

Nr 4.

Ankom till Riksdagens kansli den 3 mars 1910 kl. 2 e. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 2, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen med begäran om utredning i fråga om smärre, hufvudsakligen i skogsbygder anlagda järnvägars betydelse för den allmänna ekonomiska utvecklingen m. m.

Uti en i Första kammaren väckt, till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 28, har herr Bergström hemställt,

att Riksdagen behagade anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda i motiveringen omhandlade småjärnvägars betydelse för den allmänna ekonomiska utvecklingen;

i sammanhang därmed möjligheten att utan statsmakternas direkta inblandning och stöd åstadkomma enskilda järnvägar, hvilkas anläggning och drift afpassades så, att företagen blefve ekonomiskt tryggade med inkomsten af tillgänglig trafik.

Dessutom har samma motionär uti motion, som erhållit nr 25, under åberopande af motiveringen i sin förenämnda motion, hemställt,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att, om det visar sig i afsevärd utsträckning möjligt att utan statsmakternas direkta inblandning och stöd åstadkomma enskilda järnvägar, hvilkas anläggning och drift afpassas så, att företagen blifva ekonomiskt tryggade med inkomsten af tillgänglig trafik, Kungl. Maj:t täcktes låta utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till en hypoteksinrättning, som mot säkerhet i värdestegringar, framkallade genom kommunikationsföretag,

på minst tyngande sätt och med minsta formaliteter och tidsutdräkt tillhandahölle medel för företagens tillkomst; och har denna sistnämnda motion hänvisats till bankoutskottet.

Motionären har inför utskottet bland annat uppgifvit, att han med omförmälda småjärnvägar icke afsåge vare sig s. k. tertiärbanor eller de i Tyskland under senare tider till stor användning komna s. k. Kleinbahnen, hvilka slag af järnvägar afsåge rikare och mera bebyggda orter samt på grund af större anspråk på trafiken kräde mera omfattande trafiksäkerhetsåtgärder med åtföljande större kostnader för anläggning och drift, utan ett ännu enklare och billigare slag af järnbanor, hvilka med en spårvidd af endast 0,6 meter och, utan att i nämnvärd mån belastas med stationshus och annan dyrbarare utrustning, hufvudsakligen afsåge transport af skogsprodukter genom obygdar i norra och västra Sverige.

I motiveringen till motionen uttalar motionären till en början såsom sin åsikt, att vid den ursprungliga planläggningen af våra järnvägar skogarnas ekonomiska betydelse ej tillräckligt beaktats. Afven framhåller motionären dels med siffror från Sveriges officiella statistik för år 1907, hvilken öfvervägande roll skogen spelar i vår export, dels ock att vid transporten å våra järnvägar tonkilometertalet för skogsprodukter uppgår till ej mindre än 22,6 procent af hela tonkilometersumman, oaktadt så stor del af skogsproduktionen flottas på vattendragen direkt till kusten; och fortsätter motionären vidare:

Då sålunda skogen visat sig vara af så tungt vägande betydelse dels i nationalekonomiskt hänseende genom sin inverkan på handelsbalansen, dels järnvägsfinansiellt genom det stora tonkilometertalet, utan att något särskildt därför åtgjorts, så borde, synes det, *i det helas intresse* vara på tiden att ägna transportfrågan för skogen, som i flera afseenden för denna är af så stor innebörd, större uppmärksamhet, än som hittills kommit den till del från statsmakternas sida.

Man kan därvid ha anledning göra sig den frågan, om det finnes skog, som ej redan är exportmöjlig utan vidare åtgärder i kommunikationshänseende och om icke den, som nu exporteras, i flottlederna har så billiga och lämpliga transportmedel, som kunna åstadkommas.

Hvad det första beträffar, så ansågo redan på sin tid »skogskommitterade», att öfver 5 miljoner kubikmeter förforos i skogarna, sedda från den kultursynpunkt, som i dem då var rådande; och dubbla denna kvantitet är, enligt många forstmäns mening, nu för låg, om, genom att allt affall hade värde på växtplatsen, det vore ekonomiskt möjligt att i alla skogar införa fullt rationell skötsel.

