, böra kunna ställas andra fordringar på bidrag, än då fråga är om öfre Norrland, ej minst med hänsyn till nämnda jernvägars lokala betydelse. Särskildt vill utskottet betona, att Göteborgs och Bohus läns landsting år 1892 fattat ett beslut om understödjande af jernvägsanläggningar inom länet, hvilket beslut var af den vidsträckta beskaffenhet, att landstinget synes kunna antagas vara villigt att, om så påfordras, lemna större bidrag till en statsbana genom länet än de nu ifrågasatta.

Öfvergår utskottet härefter till att betrakta hvarje bana för sig, fäster utskottet först uppmärksamheten derpå att, om man strängt fasthåller det uppgifna hufvudsakliga ändamålet med linien Krylbo—Örebro, eller förkortandet af jernvägsförbindelsen mellan södra och vestra Sverige, å ena, samt norra Sverige, å andra sidan, den s. k. östra linien öfver Ferna eger afgjort företräde framför den af Kongl. Maj:t föreslagna vestra öfver Vestanfors, som är $5\frac{1}{4}$ kilometer längre. Hvad som talat till förmån för den sistnämnda linien, har varit den förväntade större trafiken derå, hvilken skulle tillföras banan från Fagerstaverken. Sedan den kongl. propositionen afgafs, hafva dock inträffat åtskilliga omständigheter, som ej kunna fränkännas en ganska stor betydelse. Dels har genom de förändringar, som komma att ega rum i Stockholm—

Vesterås—Bergslagsbanans förhållanden, sannolikheten väsentligen vuxit för åstadkommandet af jernväg mellan Vestanfors och Engelsberg, utgörande en del af den koncessionerade banan Vansbro—Ludvika—Engelsberg, och dels har koncession sökts å en jernväg Ramnäs—Kolbäck. Kommer den förra af dessa förbindelser till stånd, kan statsbanan Krylbo—Örebro ingalunda med säkerhet påräkna den viktiga trafiken från Fagerstaverken, och fråga blifver då, om skälen för linien öfver Vestanfors kvarstå eller om ej östra linien öfver Ferna bör föredragas. Bygges åter jernväg mellan Ramnäs och Kolbäck, torde behofvet af banan Krylbo—Örebro kunna starkt ifrågasättas, emedan i slikt fall möjlighet öppnas att på ett enklare sätt än genom anläggandet af sistnämnda bana förbinda de norrländska jernvägarne med mellersta och södra Sveriges bansystem.

Föreligga alltså starka skäl till uppskof med beslut om byggande af den föreslagna statsbanan från Krylbo till Örebro, gäller detta emellertid äfven banan *Göteborg—Svinesund*. Utom de för dessa båda banor gemensamma anmärkningar kan nemligen mot sistnämnda jernväg anföras, att, enligt hvad den kongl. propositionen gifver vid handen, banans anknytningspunkt med det norska jernvägsnätet tills vidare är alldeles obestämd. Då emellertid Bohuslänsbanan icke kan tänkas såsom statsbana utan förbindelse med de norska banorna, synes det utskottet gifvet, att, innan beslut fattas om anläggning af en statsbana genom Bohuslän, visshet bör vara vunnen, icke blott derom att banan blifver sammanbunden med Norges jernvägar, utan äfven derom att anknytningen sker på ett tillfredsställande sätt. I intetdera af dessa afseenden är den nödiga utredningen verkställd, och utskottet ser i denna omständighet en den mest giltiga orsak att tillråda Riksdagen att för närvarande icke besluta jernvägen Göteborg—Svinesund.

Deremot vill utskottet tillstyrka *norra stambanans fortsättande från Boden till Kalix elf*. Den stora nationella betydelsen af stambanans framdragande längre upp i Norrbotten har blifvit så kraftigt framhållen, att utskottet icke torde behöfva ytterligare upprepa hvad i sådant hänseende blifvit af samtliga myndigheter i olika ordalag uttaladt och dessutom är allmänt erkänt. Utskottet har dock icke ansett sig kunna understödja den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen. Jernvägsstyrelsen har med styrka betonat — hvad som för öfrigt ligger i öppen dag — att linien öfver Hasafors eger obestridliga företräden från trafiksynpunkt. Mer än 7 kilometer kortare än linien öfver Niemifors, genomgår den ojemförligt bördigare och folkrikare trakter samt betingar en anläggningskostnad, som med 373,000 kronor understiger kostnaden för

sistnämnda linie. Att denna icke desto mindre föredragits, har uteslutande sin grund deri, att Hasaforslinien, såsom nästan sammanfallande med den s. k. kustlinien, förkastats af t. f. chefen för generalstabens. Utan att vilja ingå på skälen härför, hvilka icke blifvit närmare utvecklade, kan utskottet ej underlåta att påpeka, hurusom skilnaden i afstånd från hafvet synes för ringa, för att linien öfver Niemifors skall kunna antagas erbjuda så mycket större fördelar för försvaret, att den ovilkorligen bör väljas i stället för linien öfver Hasafors. Då härtill kommer, att Hasaforslinien skulle i vida högre grad än den inre linien främja banans hufvuduppgift, de kulturella intressenas vård, har utskottet ej funnit sig öfvertygadt om vare sig nödvändigheten eller lämpligheten att låta jernvägen gå fram öfver Niemifors, utan anser sig utskottet böra förorda sträckningen öfver Hasafors.

Beträffande det af Kongl. Maj:t föreslagna anläggandet af *landsväg* utmed banan, är utskottet af den åsigt, att med beslut härom utan någon olägenhet kan tills vidare anstå. Enligt hvad t. f. chefen för generalstabens anført, är det stambanans utsträckande till riksgränsen, som innebär vådor för försvaret af öfre Norrland, således icke stambanans framförande till Kalix elf. Och då beslut om landsvägsanläggningen icke lämpligen torde böra fattas förr, än frågan om försvarsanstalterna i Norrbotten blifvit ordnad, har utskottet ansett sig ega anledning att för närvarande afstyrka Kongl. Maj:ts framställning i hvad den rör landsvägen, helst denna, när den beslutes, lär kunna på ganska kort tid färdigbyggas.

Mot det af Kongl. Maj:t för år 1898 äskade beloppet för norra stambanans fortsättning har utskottet icke något att erinra, ej heller mot Kongl. Maj:ts förslag att redan under innevarande år må för ändamålet användas 150,000 kronor af tillgängliga medel. Herr Ström har i sin förut omförmälda motion hemställt, att Riksdagen måtte bevilja ett anslag af 2,600,000 kronor för år 1898 samt besluta, att återstoden af byggnadskostnaden skall utgå under år 1899. Utskottet har redan i det föregående antydt, att det till äfventyrs skulle kunna finnas lämpligare att drifva arbetet mera intensivt, än som blifvit förutsatt i den kongl. propositionen. Men då en förkortning af byggnadstiden till hälften af den beräknade väl icke har utsigt att kunna genomföras, samt det i allt fall torde böra öfverlåtas åt en kommande Riksdag att efter då sig företeende omständigheter i frågan besluta, har utskottet för sin del stannat vid den af Kongl. Maj:t begärda summan, hvilken, äfven om arbetstiden begränsas till tre år, torde vara passande för det första året.

