

Nr 93.

Af herr **Hägglund**, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven.*

Efter genomläsning af Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69 till innevarande års riksdag angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven har undertecknad icke kunnat undgå att komma till den bestämda uppfattningen, att ifrågavarande förslag i sig innebär allvarliga olägenheter med afseende på en för landsintressena i deras helhet liksom ock för statens finanser i möjligaste mån god lösning af frågan om den s. k. Inlandsbanans fortsättande och utveckling.

Då Kungl. Maj:t år 1907 till Riksdagen aflät nådig proposition i fråga om den nu pågående statsbanebyggnaden från Östersund till Ströms vattudal, så ansåg Kungl. Maj:t det nödigt att ange ett särskildt skäl, hvarför denna del af Inlandsbanesträckningen borde och kunde beslutas oberoende af Inlandsbanefrågans väsentliga hufvudmotiv i öfrigt. Detta skäl var, att en bana Östersund—Ströms vattudal skulle äga goda förutsättningar för en lönande trafik, äfven om man endast toge hänsyn till banans lokala trafikområde, hvadan alltså dess tillkomst kunde anses berättigad, vare sig man ställde denna bandel i samband med Inlandsbanefrågan i dess helhet eller icke.

Undertecknad tror icke — och finner att Kungl. Maj:ts här ifrågavarande nådiga proposition till innevarande års riksdag icke motsäger denna min tro — att något sådant undantagsskäl som det nyss anförda skulle kunna åberopas jämväl för den nu föreslagna banbyggnaden från Ströms vattudal till Ångermanälven.

Vi stå nu helt enkelt inför ett bestämdt afgörande i den egentliga Inlandsbanefrågan, till grund för hvilken måste läggas mera en

bred uppfattning om allmänna landsintressen än specifika önskemål ur bygdesynpunkt.

I afseende på hvad landsintresset härvidlag kräver erinras, att, som motvikt för de stora uppoffringar utan utsikt till direkt räntabilitet, hvilka hela landet skulle komma att ikläda sig för att medelst Inlandsbanan öppna de innersta delarna af Norrland för ökad kultur, det villkoret alltjämt måste framstå, att Inlandsbaneföretaget i dess helhet bör på sådant sätt anordnas, att trafiken samt export- och importhandeln på de berörda landsdelarna måtte kunna ombesörjas öfver hamnplatser inom Sverige. För de delar af Inlandsbanan, som äro belägna norr om jämtländska tvärbanan, betyder detta, att den export- och importrörelse, som på grund af Östersjöhamnarnas tillfrysande vintertiden, icke kan försiggå vid närmaste kustplats österut, i stället bör beredas tillfälle att söka sig direkt väg till den svenska västkusten och dess året om öppna hamnar.

Att förverkligandet af denna nationella tanke icke är ogörligt, ådagalägges däraf, att redan nu en hel del af export- och importrörelsen på Jämtlandstrakterna och öfriga delar af Norrland vissa tider af året medelst de nu förhandenvarande järnvägarna dirigeras öfver Göteborg, något som för de inre delarna af Norrland gifvetvis skulle komma att i ännu högre grad möjliggöras genom direkt förbindelse i fortsättning af Inlandsbanans norra del, från jämtländska tvärbanan och ner till Göteborg. Hvar och en som känner närmare till hithörande förhållanden torde emellertid lätt inse, att i den mån Inlandsbanan norr om sagda tvärbana skulle komma att färdigbyggas, utan att man dessförinnan sörjdt för ett direkt aflopp för den här uppstående trafikrörelsen ner till den svenska västkusten, så skulle det säkerligen komma att inträffa, att trafikrörelsen från norra Inlandsbanan på ett alltmer koncentreradt sätt sökte sig väg öfver det närbelägna Trondhjem, hvilken plats allt mer målmedvetet börjar inrikta sig på att genom lämpliga hamnutvidgningar göra sig allt bättre ägnad som hufvudstapelplats för skandinaviska halföns norra del. Som bevis härpå må erinras om en nu pågående, af Trondhjems stad anordnad pristäflan för en omfattande utvidgning af stadens hamn.