Hvad flottlederna beträffar, ha dessa på samma gång som fördelar äfven olägenheter, hvilka senare af motionären i vissa afseenden närmare påpekas. Så finnes det att tillvarataga ytterligare virke och sannolikt mer än som nu exporteras, om ock ej så värdefullt; och uppstå på grund af bristen på lämpliga transportmedel äfven åtskilliga förluster vid virkets aptering och förflyttning, som skulle kunna undvikas och dessutom göra de för ändamålet utförda järnvägarna i mycket stor utsträckning ekonomiskt fördelaktiga. Första villkoret är dock utan tvifvel, att anläggnings- och driftkostnad för dessa banor nedbringas till ett minimum, ty i annat fall kan ändamålet ej vinnas, nämligen utfraktandet från växtplatsen af den markproduktion, som ej konsumeras på platsen. Annan hänsyn måste på grund af detta måls stora ekonomiska betydelse underordnas och kan det utan olägenhet, då, om annan tillskjutande transport finnes, detta ökar järnvägens inkomster och bör möjliggöra hänsyn för denna ökade trafik utan skada för ekonomien.

Nuvarande chefen för domänstyrelsen, som i vidsträckt föregående verksamhet samlat praktisk erfarenhet om de olika faktorernas betydelse i skogens ekonomi, har insett detta och i en kronopark på norra ändan af Öland, under ofvan gjorda förutsättningar, låtit med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hjälp utföra en järnväg på cirka 15 kilometers längd. Kostnaden för denna, såvidt den hittills kunnat uppgifvas, uppgår för terrassering och bankbyggnad till 2 kronor och öfverbyggnad med rörlig materiel utan lokomotiv 2,35 kronor, alltså summa 4,35 kronor *per längdmeters bana*. Då lokomotiv kunna erhållas till 5,000 kronor stycket — ång- eller explosions- — och högst 2 sådana erfordras för trafiken, ökar detta kostnaden med 67 öre, alltså till en *totalkostnad af 5,02 kronor*.

För en bana på cirka 30 kilometer i östra Värmlands skogsbygder är kostnadsförslag uppgjort, där terrassering och bankbyggnad uppgår till 2,32 kronor pr meter samt öfverbyggnad med stålslipers och rörlig materiel, däri lokomotiv inberäknade, men utan jordlösen m. m., som för dylika banor ej bör ifrågakomma, till 3,95 kronor per meter, alltså en totalkostnad af 6,27 kronor.

Den rena driftkostnaden för denna bana är beräknad till 10,500 kronor pr år samt ränta och amortering till cirka 15,000 kronor.

Det enda fraktgods, som beräknas skola lämna banan inkomst, är den skog, som tillväxer på trafikområdet, från hvilket senare borträknas 7,5 kilometer närmast den bana skogsbanan tillstöter, emedan det däriifrån blir billigare att direkt köra till hufvudbanan med hästar. Trafikområdet för bibanan är beräknadt till 7,5 kilometer på hvar sida om densamma, och den årliga skogstillväxten till en kubikmeter per hektar,

impedimenter då medräknade. Godsmängden blir på detta sätt 41,250 kubikmeter, motsvarande 30,000 ton per år. Fraktkostnaden blir på detta sätt.

	Hela banan per ton.	Pr ton-km.	Pr kub.met. km.	
med hänsyn till blott driftkostnaden	0.333	0.0111	0.0083	} kr.
med hänsyn till hela kostnaden	0.833	0.0277	0.0217	

Jämföras nu transportkostnaderna till hufvudbanan, med och utan den lilla banan, så kommer man till följande resultat:

Lunning i skogen, lastning och lossning à 70 öre per km. ...	28,875	kr.
Körning till lilla banan 3,75 km. à 25 öre	38,672	»
Frakt på lilla banan	25,000	»
Således <i>vid användande af skogsbana</i>	S:ma	92,547 kr.

Utan skogsbana:

Lunning, lastning och lossning à 70 öre per km.	28,875	kr.
Körning 22 km. à 25 öre	226,875	»
Således här	S:ma	255,750 kr.
Bådadera för hela årstillväxten 41,250 kubikmeter eller 30,000 ton.		