Hvad slutligen herr Ekströmers motion angår, har utskottet i allmänhet kunnat biträda hvad jernvägsstyrelsen anfört beträffande sättet för statsjernvägars utförande i Sverige och den utsträckning, hvori entreprenadsystemet dervid bör komma till användning, hvilket dock icke bör utesluta lämpligheten af att under vissa förhållanden detta system må kunna anlitas i större utsträckning än den, jernvägsstyrelsens yttrande angifver. Men att, såsom motionären yrkat, vid beviljandet af anslag till byggande af jernvägar genom statens försorg hädanefter skulle fästas det i motionen föreslagna vilkor, kan utskottet icke förorda.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, hemställer utskottet:

1:o) att, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställningar, Riksdagen — under förbehåll, att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers ofvanberörda motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Hasafors till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor;

2:o) att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning i sammanhang med nyssberörda bana af landsväg från Boden till Forsbyn icke må af Riksdagen bifallas;

3:o) att Riksdagen ej må bifalla hvad Kongl. Maj:t föreslagit om anläggning af jernväg för statens räkning från Krylbo till Orebro;

4:o) att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning af

en statsbana från Göteborg till Svinesund icke må vinna Riksdagens bifall; och

5:o) att herrar O. H. Ströms, J. Johanssons och A. V. Ljungmans ofvan omförmälda motioner må anses besvarade genom utskottets under punkterna 1:o), 3:o) och 4:o) gjorda hemställanden.

Stockholm den 2 april 1897.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservationer:

af herrar *C. Lundberg*, *K. Bohnstedt* och *E. Fränckel*, som ansett, att utskottets motivering och hemställanden bort erhålla följande lydelse:

»Ehuru de skäl, som blifvit i statsrådsprotokollet anförda för anläggande af jernväg från Boden till Kalix elf, i och för sig synas utskottet vara välgrundade, anser utskottet likväl, på grund af det sammanhang, denna fråga eger med frågan om Norrlands fasta försvar, anslag till denna jernvägs byggande icke böra anvisas annorlunda än i sammanhang med ett bifall till Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till påbörjande af befästningsanläggningar vid Boden, och tillåter sig utskottet att här erinra om hvad som till stöd för sistnämnda framställning blifvit anfördt i det statsverkspropositionen bifogade utdrag af protokollet öfver landtförsvarsärenden den 14 sistlidne januari, deruti chefen för landtförsvarsdepartementet yttrat bland annat följande:

»Genom det ifrågasatta framdragandet af stambanan genom öfre Norrland öster om Lule elf får frågan om vår nordligaste landsdels tryggande i händelse af krigsfara en i högsta måtto ökad vikt och betydelse. I och med jernvägens fullbordan på ömse sidor om riksgränsen lättas nemligen i hög grad vilkoren för krigföring i dessa trakter. Möjligheten af anfall från denna sida måste för den skull under alla omständigheter tagas med i räkningen vid ordnandet af landets försvar, och liksom alla stater, som hafva en landgräns, som kan varda utsatt

för anfall, måste äfven vi vara betänkta på att skydda densamma. De stridskrafter, som härför närmast stå till förfogande, nemligen de i Norrbottens och Vesterbottens län förlagda trupperna, äro ensamma alldeles för fåtaliga för ändamålet. De uppgå ej till mera än en svag brigad, saknande så viktiga specialvapen som artilleri- och ingenjörtrupper, och dertill spridda öfver ett område, som, på samma gång det är det utan jemförelse största i Sverige för motsvarande truppstyrka, är det med kommunikationer sämst utrustade, en omständighet, som har en ganska menlig inverkan på den hastighet, hvarmed truppernas mobilisering och samling kunna försiggå. Gränslandskapets försvar är ock utan allt tvifvel beroende af att från det öfriga landet ett tillräckligt antal trupper i tid — det vill säga innan den anfallande hunnit tillbakakasta den förutnämnda försvarsstyrkan och satt sig i besittning af kanske en betydlig del af landet — hinner samlas till någon innanför densamma i strategiskt afseende väl belägen punkt för att derefter framgå mot fienden eller vid någon lämplig försvarslinie bjuda honom spetsen.

Som svenska flottan väl aldrig kan nå en sådan utveckling, att den kan tänkas beherska Bottenhafvet, måste man afstå från tanken att genom sjötransport vid sidan af jernvägstransporten underlätta sändandet af trupper från mellersta delarne af Sverige till dess nordligaste landskap, och ej heller kan, af lätt insedda skäl, landsvägstransport ifrågakomma annat än såsom en nödfallsåtgärd. Man är således för nämnda trupptransport hänvisad uteslutande till norra stambanan, och denna har en längd af icke mindre än 114 mil från Stockholm till Boden samt går dessutom på flera ställen i farligt nära granskap till hafvet. Häraf torde framgå, att utsigterna för oss att med ett öfverlägset eller jemnstarkt antal trupper kunna i närheten af gränsen möta en öfver denna infallande härafdelning äro ganska ringa.

Otvifvelaktigt skulle en jernväg från mellersta Sverige genom det inre af Norrland i icke oväsentlig mån förbättra utsigten för försvaret af vårt gränslandskap, men i betraktande af en sådan jernvägs anseliga längd och deraf följande betydliga kostnad, sammanstald med den antagligen ringa trafikinkomsten, lärer ingen sannolikhet förefinnas, att banan inom rimlig tid skall komma till stånd, så önskvärd den än ur militärisk synpunkt vore. Men äfven om en dylik bana komme till stånd, hade vi dermed i sjelfva verket allenast något minskat den tidsutdrägt, som trupptransporterna från mellersta Sverige kräfva. Hufvudfrågan är att i högsta möjliga grad öka de för Norrbottens försvar afsedda truppernas *försvarskraft* — det truppantal, som, utan att blotta öfriga delar af vårt vidsträckta land, kan sändas upp mot norr, må nu,

allt efter omständigheterna, vara jämförelsevis obetydligt eller jämförelsevis stort — och medel härtill erbjuder befästningskonsten.

I mitt anförande till *statsrådsprotokollet för den 2 januari* sistlidet är framhöllos af mig utförligt de synpunkter, som enligt mitt förmenande göra en befästningsanläggning i öfre Norrland nödvändig. Jag kan därför med hänvisande härtill nu inskränka mig till att redogöra för lämpligaste platsen för den erforderliga befästningsanläggningen.