Med dessa viktiga omständigheter för ögonen, på grund af hvilka man alltså skulle kunna riskera, att en väsentlig del af de grunder, hvilka i ekonomiskt hänseende kunna anses rättfärdiga Inlandsbanans utförande, komme att bortfalla, synes det undertecknad vara af högsta vikt, att innan en ytterligare utsträckning af Inlandsbanan norr ut företages, förbindelselinjen söder ut från jämtländska tvärbanan och fram

till västkusten kommer till stånd, hvarigenom man mera får i sin hand att bestämma riktlinjen för handelsrörelsen på de genom Inlandsbanan nyöppnade trakterna af det inre Norrland. Med denna uppfattning såsom den grundläggande är det gifvet, att undertecknad för sin del måste känna sig ytterst betänksam gentemot Kungl. Maj:ts förslag, att Riksdagen nu skulle fastställa en ytterligare utgift på icke mindre än 9,050,000 kronor för Inlandsbanans fortsättande norrut från Ströms vattudal, innan den nämnda utfartsvägen söderut vederbörligen blifvit ordnad.

För utfart från den jämtländska tvärbanan och söderut hafva olika vägar satts i fråga. *En af dessa* var kombinerad med tanken på en längdbana genom Dalarnas, Värmlands och Dalslands gränsbygder ner till Bohuslänskusten, ungefärligen parallellt med de stora stråkvägarna Mora—Vänerns och Göteborg—Bergslagernas järnvägar. *En annan* har grundats på tanken om statsinköp af Mora—Vänerns järnväg i förening med byggandet af en ny statsbanelänk mellan Kristinehamn och Töreboda station å Västra stambanan. *En tredje utväg* är, att utom Mora—Vänerns äfven Göteborg—Bergslagernas järnväg gjordes till föremål för statsinköp, hvarigenom behof af en statsbanebyggnad mellan Kristinehamn och Töreboda skulle komma att bortfalla.

Af dessa 3 olika utvägar lärer den förstnämnda, den som förutsätter en ny statsbana parallell med Mora—Vänerns och Göteborg—Bergslagernas järnvägar genom de västra gränsbygderna, numera kunna anses utesluten. Enligt af vederbörande statsmyndigheter gjorda uttalanden, hvilka äfven förekomma uti här afhandlade nådiga proposition nr 69, skulle nämligen de västra gränsbygdernas trafikbehof lämpligare kunna afhjälpas på annat sätt, nämligen genom ett system till bibanor till redan befintliga järnvägar.

Då emellertid det sagda, för de västra gränsbygderna afsedda bibanesystemet till väsentlig del skulle komma att ansluta sig till Göteborg—Bergslagernas järnvägar såsom »stambana», *då* vidare bibanesystemet är afsedt att till stor del genom omfattande uppoffringar från statens sida komma till stånd, *då* dessutom det i längden svårigen skulle kunna lända det allmänna till gagn, att stora landsdelar, för hvilka staten dock på nämnda sätt genom bibanesystemets understödande skulle komma att göra högst betydande uppoffringar, för framtiden blefve beroende af en enskild järnväg och dess trafikordningar samt tariffpolitik, *och då* slutligen det icke skulle kunna anses välbetänkt att uppskjuta ett förr eller senare oundvikligt statsinköp af Bergslagsbanan till en tidpunkt, då priset å densamma genom ökad trafikinkomst på grund af statens egna åtgöranden vid främjandet af bibane-

systemet komme att utfalla högst betydligt mycket högre, än som för närvarande skulle behöfva vara händelsen, så torde ett statsinköp af Bergslagsbanan redan nu vara oundvikligt. Med anledning häraf lär afven den andra af de nyss anförda tre utvägarna, hvilken bland annat förutsatte en ny statsbanelinje Kristinehamn—Töreboda kunna anses utesluten.