Om nu detta, som ju ej kan göra anspråk på att vara annat än en schematisk framställning, i hvilken i hvarje särskildt fall för detsamma lämpade siffror måste insättas, är närmelsevis riktigt, så visar det otvetydigt, att dylika banor kunna åstadkommas genom markvärdenas stegring och att för desamma bidrag från det allmänna således sakna hvarje skäl.

Ja, man skulle se en oskäligen vinst för jordägaren i dylika banor, åstadkomna på egen bekostnad, om banornas verkan vore den, som siffrorna angifva. Ser man närmare på saken, blir detta dock ej händelsen. Utgår man nämligen från t. ex. ett öfverhufvudpris på skogstillväxten af 4 kronor per kubikmeter framme vid hufvudbana, hvilket torde kunna anses gälla i många af våra skogsbygder, då affallet medräknas, skall man finna, med de drifningspriser, som ofvan angifvits, att, för att drifningskostnaden skall bli lika hela värdet framme, afståndet ej får vara större än omkring en mil. Det längst bort belägna virket, som kan utfraktas, om skogsbana finnes, skulle vid drifning med hästar kosta cirka 2,5 gånger värdet framme, och när bana finnes, lämnar det blott ett rotvärde af cirka 40 öre pr kubikmeter. Småbanornas hufvudfunktion blir nog därför att tjänstgöra som sugrötter för stambanorna

och tillföra dessa större trafik, men också helt naturligt på samma gång att vidga kulturområdena och möjliggöra, att det kan tillvaratas, som nu förfäres. Förklaringen ligger också häri på, att mellan-Sveriges järnhandtering kan taga bränsle från de norrländska kustområdena, på samma gång det ej är möjligt att använda skogsaffallet på blott några få mils afstånd från verken.

Af förestående framställning, så ofullständig den än måste vara, utgående från enskild mans hand, bör dock framgå, hvilket slösande med landets tillgångar, som måste ligga uti att vi för kommunikationerna saknat och fortfarande sakna en plan, utarbetad på naturliga förutsättningar, och att nu den ena, onödigt dyra trafikleden efter den andra får tillkomma på enskildt initiativ och i enskilda intressen, utan hänsyn till de stora nationalekonomiska synpunkterna, som här tillämpade skulle framkalla stora värden i stället för att nu mången gång förstöra sådana.

Motionären ingår härefter på frågan om lämpliga riktlinjer för en dylik plan, därvid äfven berörande Inlandsbanan, och anför beträffande rentabiliteten af denna:

Om man också tager ut ett ofördelaktigt fall genom att utbryta en banbit t. ex. Billingsfors—Torsby (»Ottebolslinjen») och blott ser på transportmöjligheter inom denna, således obercende af hvad som tillföres från ändarna, så kan man med hänsyn blott fäst vid skogsmarkens produktion komma till följande resultat, naturligtvis under förutsättning, att skogsbanor användas.

Hvarje sträckkilometer af banan kan under denna förutsättning tillföras markproduktionen från cirka 80 kvadratkilometer eller 8,000 hektar. Skogbärande mark lämnar här minst 2 kubikmeter per hektar och år, sålunda hvarje sträckkilometer af banan 16,000 kubikmeter lika med 11,000 ton och hela bansträckan, som är 185 kilometer, således 2,035,000 ton. Om härifrån afräknas närmaste milen till Billingsfors samt en mil på hvardera sidan om nordvästra stambanan 30 kilometer lika med 330,000 ton samt från det öfriga en tredjedel som impedimenter och undertrafik från öppen jord 568,000 ton, tillsammans 898,000 ton, återstå dock 1,137,000 ton. Om ytterligare en tredjedel af detta frånräknas för platsförbrukning, återstår till sist en godsmängd af 758,000 ton för utfrakt på järnvägen. Medelväglängden blir halfva banan 92,5 kilometer, och med ett beräknadt fraktpreis af 2 öre per tonkilometer ger detta banan en inkomst af 1,400,000 kronor eller 7,580 kronor per bankilometer. Person- och annan lokaltrafik torde fylla detta belopp till 10,000 kronor, hvilket bör motivera en bana blott för Ortsbehovet, men som på samma gång också då kan bli en väl motiverad »första längd i