Beträffande ändamålet med ifrågavarande befästningsanläggning framgår såväl af hans excellens herr statsministerns och mina yttranden till återopade statsrådsprotokoll som ock af hvad jag nu i underdånighet anført, att denna anläggning, i likhet med öfriga i berörda protokoll omnämnda befästningar (kustfästningarna), har en rent *defensiv* uppgift. Sverige likasom öfriga mindre stater, för hvilka landets försvar och neutralitetens upprätthållande äro den enda militära uppgiften, kan lika litet som de undvara de härför erforderliga försvarsanstalterna, om än vårt land, hvad landgränsen beträffar, hittills befunnit sig i ett afgjordt fördelaktigare läge än andra länder. Allbekant är, hurusom Belgien, Schweiz, Rumänien med flera mindre stater just för ifrågavarande ändamål uppfört synnerligen starka befästningar, hvilka i anläggning kostat högst betydliga summor. Enär således den ifrågavarande befästningen i öfre Norrland har en *uteslutande* defensiv uppgift, inses, att, då densamma på grund af i förut återopade statsrådsprotokoll anförda skäl icke kan hindra en anfallscorps' öfvergång öfver gränselfven, den ej heller kan förläggas vid nämnda elf. Man kan nemligen icke tänka sig en befästningsanläggning, hvars ändamål skulle vara att stödja det rörliga försvaret, förlagd *framför* den härafdelning eller corps, för hvars företag befästningen skulle bilda utgångspunkt, hvars förråd den vore afsedd att innesluta, och till hvilken nämnda härafdelning i händelse af motgång kunde draga sig tillbaka. Förlades en befästning med *sådan* uppgift vid gränsen, skulle detta förutsätta en offensiv utöfver denna, hvilket ju, enligt hvad förut anförts, är fullkomligt främmande för planen för våra stridskrafterns användande.

Redan af dessa skäl måste man obetingadt frångå tanken att utföra befästningsanläggningen vid sjelfva gränsen, huru fördelaktigt detta än må förefalla den med hithörande förhållanden mindre förtrogne.

Den närmaste terrängafskäring, som erbjuder sig såsom försvarslinie mot ett infall öfver Torne elf, är Kalix elf, i sitt nedre lopp belägen 5—6 mil från Torne elf. Tvifvels utan vore det en stor fördel för försvaret, om detsamma kunde stödjas på permanenta befästningar

vid en så nära gränsen belägen terrängafskäring som Kalix elf, men af flera skäl låter sig detta icke göra.

Råne elf, ett vattendrag, som icke är att hänföra till de större norrländska elfvarna, har ett vida mindre strategiskt värde än den närbelägna Lule elf, och de taktiska förhållandena vid den enda punkt, som vid förstnämnda elf kan tänkas permanent befast, äro afgjordt ofördelaktiga. Det återstår således endast att tillse, huruvida en befestning vid den senare elfven får ett i strategiskt och taktiskt afseende fördelaktigt läge.

Lule elf har i meromnämnda betänkande angifvits såsom den viktigaste strategiska linien i öfre Norrland, och att dess värde i såväl strategiskt som politiskt afseende ökas, om Luleå—Gellivare jernväg fortsättes till Ofoten, torde icke behöfva bevisas. Då det således ligger magt uppå, att denna linie i det längsta bevaras åt den försvarande, måste densamma så vidt möjligt skyddas mot att tagas i besittning af en anfallscorps, vare sig denna anrycker på någon af de ifrån öster eller nordost ledande vägarne eller ock framgår från någon landstigningspunkt i närheten af elfvens mynning. Men för att en strategisk linie af förevarande beskaffenhet, ett större vattendrag, skall kunna sägas komma i den mot densamma framryckande härafdelningens våld, fordras, att den anfallande bemäktigar sig öfvergångarna öfver densamma. Det är således dessa och i främsta rummet naturligtvis den viktigaste, det vill säga den, der hufvudvägen öfvergår elfven eller flertalet vägar stöta tillsammans invid densamma, som måste försvaras. Frågan ställer sig följaktligen sålunda: hvilken af de befintliga öfvergångarna öfver Lule elf är den i militäriskt afseende viktigaste.

Svaret är ej svårt att finna. Utan gensägelse den vid Boden (Öfver-Luleå) — 3,6 mil från Luleå och omkring 2,6 mil från det vid kustlandsvägen belägna Neder-Luleå — der stambanan och den denna åtföljande landsvägen öfvergå elfven, der nämnda bana förenas med Luleå—Gellivare jernväg och hvarest tillika *samtliga* landsvägar i hela denna del af Norrbotten, utom kustlandsvägen, sammanlöpa. Här är derjemte den enda fasta öfvergången öfver elfvens nedre lopp belägen. Utom vid Boden finnes endast ett öfvergångsställe af betydelse i militäriskt hänseende — jag räknar ej såsom sådant bron på vägen mot Jokkmokk vid Edefors, något öfver 6 mil norr om Boden — och, så länge ej en inre jernväg genom Norrland framdrages till dessa trakter, lär ej heller detta antal komma att ökas. Ifrågavarande öfvergångsställe är färjestaden vid Gäddvik vester om Luleå, hvarest trafiken å kustlandsvägen medelst roddfärja föres öfver den här 600 m. breda

elfven. Men detta öfvergångsställe har de stora olägenheterna att ligga allenast en knapp mil från kusten och att vara i ryggen utsatt för anfall från sjösidan. Försvaret af Gäddviksöfvergången likasom af sjelfva staden Luleå, hvars värde i politiskt och ekonomiskt afseende ingalunda är ringa, måste anförtros åt det lefvande försvaret — med stöd af fältbefästningar — hvilket ock, under förutsättning af en permanent befästning vid Boden, med utsigt till framgång låter sig göra.

Af hvad jag nu i underdånighet anfört framgår, att den permanenta befästning, som skall hafva till uppgift att med så få lefvande försvarskrafter som möjligt trygga ifrågavarande strategiska linie, bör vara belägen vid Boden och, i stort sett, få karakteren af ett dubbelt brohufvud. I motsats till hvad förhållandet är vid flertalet andra strategiskt viktiga punkter i denna del af Norrland, äro de taktiska förhållandena vid Boden högst fördelaktiga för en permanent befästningsanläggning; ja, jag vågar påstå, att de i detta afseende söka sin like i hela vårt land.»