De åtgärder, som under sådana förhållanden äro att vidtaga för att åstadkomma den erforderliga utfarten för den nordliga delen af Inlandsbanan från jämtländska tvärbanan och fram till västkusten eller närmare bestämdt till Göteborg, skulle härigenom komma att bli följande:

- 1) byggandet af en ny statsbanelinje från Brunflo station å jämtländska tvärbanan till Sveg i Härjedalen,
- 2) statsinköp af järnvägen Orsa—Sveg,
- 3) statsinköp af bandelen Orsa—Mora eller eventuellt ett nyanlagdt spår mellan dessa båda punkter,
- 4) statsinköp af Mora—Vänerns järnväg, samt
- 5) statsinköp af Göteborg—Bergslagens järnväg.

Ifråga om hvart och ett af de särskilda statsinköpen må följande anföras:

Beträffande statsinköp af järnvägen Orsa—Sveg så underlättas ett sådant därigenom, att staten i densamma redan har nedlagt ett belopp såsom statslån af icke mindre än 4,000,000 kronor, utgörande två tredjedelar af den till 6,000,000 kronor uppgående anläggningskostnaden. Trafiken å järnvägen lär ännu icke vara stor nog att betäcka driftkostnaderna, mycket mindre lämna något öfverskott till förräntning af de af staten till företaget utlånta penningarna. Det har afven härvidlag uppgifvits att järnvägsbolaget har att dragas med en skuld på något öfver 600,000 kronor utöfver ofvan nämnda 4,000,000 kronor för upplupna men oguldna räntor. Det är under sådana förhållanden uppenbart, af hvilken betydelse det vore, att trafiken å banan genom tillkomsten af en linje Brunflo—Sveg komme att ökas, så att full förräntning kunde komma att uppstå. Lösesumman vid statsinköp torde böra anslås till samma belopp som byggnadssumman, eller 6,000,000 kronor, hvarvid frändrag bör göras af upplupna men oguldna räntor å det nuvarande statslånet.

Beträffande statsinköp af bandelen Orsa—Mora, som nu ingår som en del af Gefle—Dala järnväg, torde detta kunna stöta på en del svårigheter vid eventuella förhandlingar, hvarför utvägen att anordna ett

särskildt spår för statens räkning torde böra hållas i utsikt, en utgift som i fråga om denna korta sträcka ej kan blifva särdeles stor.

Beträffande statsinköp af Mora—Vänerns järnväg så märkes, att någon utdelning å stamaktierna hittills icke lär ha förekommit, hvadan det torde stå i utsikt att förvärfva denna järnväg för ett belopp, motsvarande det bokförda värdet med frändrag af den värdeminskning, som efter värdering möjligen kan anses ha uppstått genom eventuella brister med afseende på järnvägens underhåll i fråga såväl om den rullande materielen som om banan i öfrigt. Enligt d:r Key-Åbergs uppgift utgjorde banans bokförda värde för cirka 6 år sedan ungefär 12,000,000 kronor, ett värde som sedan dess icke torde i någon högre mån ha ökats.

Beträffande statsinköp af Göteborg—Bergslagens järnväg, hvilken befinner sig uti ett i ekonomiskt hänseende mycket godt läge, så kan förvisso ett sådant köp komma att stöta på mycket stora vanskligheter. Men det är undertecknads bestämda uppfattning, att om staten icke redan nu skrider till verket, så skola, såsom redan blifvit antydt, svårigheterna härvidlag år efter år komma att bli allt större, i den mån som gränsbygdernas bibanesystem kommer att utveckla sig och i den mån som järnvägens ägare mer och mer bli öfvertygade om nödvändigheten för staten att såväl på grund af Inlandsbanan som på grund af andra skäl inlänka densamma i statsbanesystemet.