inlandsbanan», om man aldrig så litet öppnar blicken för hvad jag ofvan sökt visa, att landets intressen kräfva med hänsyn till norra Sveriges betydelse för exporten och dennas oberoende. Att en dylik bana ej får förläggas efter småintressen hit och dit, hvilka ändock utan ringaste uppoffringar kunna tillgodoses, och således ej heller utföras af annan än staten samt att enda hänsynen måste vara att genom billigast möjliga utfart skaffa markproduktionen för export inom hela trafikområdet största möjliga värde på växtplatsen, har jag också sökt att klargöra.

De små skogsbanornas inverkan med hänsyn till nya stambanors tillkomst och ekonomiska bärkraft är här berörd, men helt naturligt skulle också nya småbanor i skogsbygderna kunna tillföra redan befintliga stambanor en väsentligt ökad godsmängd och sålunda på ett välbehöfligt sätt förbättra äfven deras ekonomi.

Att detta nu låter sig göra är beroende på teknikens framsteg, som äfven härigenom pekar på att det torde vara på tiden att bygga på nya grunder vid kommunikationernas planläggande. Man synes sålunda ej längre böra utgå från t. ex. en järnvägstyp, som man vet kostar så och så mycket, och beräkna, om trafik finnes för att göra företaget lönande; man har i stället att tillse, huru man skall utföra trafikleden för att den, med den mängd och beskaffenhet af gods som finnes, skall kunna gifva detta på förekomstplatsen högsta möjliga värde.

Ofördelaktigare trafikförhållanden än för skogsbanorna, hvilka ha att hopsamla en så liten markproduktion som en kubikmeter virke per hektar, torde nämligen blott undantagsvis komma att behandlas för byggande af trafikleder. Kunna emellertid dylika, med alla dess omkostnader pålagda markproduktionen, dock höja värdet på denna och i och med detsamma jordvärdet, så verka banorna på samma sätt som hvarje annan jordförbättring. Sålunda ha statsmakterna hittills hvad den öppna jorden beträffar visat intresse och lämnat stöd genom inrättande af hypoteksbanker. Skogens nationalekonomiska betydelse och skogsbanornas inverkan på skogsvärdet och därigenom på en förbättrad skogskultur synas väl motivera inrättande af äfven en hypoteksinrättning för enskilda järnvägar.

Regeringen bör lika litet betungas med omsorger och pröfning af dylika som t. ex. om en landtman genom täckdikning af sin jord på så sätt vill höja dess värde. Likaledes bör ej, där trafikanterna kunna ikläda sig hela det ekonomiska ansvaret, en banas tillkomst vara beroende af annat än låneinrättningens pröfning af säkerheterna för lånen, hvarigenom, om trafikledens tillkomst är till såväl privat som

nationalekonomisk fördel, dess utförande ej behöfver göras beroende af vare sig befintliga anslag eller andra tillfälligheter.

I anslutning härtill står också ett annat spørsmål, som med några ord torde böra beröras. Byggande af landsvägar kostar nu, som det vill synas af kostnadsförslag, inlämnade i samband med ansökning om statsanslag till dylika, ungefär lika mycket som skogsbanor med rörlig materiel. Utan ränta och underhåll medräknad, kostar transport på landsvägarna enligt ofvan gjorda antagande 25 öre per tonkilometer och med skogsbanor inberäknad ränta och driftkostnad 2,8 öre. I sammanhang härmed dryftar motionären frågan om landsvägars och småjärnvägars inbördes företräden ur statsekonomisk och strategisk synpunkt samt framhåller till sist såsom utmärkande egenskaper för småjärnvägarna,

att i samband med en plan för järnvägsanläggningarna i sin helhet genom desamma all skogstillväxt, äfven den som nu förfares, skulle kunna ekonomiskt tillgodogöras och således exporten ökas och handelsbalansen förbättras utan skogskapitalets tillgripande;

att genom affallets värdestegring rationellt och intensivt skogsbruk, ökande tillväxten, praktiskt möjliggöres;

att detta kan ske utan uppoffringar från vare sig staten eller den enskilde därigenom att markens värdestegring öfverskjuter kostnaderna för småbanornas anläggning och drift;

att dessa banor i anläggningskostnad synas kunna jämföras med landsvägarnes, men mera gagna produktionen och själfva bära sitt underhåll; samt

att desamma i en genomtänkt plan för norra och västra Sveriges förseende med kommunikationer äfven i strategiskt afseende, dock utslutande för försvaret, skulle kunna blifva af betydelse utan att tynga på budgeten.