Uti det ofvan åberopade anförande till statsrådsprotokollet den 2 januari 1896 anför chefen för landtförsvarsdepartementet bland annat följande:

» — — — — —
 Visserligen företer öfre *Norrland* i förhållande till den öfriga delen af Sverige åtskilliga egendomligheter, hvilka inverka hämmande på krigföringen med större styrkor. Sålunda är större delen af ifrågavarande landsända uppfylld af vidsträckta skogstrakter och kärrmarker samt har få vägar och en ytterst gles befolkning, hvartill kommer, att fiendens sannolika operationslinie skäres af ansenliga vattendrag, som under den varma årstiden erbjuda den försvarande goda ställningar. Men de svårigheter, som en fiende under sin framryckning till följd af dessa landets natur- och befolkningsförhållanden möter, äro visst icke öofvervinneliga för en med förnödenheter väl utrustad, icke allt för betydlig här eller härafdelning, i synnerhet om den kan påräkna hjälp af en flotta, och hvad vattendragen särskildt beträffar, kunna de öfverbroas. Under större delen af året äro för öfrigt elfvarna tillfrusna och erbjuda då inga hinder.

Dessutom bör beaktas, att landsdelen befinner sig i rask utveckling. Befolkningen är stadd i jemn tillväxt — folkökningen försiggår betydligt hastigare i t. ex. Norrbottens län än i den öfriga delen af riket — nya vägar anläggas oupphörligen och odlingen utbreder sig alltjemt; allt omständigheter, som underlätta krigföringen. Framdragas

kustbanorna på ömse sidor om Bottniska viken till Torneå elf, torde den största svårigheten, som är förenad med operationer i dessa trakter, truppernas proviantering, varda i väsentlig mån häfd. Den förr allmänt gängse uppfattningen, att ett anfall mot vårt land, om en blifvande motståndare afser ett sådant, gifvetvis på grund af Norrbottens säregna natur- och befolkningsförhållanden skulle ske öfver hafvet — oaktadt vår egen krigshistoria visat motsatsen — torde således böra berigtigas derhän, att dessa omständigheter icke lära hindra ett anfall äfven med större truppstyrkor (fördelningar) landvägen, och dessutom varder för hvarje år, som går, ett sådant anfall lättare att verkställa. Liket alla stater, som hafva landgräns mot en mächtig granne, måste följaktligen äfven vi vara betänkta på att skydda densamma. De till öfre Norrlands omedelbara försvar disponibla trupperna äro otvifvelaktigt icke för ändamålet tillräckliga, äfven om de i tid hinna samlas, och då, till följd af det oerhörda afståndet till mellersta delen af landet och förbindelselinien blottställda läge, ett understöd af andra trupper icke med visshet kan beräknas i tid medhinnas, måste åtgärder vidtagas, att icke försvarstyrkan varder kastad öfver ände och en kanske betydlig del af landet af fienden besatt, innan hjälp hinner anlända. Tanken föres härvid sjelfmant på anläggandet af en fästning. Vore landet vid vår norra gräns ett bergland, fullkomligt oframkomligt öfverallt utom på vägarna, eller vore gränselfven eller någon parallelt med och nära denna flytande elf omöjlig att öfverbroa annat än på ett bestämdt ställe och dertill öppen året om, kunde det komma i fråga att direkt spärra en eventuel fiendes väg genom anläggandet af en spärrfästning, men, som känt är, äro dessa förhållanden icke för handen. En sådan fästning — eller, såsom man också tänkt sig, ett spärrfäste — anlagd hvar som helst på fiendens hufvudanmarschväg, kan utan synnerlig tidsutdrägt kringgås, hvadan ändamålet med densamma komme att förfelas. Man måste dessutom från början frångå tanken på ett omedelbart skydd af sjelfva gränsen, huru tilltalande ett dylikt förslag än må synas.

Återstår utvägen att genom anläggandet af en operationsfästning stödja de lefvande försvarskrafterna. En sådan fästnings uppgift plägar, på militärt språk, sägas vara att med så få stridskrafter som möjligt trygga besittningen af en i strategiskt afseende vigtig punkt och såmedelst bereda icke blott ökad manstyrka, utan äfven ökad handlingsfrihet åt den här eller härafdelning, som har att utföra operationerna i öppna fältet, och vinnes den ökade handlingsfriheten i högsta möjliga grad, om fästningen tillika varder en tryggad upplagsort för nämnda härs eller härafdelnings oundgängliga förnödenheter, det vill säga om densamma är

både en operations- och en förrådsfästning. Tydligt skulle en fästning af nämnda art vara den för ändamålet lämpligaste. Tillvaron af en sådan, anlagd å en lämplig punkt, skulle medgifva först och främst en tryggad mobilisering af de i öfre Norrland förlagda trupperna, för hvilkas första operationer fästningen skulle tjena till stöd; den skulle vidare utgöra en för anfall skyddad ort, der de trupper, som från det öfriga Sverige blefve transporterade till ifrågavarande landsdel, i ro kunde urlasta och samlas, och sedan hufvudoperationerna begynt, skulle fästningen, på sätt ofvan blifvit nämndt, gifva ökad handlingsfrihet åt härafdelningen, så att denna, som af förenämnda skäl omöjligt kan lefva af landets tillgångar, varder i möjligaste mån oberoende af tillförseln från mellersta Sverige. Detta senare är så mycket betydelsefullare, som denna tillförsel måste, åtminstone till allra största delen, ske medelst den för afbrott af landsatta fiendtliga truppafdelningar mycket utsatta norra stambanan. Nödgas befälhafvaren för de i Norrbotten opererande svenska stridskrafterna städse sörja för det oafbrutna vidmagthållandet af denna förbindelse, blefve hans handlingskraft i mer eller mindre mån förlamad, hvaraf åter nederlag torde varda en följd. Slutligen komme en sådan fästning, anlagd vid nämnda jernväg, äfven att tjena såsom spärrfästning i den mening, att den hindrar fienden att begagna sig af jernvägen, på samma gång som den utgör ett sådant hot mot fiendens flank, om denne framgår på kustlandsvägen, att den tvingar fienden antingen att afbryta sin framryckning eller ock, om han förfogar öfver en mycket betydlig truppstyrka, till en detaschering, som bör i ganska hög grad inverka försvagande på hans hufvudstyrkas företag och således komma våra norrländska stridskrafter till godo.

Af hvad jag nu i underdånighet anført torde framgå, att en i öfre Norrland anlagd fästning har så många viktiga uppgifter att fylla, att dess nödvändighet måste anses bevisad.

— — — — —»

Den stora nationella betydelsen af stambanans framdragande längre upp i Norrbotten har blifvit så kraftigt framhållen, att utskottet icke torde behöfva ytterligare upprepa, hvad i sådant hänseende blifvit af samtliga myndigheter i olika ordalag uttaladt och dessutom är allmänt erkändt. I fråga om den rigtning, som bör gifvas åt den föreslagna bandelen, anser utskottet icke tillräckliga skäl blifvit anförda för Hasafors-liniens företräden framför linien öfver Niemifors, utan tillstyrker

utskottet på de skäl, som i statsrådsprotokollet anförts, den sistnämnda af Kongl. Maj:t förordade linien.