Enligt de i koncessionen för Göteborg—Bergslagsbanan stadgade villkor skulle visserligen ett tvångsinköp från statens sida af järnvägen i fråga komma att ställa sig synnerligen ofördelaktigt för att icke säga rent af ogörligt, enär i så fall lösesumman enligt de regler som gälla intill 1919 skulle komma att uppgå till det dubbla, mot nettotrafikinkomsterna svarande kapitalvärdet, hvilket skall beräknas efter en räntefot af 5 %. Men det finnes skäl att antaga, att bolaget vid en frivillig förhandling skulle kunna vara villigt att tillmötesgå med högst betydande eftergifter. Som utgångspunkt för en förhandling härvidlag, torde kunna läggas den beräkningsgrund, som efter 1919 enligt koncessionens bestämmelser stadgas och som bestämmer inlösesumman till en och en half gång det nyss omnämnda kapitalvärdet, dock så att härvidlag ovillkorligen bör fordras, att järnvägsanläggningen med rullande materiel och öfriga tillbehör bör befinna sig i fullgodt skick. Skulle i sistnämnda hänseende brister kunna påvisas, borde från den beräknade inlösesumman dragas så stort belopp, som efter värdering kunde anses motsvara kostnaderna för banans försättande i dylikt skick.

Det torde böra särskildt bemärkas, att det för staten skulle vara

vida fördelaktigare att nu, om öfverenskommelse härom kunde träffas, på frivillighetens väg erlægga en på senast angifvet sätt bestämd lösesumma, i stället för att vänta tills år 1919, då tvångsköp efter samma beräkningsgrund skulle af staten kunna genomföras. Det är nämligen klart, att allteftersom bibanesystemet i gränsbygderna genom statens kraftiga medverkan utvecklas, och allteftersom trafikökning kommer att inträda af andra grunder, sammanhängande med Inlandsbanans tillkomst norrut, så stegras nettotrafikinkomsterna och alltså det häremot svarande kapitalvärdet högst betydligt.

I fråga om samtliga dessa statsinköp gäller otvifvelaktigt, att vare sig det varit Kungl. Maj:t, som tagit initiativet, eller om det på grund af denna min motion blefve Riksdagen, som komme att taga sådant initiativ, så måste Riksdagens granskning och bestämmande i saken inskränka sig till vissa hufvuddrag, under det att inköpsprisens noggrannare bestämmande i detalj faktiskt blefve beroende af Kungl. Maj:ts noggranna och omdömesgilla handhafvande af de erforderliga underhandlingarnas detaljer. Under sådana förhållanden, och då ett godt resultat gifvetvis i hög grad måste vara beroende af regeringens rörelsefrihet och handlingskraft, vill det synas undertecknad, som om bästa möjliga resultat stode att vinna, därest Riksdagen inom ramen för de här uppdragna konturerna, gäfvit Kungl. Maj:t full frihet att förhandla och bestämma i afseende på de erforderliga järnvägsköpen, på sätt nedan kommer att närmare föreslås.

I fråga om byggandet af en ny statsbanelinje Brunflo—Sveg må, utöfver dess betydelse som länk i utfarten för nordliga Inlandsbanan från den jämtländska tvärbanan till Göteborg, äfven anföras dess lokala betydelse, såsom än ytterligare bestyrkande af huru mycket större vikt det är att nu fortsätta söderut från nämnda tvärbana än norrut från Ströms vattudal. Dess betydelse för att åstadkomma vederbörlig trafikökning å bandelen Orsa—Sveg är redan berörd, men härtill kommer att utefter linjen Brunflo—Sveg naturtillgångar äro tillfinnandes, som äro af den största betydelse för stora delar af Norrland, och som därför genom banans snara byggande böra så snart som möjligt göras lättare tillgängliga. Härvidlag behöfver endast omnämnas Tans kalkbrott, hvars kalk, sedan linjen Brunflo—Sveg väl kommit till stånd, lätt kan tillgodogöras för jordbruket i Västernorrlands, Jämtlands och delar af Gäfveborgs län.

Af hvad undertecknad här anfört torde framgå, att till förmån för banbyggande och därmed sammanhängande baninköp söder om jämtländska tvärbanan, innan Inlandsbanan norrut från Ströms vattudal

fortsättes, tala, *dels* att de stora landsekonomiska intressena kräfva att export- och importrörelsen till de genom Inlandsbanan nyöppnade landsdelarna ordnas på en sådan basis, att största möjliga fördel för landet i dess helhet häraf uppstår, *dels* att statsverkets finansiella intressen likaledes kräfva, att ej genom onödigt dröjsmål förvärfvandets af erforderliga enskilda järnvägar ytterligare försvåras, och att ej, såsom fallet är ifråga om Orsa—Svegbanan, stora af staten utgifna belopp i onödan ligga räntelösa, *dels* äfven viktiga lokala hänsyn.