Utskottet, som till fullo instämmer med motionären uti hans uppfattning, att det ur nationalekonomisk synpunkt är af största vikt att kunna till möjligast billiga pris från växtplatsen utfrakta markproduktionen samt att särskildt småbanorna icke böra anordnas dyrbarare, än hvad omständigheterna i hvarje särskildt fall oundgängligen kräfva, får vidare anföra följande:

*Utskottets
yttrande.*

Såsom bekant, finnes i Sverige ett järnvägsnät, bestående dels af hufvudbanor, dels af bibanor, hvilket järnvägsnät i förhållande till landets innevånareantal endast öfverträffas af Nord-Amerikas Förenta Staters, men som i förhållande till landets areal intager en tämligen låg

plats bland kulturländernas enorma banlängder. De trakter af vårt land, som hitintills sakna järnvägsförbindelse, utgöra en ganska afsevärd del, och särskildt torde å vidsträckta skogsområden markproduktionen hittills icke kunnat på ett rationellt sätt tillvaratagas just på grund af bristande kommunikationer. I vår tid äro dock billiga och bekväma transportmöjligheter ett oundgängligt villkor för att jordbruk, skogsbruk och industri skola på ett tillfredsställande sätt utvecklas och bestå i konkurrensen ej blott på den stora världsmarknaden, utan äfven med andra orter inom landet, där kommunikationerna äro väl ordnade.

Att hitintills vårt järnvägsnät icke kunnat i önskvärd mån utsträckas till de mera folkfattiga delarna af vårt land, får till sin hufvudsakliga del tillskrivas å *ena sidan* svårigheten att till sådana företag uppbringa det erforderliga kapitalet, å *andra sidan* att normerna för vårt järnvägsbyggande, särskildt med tanke på de folkfattigare och i samma mån också kapitalsvagare landsdelarne, måste anses hafva varit alltför högt ställda och därigenom i regel omöjliggjort dessa landsdelars förseende med järnvägsförbindelse. Hade utväg funnits att för en afsevärdt lägre kostnad anlägga banor, hade också säkerligen sådana i nu afsedda trakter mångenstädes kommit till utförande. Med de framsteg, som järnvägstekniken dagligen gör, har man emellertid redan nu i utlandet kommit så långt, att en järnväg kan byggas för en högst betydligt lägre kostnad, än hvad som hitintills förekommit uti vårt land. De erfarenhetsrön, som från utlandet kunna hämtas, hafva redan funnit väg till oss. Så har Kungl. Maj:t genom nådigt bref af den 20 november 1908 uppdragit åt kungl. järnvägsstyrelsen att, efter samråd med kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, upprätta och till Kungl. Maj:t inkomma med »plan för utredning af byggnads- och trafikeringskostnader för sekundär- och tertiärbanor med 1,435 och 0,891 meters spårvidd af olika typer, hvarvid böra förutsättas så enkla byggnader och anordningar i öfrigt såväl vid stationerna som å banorna, som förhållandena kunna medgifva med hänsyn till de ändamål, hvarje olika bantyp bör uppfylla, den hastighet, som påräknats, och trafiksäkerhetens fordringar».