Beträffande det af Kongl. Maj:t föreslagna anläggandet af en landsväg utmed banan, är utskottet af den åsigt, att med beslut härom utan någon olägenhet kan tills vidare anstå, helst denna väg, derest densamma framdeles skulle blifva af behofvet påkallad, lärer kunna på ganska kort tid färdigbyggas.

Mot det af Kongl. Maj:t för år 1898 äskade beloppet för norra stambanans fortsättande har utskottet icke något att erinra, ej heller mot Kongl. Maj:ts förslag, att redan under innevarande år för ändamålet användas 150,000 kronor af tillgängliga medel. Herr Ström har i sin förut omförmälda motion hemställt, att Riksdagen måtte bevilja ett anslag af 2,600,000 kronor för år 1898 samt besluta, att återstoden af byggnadskostnaden skall utgå under år 1899. Men då en förkortning af byggnadstiden till hälften af den beräknade väl icke torde vara lämplig, samt det torde böra öfverlätas åt en kommande Riksdag att efter då sig företeende omständigheter i frågan besluta, har utskottet för sin del stannat vid den af Kongl. Maj:t begärda summan.

De skäl, som i statsrådsprotollet blifvit åberopade för anläggande af de tvenne öfriga i Kongl. Maj:ts proposition omhandlade statsbanorna från Krylbo till Örebro samt från Göteborg till Svinesund, anser utskottet vara af den betydighet, att byggandet af dessa banor i lika mån är berättigadt som fortsättningen af norra stambanan. Då emellertid det möjligen kunde ifrågasättas, att byggandet af jernvägar omedelbart i den utsträckning, som i den kongl. propositionen påyrkats, kunde till skada för jordbruket och öfriga näringar draga till sig en allt för stor arbetsstyrka, har utskottet, ehuru, vid det förhållande att dessa arbeten skulle komma till utförande i vidt skilda delar af landet, denna fara icke torde vara afsevärd, ansett sig icke böra tillstyrka Riksdagen att på en gång anvisa, hvad af Kongl. Maj:t begärts för de två sist omförmälda banornas anläggande. Utskottet har för den skull trots sig endast böra hemställa, att för år 1898 anvisas för jernvägen Krylbo—Örebro 3,000,000 kronor samt för jernvägen Göteborg—Svinesund 2,000,000 kronor.

Beträffande särskildt linien Krylbo—Örebro kan utskottet icke underlåta att påpeka, hurusom anläggandet af denna förbindelseled mellan statsjernvägarne i norra Sverige, å ena, samt södra och mellersta Sverige, å andra sidan, framstår såsom en helt naturlig åtgärd till följd af den ständigt växande trafiken. Inpassandet af denna länk i statsbane-

systemet måste enligt utskottets åsigt betecknas som en vigtig angelägenhet, vare sig saken ses ur den allmänna trafikens eller från statsbanenätets egen synpunkt. Att denna bana tillika eger en oomtvistlig lokal betydelse, anser utskottet ingalunda kunna anföras mot banans byggande, utan fast hellre utgöra ett ytterligare skäl för dess utförande. Och då det för den genomgående trafiken icke kan vara af någon större vikt, om den s. k. östra eller den af Kongl. Maj:t föreslagna vestligare linien väljes, men, på sätt i statsrådsprotokollet tydligt ådagaläggas, å denna senare linie en större trafik torde kunna förväntas, har utskottet funnit sig böra härutinnan biträda Kongl. Maj:ts förslag.

Hvad härefter angår jernvägen mellan Göteborg och Svinesund synes den väl uppfylla de fordringar, som enligt utskottets förmenande böra ställas på en stambana. Förutom det att denna bana är afsedd att blifva en fortsättning af en statens postbana, är densamma ämnad att tillgodose en befolkning, som drifver en näring, hvilken i och för sig icke kan bära större ekonomiska uppoffringar. Goda kommunikationer äro emellertid ett lifsvilkor för denna näring, och derest staten icke mellankommer, tvingas befolkningen att anlägga billigare lokala jernvägar, som på grund af belägenhet och byggnadssätt icke närmelsevis skulle medföra det gagn, som en i dessa orter anlagd statsbana. I fråga om banans sträckning synes det utskottet, att goda skäl blifvit anförda för linien öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, och vill utskottet rörande anslutningen till norska jernvägsnätet erinra, att, enligt departementschefens meddelande, norska regeringen förklarar sig villig att härom framlägga förslag till norska Stortinget. Det torde ej heller råda något tvifvel, att vid den tidpunkt, då denna bana närmar sig sin fullbordan, en nöjaktig öfverenskommelse i detta afseende skall kunna träffas, enär genom nämnda bana den bästa förbindelse beredes mellan norska statsbanan och kontinenten samt afståndet emellan Svinesund och närmaste punkt på norska statsbanan endast utgör omkring 5 kilometer.

I fråga slutligen om herr Ekströmers motion, har utskottet i allmänhet kunnat biträda, hvad jernvägsstyrelsen anført beträffande sättet för statsjernvägars utförande i Sverige och den utsträckning, hvori entreprenadsystemet dervid bör komma till användning, hvilket dock icke bör utesluta lämpligheten af att under vissa förhållanden detta system bör kunna anlitas i större utsträckning, än den jernvägsstyrelsens yttrande angifver. Men att, såsom motionären yrkat, vid beviljandet af anslag till byggande af jernvägar genom statens försorg

hädanefter skulle fästas det i motionen föreslagna vilkor, kan utskottet icke förorda.

Utskottet hemställer:

1:o) att Riksdagen — under förutsättning att, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning, medel anvisas eller afsättas till anläggande af en fast befästning i Boden — må, för påbörjandet af jernväg i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag från Boden till Ytter-Morjärv vid Kalix elf, anvisa 1,300,000 kronor att utgå å riksstaten utom hufvudtitlarne;

2:o) att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning i sammanhang med nyssberörda bana af landsväg från Boden till Forsbyn icke må af Riksdagen bifallas;

3:o) att Riksdagen, för påbörjandet af jernväg i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag från Krylbo till Örebro, må för år 1898 anvisa ett belopp af 3,000,000 kronor;

4:o) att Riksdagen till anläggning af jernväg från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund må för år 1898 anvisa 2,000,000 kronor;

5:o) att Riksdagen må besluta, *dels* att såsom förbehåll för anläggandet af ofvan omförmälda tre statsbanor skall gälla, att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för hvarje särskild bana angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, *dels ock* att Kongl. Maj:t skall ega rätt att närmare förordna om de orter, jernvägarne böra genomgå;

6:o) att herrar O. H. Ströms, J. Johanssons och A. V. Ljungmans ofvannämnda motioner må anses besvarade genom utskottets hemställanden under punkterna 1:o), 3:o), 4:o) och 5:o);

7:o) att Riksdagen, i anledning af herr J. M. Ekströmers ofvanberörda motion, må uttala, att arbe-

tenas utförande bör, under behöflig kontroll, verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske;

8:o) att Riksdagen må medgifva, att Kongl. Maj:t må af de för år 1898 anvisade summor låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,650,000 kronor.