Under sådana förhållanden synas de af statsrådet och chefen för civildepartementet i den kungl. propositionen nr 69 åberopade skälen för banbyggandets fortsättande norrut från Sveg ingalunda tillräckliga. Detta omdöme kan icke upphävas däraf, att statsrådet ställer i utsikt proposition om och påbörjande af linjen Brunflo—Sveg redan till nästa år, ty strängt taget måste man väl ändå anse, att Riksdagen i fråga om planen för Inlandsbanans fortsättande nu är ställd inför ett *antingen* —*eller*. Icke lär det väl nämligen kunna anses stå i öfverensstämmelse med en god nationalhushållning att, som Kungl. Maj:ts proposition förutsätter, efter nästa år bedrifva Inlandsbanebygget samtidigt såväl norrut från Ströms vattudal som söderut från Brunflo. Det enda försvarliga tillvägagångssättet synes undertecknad vara, *antingen* att man med samlad kraft bedrifver arbetet norrut från Ströms vattudal och låter Brunflo—Sveglinjen vänta, *eller* att Brunflo—Sveglinjen kommer i första rummet och att därvid på dess åstadkommande användes årligen ett så stort belopp för denna linje ensam, som den Kungl. propositionen förutsätter från och med nästa år skola komma att fördelas *dels* på denna linje, *dels* på linjen norrut från Ströms vattudal. Genom ett sådant tillvägagångssätt, som förutsättes enligt det ena eller andra af de här anförda alternativen, kommer icke på långt när så lång tid att förflyta, innan en ny naturlig länk i Inlandsbanan blefve färdig för att tagas i bruk, som hvad fallet skulle bli ifall krafterna på det sättet splittrades, som den kungl. propositionen förutsätter.

Departementschefen har i sitt yttrande till statsrådsprotokollet på ett ställe anført som skäl mot att nu besluta byggandet af linjen Brunflo—Sveg för att i stället vänta med fortsättningen norrut från Ströms vattudal, att förslaget Brunflo—Sveg icke skulle föreligga i utarbetadt skick, hvilket däremot vore fallet med förslaget Ströms vattudal—Ångermanälven. Undertecknad vill ej särskildt fästa sig vid det egenomliga uti, att järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t genom att låta utarbeta eller icke låta utarbeta ett förslag i färdigt skick skulle kunna få fram motiv för ett riksdagsbeslut i ena eller andra riktningen. Men

undertecknad vill i stället påpeka, hurusom departementschefen i sin hemställan i slutet af propositionen vill förbehålla Kungl. Maj:t rätt »att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå», en omständighet som synes peka på, att icke heller förslaget Ströms vattudal—Ångermanälven är så alldeles fullständigt genomarbetadt. Under sådana förhållanden, och då ganska utförliga undersökningar tidigare verkstälts ifråga om linjen Brunflo—Sveg, synes i här berörda omständighet icke ligga något som hälst hinder mot ett beslut redan vid innevarande riksdag om påbörjandet af linjen Brunflo—Sveg i stället för linjen norrut från Ströms vattudal, och om det för sistnämnda linje för år 1912 begärda beloppets användande för sträckan Brunflo—Sveg.

Med stöd af hvad undertecknad sålunda anfört, får jag alltså hemställa,

att Riksdagen, med afslag på Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69, måtte besluta,

dels anläggning af en statsbana från Brunflo till Sveg för en enligt den ofvannämnda kungl. propositionen till 11,700,000 kronor beräknad kostnad, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter järnvägen bör genomgå, allt med de förbehåll i tillämpliga delar, som i den kungl. propositionen föreslås i fråga om linjen Ströms vattudal—Ångermanälven,

dels att för banbyggnadens påbörjande bevilja ett anslag för år 1912 af 900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 200,000 kronor.

Stockholm den 27 febr. 1911.

E. Hägglund.