Emellertid torde de resultat, hvartill man på grund af dessa sistnämnda bestämmelser kan komma, icke desto mindre gifva en anläggnings- och driftkostnad, som i fråga om särskildt glest befolkade trakter, där trafiken i det hela endast kan afse markproduktionen, göra en sådan bana onödigt dyr och icke sällan ekonomiskt utförbar. Det torde därför kunna ifrågasättas, om icke, såsom motionären i sin motion framhållit, ännu billigare och enklare järnvägsanläggningar skulle kunna

tänkas, hvilka dock skulle fylla det lokala trafikbehovet. I sådant syfte har motionären anført, att enligt hans mening banor för framforsling speciellt af skogsprodukter, hvilka banor också skulle kunna tillgodose persontrafiken i orten, kunna byggas för en kostnad ända ned till 6,250 kronor per kilometer. Motionären har då såsom utgångspunkt tagit, att järnvägarne i fråga skulle hafva en spårvidd af 0.6 meter samt en sken-vikt af omkring 6 kilogram per meter.

Utskottet, som gjort sig underrättadt om hvad kostnader för järnvägar med olika spårvidd i allmänhet betinga, har fått den uppfattningen, att en järnväg äfven af den enkla beskaffenhet, som motionären framhållit, icke torde kunna byggas för den angifna låga kostnaden. Enligt allmän svensk järnvägsstatistik för år 1906 kosta i *genomsnitt* våra normalspåriga statsbanor 108,000 kronor, våra privatbanor med normalspår 68,000 kronor, med 0,891 meters spårvidd 34,700 samt de få banorna med 0,6 meters spårvidd 24,800 kronor allt per kilometer.

Enligt statistiska uppgifter från utlandet kosta preussiska *tertiärbanor*, som äro möjligast enkelt utrustade, i medeltal 34,200 kronor per kilometer. Motsvarande siffra för de därmed likställda belgiska *vicinalbanorna* är 33,500 kronor per kilometer.

En del undersökningar beträffande byggandet af *mycket enkla järnvägar* uti Sverige hafva gifvit till resultat, att banor med normal spårvidd borde *med nuvarande material- och arbetspriser* betinga lägst följande kostnader: vid lätt terräng 34,900 kronor, vid medelsvår terräng 41,300 kronor samt vid svår terräng 58,200 kronor per kilometer. Motsvarande kostnader för banor med 0,891 meters spårvidd hafva beräknats till: vid lätt terräng 28,700 kronor, vid medelsvår terräng 30,800 kronor samt vid svår terräng 43,600 kronor per kilometer. I dessa sistnämnda kostnader såväl som uti de förut nämnda kostnaderna beträffande olika järnbanetyper ingår också anskaffning af rullande materiel. För tyska förhållanden har man, beträffande de med möjligast enkla utrustning försedda järnvägarne med 0,750 meters spårvidd, ansett desamma kunna byggas för lägst 16,000 kronor utan rullande materiel samt 19,500 kronor incl. rullande materiel allt per kilometer. Härvid är ingen kostnad medräknad för jordlösen.

Dessa nu nämnda uppgifter ge tydligt vid handen, att en *för allmän trafik* afsedd järnväg, äfven om den anordnas på det mest tänkbara enkla sätt och med mindre spårvidd än här ofvan beräknats, dock icke torde kunna byggas för en så låg kostnad, som motionären uti sin motion anført, om än vid gynnsamma terrängförhållanden kostnaderna för

terrasserings kunna afsevärdt nedbringas, ja, i exceptionella fall betinga en obetydlighet. Det, som under alla förhållanden i fråga om de små järnvägarne utgör den drygaste kostnaden, är öfverbyggnaden, d. v. s. skenor, sliprar samt befästningsdelarne dem emellan äfvensom ballast. Under det att dessa kostnader vid vanliga järnvägar utgöra i genomsnitt 45 à 50 proc. af totala kostnaden, stiga de vid de små järnvägarne med möjligast enkla utrustning till afsevärdt högre proc. Det är gifvet, att spåret, äfven om banan i öfrigt utrustas med de mest primitiva anordningar, får lof att hafva en viss stabilitet, hvilket i vårt land torde vara så mycket mera viktigt, som vi hafva att strida emot relativt svåra klimatiska förhållanden.