Om sättet för anvisande af det för år 1898 under punkterna 3:o) och 4:o) beviljade belopp å tillsammans 5,000,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva förslag.

af herr *F. E. Pettersson*, hvilken ansett, att utskottets motivering och hemställanden bort erhålla följande lydelse:

»Då utskottet nu går att yttra sig angående anläggandet af ofvan omnämnda ifrågasatta jernvägslinier, vill utskottet till en början såsom sin uppfattning uttala, att de samtliga äro af den beskaffenhet, att de böra ingå såsom länkar i det svenska statsbanenätet.

Hvad först beträffar fortsättningen af norra stambanan från Boden till Ytter Morjärv, tala härför viktiga skäl, särskildt från kulturell synpunkt, och gifvet är, att en jernvägsförbindelse i dessa på samfärdselsmedel vanlottade bygder skall i högre grad än annorstädes visa sig såsom ett kraftigt medel till främjande af odling och framåtskridande. Angående riktningen af ifrågavarande bana förbiser utskottet ingalunda, att Hasaforslinien skulle blifva både billigare och kortare samt i trafikhänseende bättre; men då från den militära myndighetens sida framstälts stora betänkligheter mot denna linie, och man dessutom har skäl antaga, att med Norrbottens stora utvecklingsförmåga en bana, ehuru dragen längre in i landet, skall skapa odling och trafik, har utskottet intet att erinra mot den af Kongl. Maj:t föreslagna riktningen.

Beträffande det af Kongl. Maj:t föreslagna anläggandet af landsväg utmed banan är utskottet af den åsigt, att med beslut härom utan någon olägenhet kan tills vidare anstå. Enligt hvad t. f. chefen för generalstaben anført, är det stambanans utsträckande till riksgränsen, som innebär vådor för försvaret af öfre Norrland, således ej stambanans framförande till Kalix elf. Och då beslut om landsvägsanläggningen icke lämpligen torde böra fattas förr, än frågan om försvarsanstalterna i Norrbotten blifvit ordnad, har utskottet ansett sig ega anledning att

för närvarande afstyrka Kongl. Maj:ts framställning i hvad den rör landsvägen, helst denna, när den beslutes, lärer kunna på ganska kort tid färdigbyggas.

Hvad härefter angår linien Krylbo—Örebro, kan utskottet icke underlåta att påpeka, hurusom anläggandet af denna förbindelseled mellan statsjernvägarne i norra Sverige å ena samt södra och mellersta Sverige å andra sidan framstår såsom en helt naturlig åtgärd till följd af den ständigt växande trafiken och de norra orternas kraf på hastigare förbindelser med de sydligare. Inpassandet af denna länk i statsbanesystemet måste enligt utskottets åsigt betraktas såsom en vigtig angelägenhet, vare sig saken ses ur den allmänna trafikens eller från statsbanenäts egen synpunkt. Och då jernvägsstyrelsens beräkningar, hvilkas riktighet utskottet icke kunnat jäfva, ådagalägga det betydande försteg i trafikutsigter, som den af Kongl. Maj:t föredragna linien eger, har utskottet, som anser den af herr J. Johansson föreslagna linien allt för mycket strida mot banans vigtiga uppgifter att förkorta afståndet mellan det norra och södra jernvägsnätet, saknat skäl att för sin del förorda en annan riktning än den af Kongl. Maj:t föreslagna.

I fråga slutligen om linien Göteborg—Svinesund, så synes den väl uppfylla de fordringar, som enligt utskottets förmenande böra ställas på en stambana; och torde för öfrigt dess byggande framgå såsom en följd af statens öfvertagande af den s. k. vestkustbanan.

Då härtill lägges, att banan blir en särdeles vigtig trafikled mellan Skandinaviska halfön och utlandet, samt att den kommer att beröra tätt befolkade och bördiga orter, hvilka nu äro i saknad af jernvägsförbindelse, torde ifrågavarande jernvägsanläggning äfven ur affärssynpunkt blifva förmånlig. Dessutom torde ej böra förbises, att genom Bohusläns landstings beslut att, för den händelse en längdbana genom länet kommer att genom statens försorg byggas, understödja normalspåriga bibanor till densamma inom länet med 11,000 kronor pr kilometer, med all säkerhet kan förutsättas, att inom den närmaste framtiden, utan bistånd från statsmagternas sida, kommunikationer från denna bana till betydande orter i skärgården komma att uppstå, hvilka förbindelser måste såväl tillföra statsbanan trafik som äfven utveckla och förkofra den vigtiga hafsfiskenäringen.

Ehuru utskottet sålunda delar Kongl. Maj:ts uppfattning om betydelsen af dessa tre ofvannämnda jernvägslinier samt tillstyrker Riksdagen att genom beviljande af anslag möjliggöra deras samtida byggande såsom statsbanor, vill utskottet dock fästa uppmärksamheten derpå, att den arbetsplan, Kongl. Maj:t framlagt, må hända kan medföra rubbningar

och olägenheter på andra områden, hvilket torde kunna förekommas i händelse utförandet af dessa stora företag fördelas på en något längre tid. Om vid sidan af det enskilda jernvägsbyggandet staten skulle under så kort tid som fyra år uppbrika för ifrågavarande ändamål det betydliga beloppet af inemot 30,000,000 kronor, torde nemligen detta kunna tänkas medföra olägenheter såväl för penningmarknaden som i det afseendet, att betydande arbetskrafter fråndragas näringslivet, hvilka arbetskrafter vid upphörandet af dessa jernvägsbyggnader på en gång lediggöras. Klokhetskäl torde därför bjuda att åtminstone för första arbetsåret något inskränka det föreslagna beloppet, hvilket dock icke hindrar att framdeles, om förhållandena dertill gifva anledning, påskynda byggnadsföretagen.

Beträffande herr Ekströmers motion har utskottet i allmänhet kunnat biträda hvad jernvägsstyrelsen anfört angående sättet för statsjernvägarnas utförande i Sverige och den utsträckning, hvari entreprenadsystemet dervid bör komma till användning, hvilket dock icke bör utsluta lämpligheten af att under vissa förhållanden detta system må kunna anlitas i större utsträckning än den jernvägsstyrelsens yttrande angifver. Men att, såsom motionären yrkat, vid beviljandet af anslag till byggande af jernvägar genom statens försorg hädanefter skulle fästas det i motionen föreslagna vilkor, kan utskottet icke förorda.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställningar, hemställa:

1:o) att Riksdagen — under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehåll — må besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor;

2:o) att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning i sammanhang med nyssberörda bana af landsväg från Boden till Forsbyn icke för närvarande må af Riksdagen bifallas;

3:o) att Riksdagen — under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehåll — må besluta anläggning af en

statsbana från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor;

4:o) att Riksdagen — under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehåll — må besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 2,750,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor;

5:o) att herrar O. H. Ströms, J. Johanssons och A. V. Ljungmans föreliggande motioner må anses besvarade genom utskottets under punkterna 1:o), 3:o) och 4:o) gjorda hemställanden; samt

6:o) att Riksdagen, i anledning af herr J. M. Ekströmers ofvanberörda motion, må uttala, att arbetenas utförande bör, under behöflig kontroll, verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske.