Motionären har såsom stöd för sin kalkyl bland annat anført, att på Öland inom Böda kronopark redan byggts en järnväg af den typ, som han åsyftat uti sin motion, för en kostnad af 4,350 kronor för kilometer. Emellertid får utskottet anmärka, att de å den anförda platsen rådande förhållandena samt järnvägens byggnadssätt, enligt utskottets åsikt, icke äro normgifvande, och att järnvägen i fråga bör betraktas såsom en fältbana bl. a. därför, att den alls icke omfattar personbefordran och öfver hufvud taget icke är upplåten för allmän trafik. Dessutom äro terrasseringsförhållandena i Böda kronopark nästan enastående gynnsamma, hvilket gjort, att terrasseringskostnaderna blifvit minimala. Slutligen ingår i kostnaderna i fråga ingen jordlösen samt intet lokomotiv. Om ett lokomotiv skulle inberäknas i kostnaden, uppskattas den af motionären till 5,020 kronor per kilometer.

En järnväg, som skall öppnas för allmän trafik, hvilket ju motionären i sin motion åsyftat, måste säkerligen med afseende på spårets utrustande göras kraftigare, för att äfven under ogynnsamma väderleksförhållanden, speciellt källossning, vara trafikabel. I detta sammanhang får utskottet också påpeka, att ett alltför dåligt spår medför betydligt ökade driftkostnader, hvarigenom företagets ekonomi, oaktadt en synnerligen låg anläggningskostnad, blir betydligt sämre, än om en något starkare öfverbyggnad användts.

Beträffande den lägsta anläggningskostnaden under normala förhållanden för en *för allmän trafik öppnad* järnväg af 0,6 meters spårvidd och med möjligast enkla utrustning, har utskottet haft att tillgå några från utlandet hämtade statistiska uppgifter, enligt hvilka en järnväg af omhandlade slag kan beräknas kosta *lägst* 28 procent af en normalspårig bana å samma sträckning och med motsvarande utrustning. Under denna förutsättning skulle för 0,6 meters spårvidd erhållas nedanstående medelpriser: vid lätt terräng 9,800 kronor, vid

medelsvår terräng 11,300 kronor och vid svårare terräng 16,300 kronor, allt för kilometer. Då emellertid, såsom redan ofvan påpekats, i vårt land råda betydligt svårare klimatiska förhållanden, torde dessa siffror böra afsevärdt ökas, ty särskildt skenvikt, ballast och dräneringsanordningar torde icke kunna göras så obetydliga och enkla som i länder med ett mildare klimat. I anslutning härtill får utskottet såsom sin åsikt uttala, att man bör såsom approximativa siffror för enkelt utrustade banor med 0.6 meters och därutöfver spårvidd antaga 13,000 kronor vid lätt terräng, 16,000 kronor vid medelsvår terräng samt 21,000 kronor vid svårare terräng allt per kilometer.

I fråga om driftkostnaderna har utskottet också sökt att förskaffa sig några uppgifter och har därvid inhämtat, att den af motionären anförda kostnaden för transport per netto tonkilometer endast är möjlig under särskildt gynnsamma förhållanden med afseende på banans lutningar och kurvor. Uti sin motion har motionären upptagit fraktkostnaden, däruti inbegripna direkta driftutgifter, underhåll samt räntor och amortering, till 2.8 öre per tonkilometer. De uppgifter, som utskottet erhållit, gå ut på, att enbart *tågkostnaderna* vid en järnväg med 0,891 meters spårvidd belöpa sig till 2.9 à 5.9 öre per tonkilometer, beroende på banans lutningsförhållanden, och komma härtill de fasta driftutgifterna, hvilka uppgå till 1,020 à 1,420 kronor per bankilometer. Dessa fasta utgifter spela tydligen vid en låg trafikmängd en högst viktig roll, hvarför redan vid en spårvidd af 0,891 meter totala kostnaden kommer att gå upp till minst det dubbla mot hvad motionären föreställt sig.

Det bör i detta sammanhang påpekas, att tågkostnaderna i ganska hög grad stiga i mån som spårvidden minskas, hvarför en järnväg med 0.6 meters spårvidd gifvetvis bör betinga högre tågkostnader än de nyss anförda. Detta motväges emellertid något därigenom, att de fasta utgifterna vid den mindre spårvidden bli lägre; dock äger detta rum endast för så vidt att spårets soliditet ej göres för ringa, ty i så fall ökas dessa utgifter lätt i betydlig grad. Som exempel må anföras, att vid den af motionären anförda banan i Böda kronopark kostnaden per kubikmeter transporteradt virke hitintills utgjort 12.16 öre per kilometer, under det att motionären i sina kalkyler upptagit motsvarande kostnad till endast 2.17 öre. Den verkliga kostnaden vid Böda är sålunda i det närmaste 6 gånger den af motionären beräknade, därvid dock är att märka, det hästar användts såsom dragkraft i stället för lokomotiv.