Rörande sättet för anvisande af de för år 1898 under punkterna 3:o) och 4:o) föreslagna belopp å tillsammans 5,750,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva förslag.»

Härförutom hafva vid de olika punkterna af utskottets hemställa reservationer afgifvits af nedan nämnde ledamöter i utskottet, nemligen:

vid punkt 1:o): af herr *H. P. P. Tamm*, med hvilken herrar friherre *F. W. von Otter*, *I. Wijk*, *G. D. R. Tornerhjelm*, grefve *Ph. Klingspor* och friherre *J. T. Gripenstedt* instämt:

»I fråga om norra stambanans sträckning på andra sidan Boden synes uppenbart, att ur trafiksynpunkt den yttre linien öfver Hasafors eger afgjorda företräden framför den inre öfver Niemifors. Då emellertid de militära skälen tillagts den största betydelse vid bestämmandet

af den rigtning, i hvilken stambanan blifvit framdragen genom Norrland, samt Kongl. Maj:t, efter vederbörandes hörande, valt den inre linien af hänsyn till försvaret af öfre Norrland, har jag ansett, att utskottet ej bort förorda en annan rigtning å banan än den af Kongl. Maj:t föreslagna, utan bort tillstyrka Riksdagen att — under uttalande af sin lifliga önskan att banan, om möjligt, måtte dragas öfver Hasafors — öfverlåta bestämmandet af banans rigtning åt Kongl. Maj:t, hvilken ensam torde vara i tillfälle att pröfva giltigheten af de för den inre linien åberopade militärskäl»;

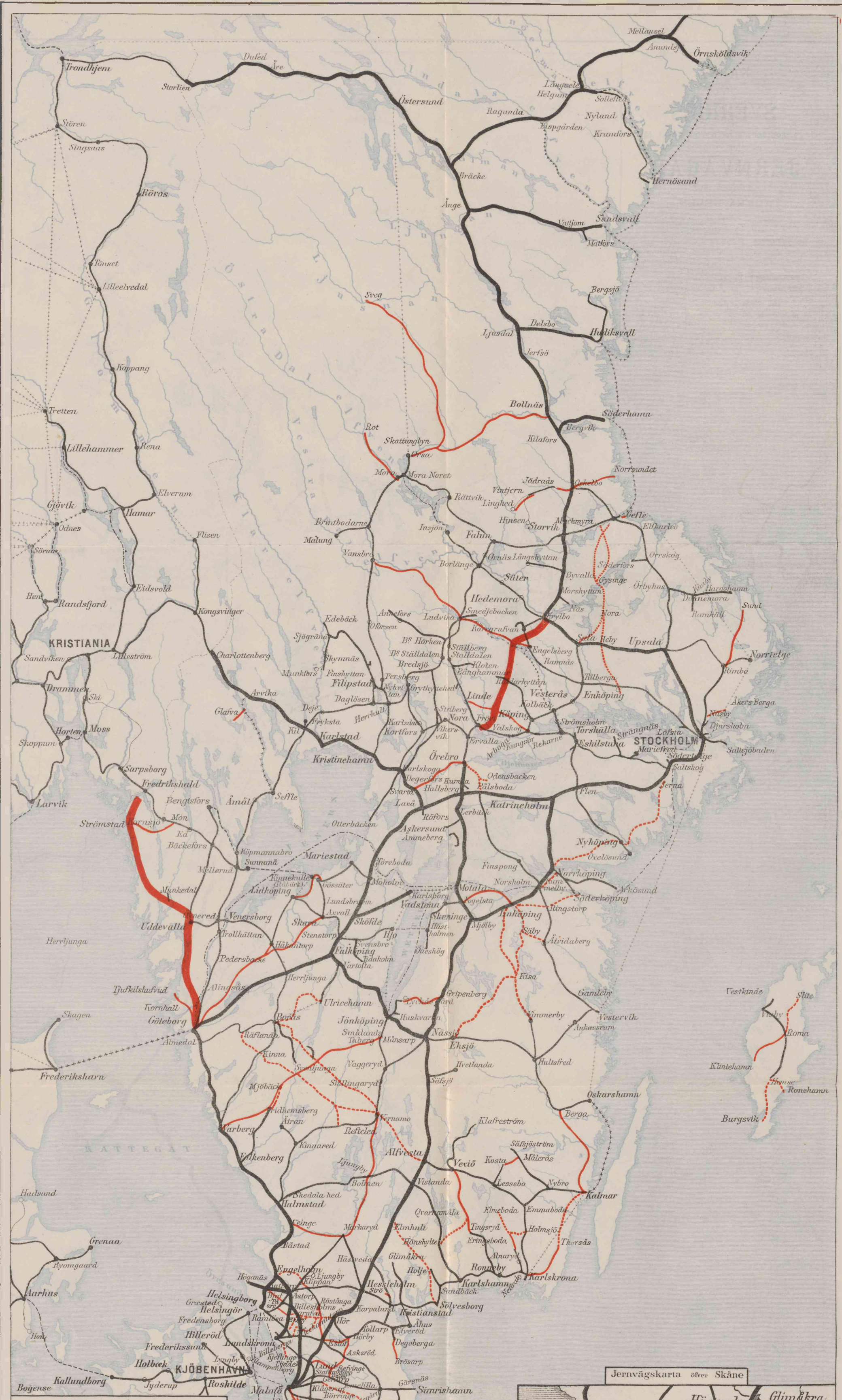
af herr grefve *Fr. Wachtmeister*, som vid denna punkt instämt med herrar *C. Lundeberg*, *K. Bohnstedt* och *E. Fränckel*;

och af herrar *I. Månsson* och *O. Erickson*;

vid punkt 3:o) af herrar *I. Wijk*, friherre *J. T. Gripenstedt*, *I. Månsson* och *O. Erickson*;

samt vid punkt 4:o) af herrar friherre *J. T. Gripenstedt* och *I. Månsson*.

Herr *I. Kerfstedt* har anhållit att få antecknadt, att han inom utskottet icke deltagit i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.



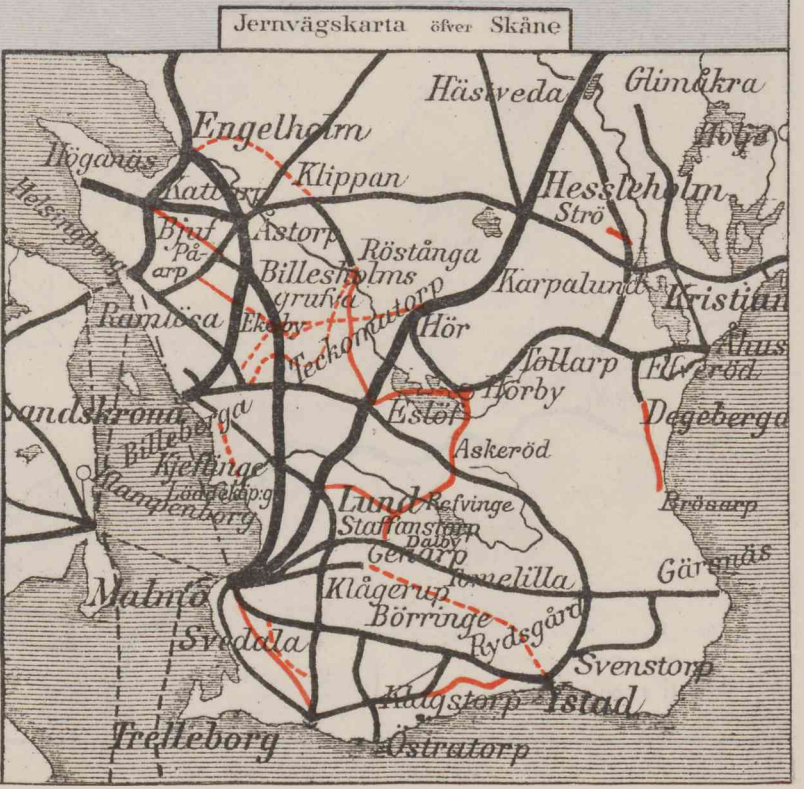
KARTA
öfver
SVERIGES
färdiga, koncessionerade och på Kongl. Maj:ts
pröfning beroende
JERNVÄGAR
i Februari 1897.
SÖDRA DELEN.

Förklaringar:

- Föreslagna stats-jernvägar.
- - - Koncessionerade, enskilda jernvägar.
- · - · - På Kongl. Maj:ts pröfning beroende, enskilda jernvägar.
- Färdiga statsjernvägar.
- · - · - d:o enskilda jernvägar.

Skala 1: 2,000,000.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km



KARTA
öfver
SVERIGES


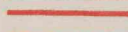



färdiga, koncessionerade och på Kongl. Maj:ts
pröfning beroende

JERNVÄGAR

i Februari 1897.

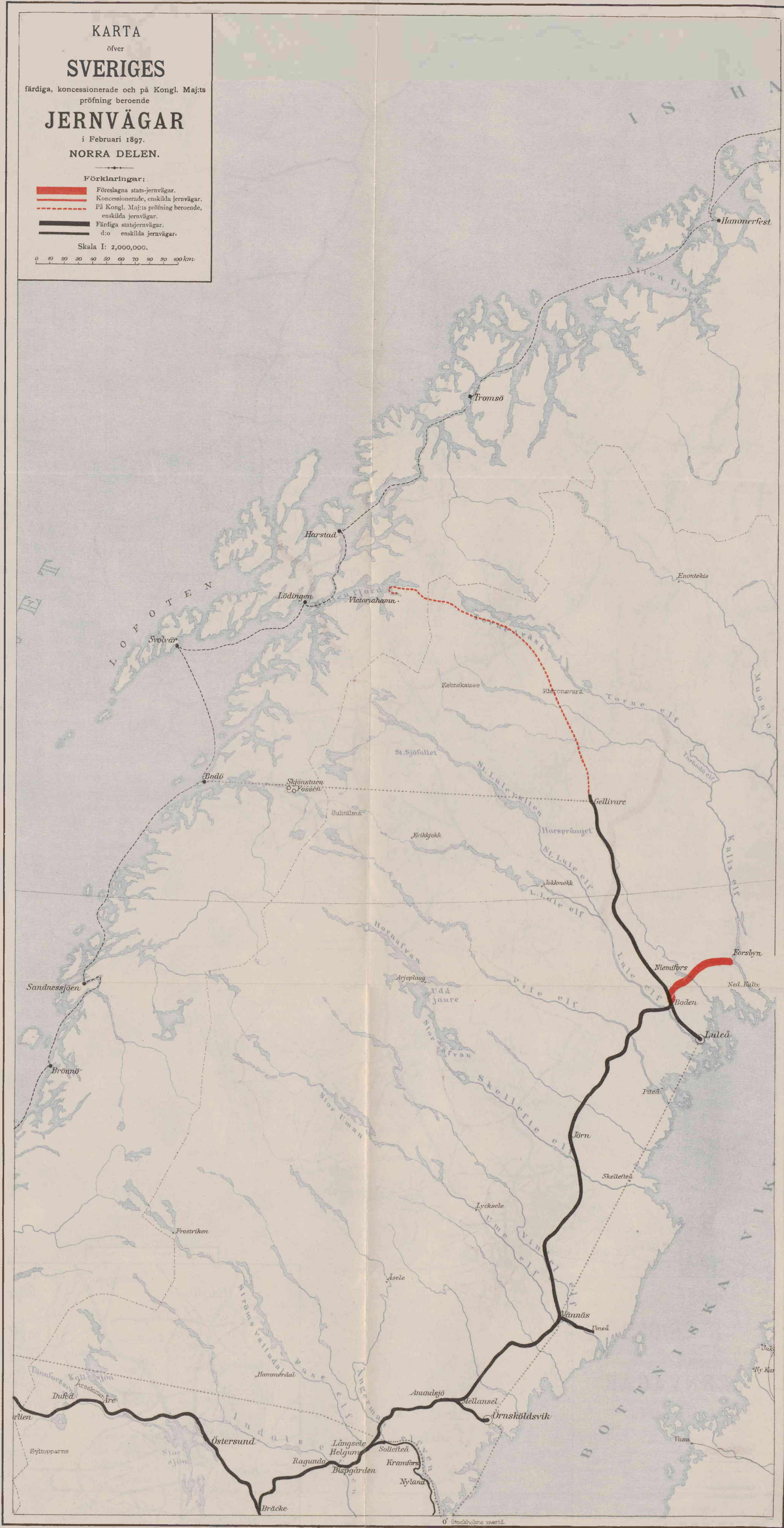
NORRA DELEN.

Förklaringar:

-  Föreslagna stats-jernvägar.
-  Koncessionerade, enskilda jernvägar.
-  På Kongl. Maj:ts pröfning beroende, enskilda jernvägar.
-  Färdiga statsjernvägar.
-  do enskilda jernvägar.

Skala 1: 2,000,000.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km.



0° Stockholms merid.