Äfven motionärens beräkningar af fraktmängden synas vara mycket

sangviniskt uppgjorda. Såsom exempel anföres bandelen Billingsfors—Torsby (»Ottebolslinjen») af Inlandsbanan, och beräknar motionären fraktinkomsterna, frånsedt den genomgående trafiken och alltså endast omfattande det lokala trafikområdets transporter, till 7,580 kronor per bankilometer och år, hvarjämte med hänsyn till persontrafiken och andra inkomster af lokaltrafik denna siffra höjes till 10,000 kronor. Härvid tänker sig motionären skogsbanor såsom sugrötter till hufvudbanan. Jämföras nu dessa siffror med de af doktor Key-Åberg just i fråga om »Ottebolslinjen» uppgjorda, mycket detaljerade utredningarne, hvilka utmynna uti en uppskattning af *samtliga* trafikinkomster, alltså också af transitotransporterna, till 3,073 kronor per år och bankilometer (med en annan sträckning 3,059 kronor), framstår med all tydlighet, att motionärens kalkyler äro för optimistiska. Doktor Key-Åberg tänker sig visserligen ej skogsbanor, men har beräknat och medtagit fraktmöjligheterna å ett mycket bredt bälte å ömse sidor af banan, hvarför skogsbanornas tillkomst svårligen skulle kunna öka trafiken i den grad, motionären synes anse.

Motionären har särskildt framhållit, att dessa järnvägar af enklaste slag och med en spårvidd af 0.6 meter skulle kunna få en afsevärd användning uti norra och västra Sverige. Utskottet får dock häremot erinra om den inskränkning i deras användning, som måste följa däraf, att dessa banor icke lämpligen torde böra gifvas en större längd än cirka 30 å 40 kilometer. Skall en järnväg i visst fall få en större längd, erhålles ett bättre ekonomiskt resultat genom att bygga densamma af en högre klass, hvarmed visst icke menas, att spårvidden absolut behöfver ökas. I detta sammanhang kan nämnas, att järnvägar af 0,891 meters spårvidd och med enkel utrustning anses kunna med godt ekonomiskt resultat anläggas upp till en längd af 150 å 200 kilometer.

På grund af hvad sålunda anförts, anser utskottet, att de af motionären ifrågasatta småbanorna icke kunna byggas och trafikeras för den låga kostnad, som af motionären beräknats, och ej heller, jämväl af andra skäl, få användning i den utsträckning, som af honom afsetts; men då dessa banor likväl synas kunna anordnas för en kostnad, som vida understiger hvad här i landet hittills ansetts möjligt beträffande banor för allmän trafik, samt deras betydelse såsom transportmedel i hvarje fall måste anses vara särdeles stor, finner utskottet det vara af betydelse och nytta att från auktoritativt håll erhålla en utredning beträffande ej mindre de tekniska minimifordringar och öfriga villkor, som måste uppställas för anläggning och drift af de omhandlade järnvägarna,

än äfven de kostnader, som de kunna betinga. Då härtill kommer, att deras framdragande ofta icke torde vara möjligt utan att mark exproprieras, samt anordnande af sådana järnvägar ej heller synes kunna utan vidare öfverlämnas till den enskilda företagsamheten, får utskottet hemställa,

att Första kammaren för sin del beslutar, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t behagade anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta här ofvan omnämnda, i kungl. brefvet af den 20 november 1908 anbefallda utredning jämväl omfatta de i motionen afsedda järnvägarna med 0.6 meters spårvidd och möjligast enkla utrustning.

Stockholm den 3 mars 1910.

På utskottets vägnar:

G. LAGERBJELKE.

I ärendets behandling har herr Almgren ej deltagit.
