

## Nr 60.

Ankom till Riksdagens kansli den 5 maj 1911 kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven samt i dithörande ämnen väckta motioner.*

(4:e Afd.)

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition (nr 69) af den 10 februari 1911 har Kungl. Maj:t, under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, *dels* besluta anläggning af en statsbana från Ströms vattudal (Ulriksfors) till Ångermanälven (Volgsjön) för en beräknad kostnad af 9,050,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå, *dels ock* för banans påbörjande bevilja ett anslag för år 1912 af 900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 200,000 kronor.

Beträffande hvad till stöd för denna framställning anförts tillåter sig utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft följande under innevarande riksdag väckta motioner nämligen inom Första kammaren nr 36 af herr *A. Pers* samt nr 93 och 99 af herr *E. Hugglund* och inom Andra kammaren nr 116 af herr *S. L. Olsson* samt nr 193 och 332 af *J. Bromée* m. fl.

I sina berörda motioner hafva herrar *A. Pers* och *S. L. Olsson* sammanställande hemställt, att Riksdagen måtte besluta att anslå

500,000 kronor till påbörjande af en statsbana norrut ifrån Sveg till Brunflo eller annan lämplig punkt på tvärbanan genom Jämtland.

Herr E. Hägglund har föreslagit i motionen nr 93, att Riksdagen, med afslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 69, måtte besluta 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, samt 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; samt i motionen nr 99, att Riksdagen måtte besluta att till Kungl. Maj:t aflåta underdånig skrifvelse af innehåll, att Kungl. Maj:t snarast möjligt måtte inleda vederbörliga underhandlingar angående förvärfvandet för statsverkets räkning ej blott af järnvägen Sveg—Orsa, bandelen Orsa—Mora och järnvägen Mora—Vänern utan äfven af Göteborg—Bergslagernas järnväg, samt att Kungl. Maj:t så snart ske kan måtte till Riksdagen aflåta det förslag, till hvilket nämnda underhandlingar kunna komma att gifva anledning.

Vidare hafva herr Bromée m. fl. föreslagit dels i motionen nr 193, att Riksdagen ville besluta byggande af järnväg från Sveg till Brunflo vid tvärbanan i enlighet med utredning och plan, som af järnvägsstyrelsen blifvit upprättade för Inlandsbanan i denna del, samt för byggnadens påbörjande för år 1912 anvisa ett anslag af 500,000 kronor, samt dels i motionen nr 332, att Riksdagen ville till påbörjande af byggnaden af järnväg dels från Sveg till Brunflo och dels från Ström till Volgsjön för år 1912 anvisa ett anslag af 1,000,000 kronor, däraf 500,000 till hvardera bandelen, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel för innevarande år och för sagda ändamål använda 300,000 kronor.

I afseende å de af motionärerna till stöd för sina framställningar anförda skäl tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet, som begärt Konungens befallning till järnvägsstyrelsen att afgifva yttrande öfver samtliga i förenämnda motioner gjorda framställningar, med undantag af den, som innefattas i herr Hägglunds motion nr 99, har med föranledande häraf mottagit nedan intagna skrivelser i ämnet jämte därvid fogade bilagor.

## Till Riksdagens statsutskott.

Sedan Ni anhållit, att Kungl. Maj:t måtte anbefalla kungl. järnvägsstyrelsen att afgifva yttrande öfver vid 1911 års riksdag väckta, till utskottet remitterade motionerna nr 36 i Första kammaren och nr 116 i Andra kammaren om anslag till påbörjande af en statsbana norrut från Sveg till Brunflo eller annan lämplig punkt på tvärbanan genom Jämtland, nr 93 i Första kammaren angående anläggning af en statsbana från Brunflo till Sveg i stället för linjen från Ströms vattudal norrut, nr 193 i Andra kammaren om byggande af statsbana från Sveg till Brunflo samt nr 332 i Andra kammaren i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven, har Kungl. Maj:t genom beslut den 13 mars 1911 anbefallt järnvägsstyrelsen att till Kungl. Maj:t inkomma med det sålunda äskade yttrandet.

Uti underdånig skrifvelse den 27 mars 1911 har järnvägsstyrelsen afgifvit yttrande i ämnet.

Vid underdånig föredragning häraf denna dag har Kungl. Maj:t förordnat, att järnvägsstyrelsens berörda, härhos bilagda skrifvelse med tillhörande bilagor skulle öfverlämnas till Eder.

Stockholm den 31 mars 1911.

CARL HEDERSTIERNA.

---

Genom nådigt beslut den 13 innevarande månad har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att till Eders Kungl. Maj:t inkomma med af Riksdagens statsutskott begärdt yttrande öfver vid innevarande års riksdag väckta, till utskottet remitterade motionerna nr 36 i Första kammaren och nr 116 i Andra kammaren om anslag till påbörjande af en stambana norrut från Sveg till Brunflo eller annan lämplig punkt på tvärbanan genom Jämtland, nr 193 i Andra kammaren om byggande af statsbana från Sveg till Brunflo, nr 332 i samma kammare i anledning af Eders Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven samt nr 93 i Första kammaren angående anläggning af statsbana från Brunflo till Sveg i stället för linjen från Ströms vattudal norrut.

Till åtlydnad af den gifna befallningen får styrelsen i underdånighet anföra följande.

*Motionerna nr 36 i Första kammaren och nr 116 i Andra kammaren.*

I dessa motioner, som såväl beträffande motivering som yrkande äro lika lydande, hemställa motionärerna, att Riksdagen måtte besluta att anslå 500,000 kronor till påbörjande af en statsbana norrut från Sveg till Brunflo eller annan lämplig punkt på tvärbanan genom Jämtland.

I motionerna anföres, bland annat, att det ej kan betvivlas, att de trakter, hvilkas kommunikationsbehof bansträckningen norrut från Ulriksfors till Dalasjö skulle tillgodose, äro i stort behof af en järnväg, samt att motionärernas afsikt alldeles icke är att bidraga till, att befolkningens hopp om en järnväg därstädes skulle gäckas. I detta uttalande anser sig styrelsen kunna instämma så till vida, som styrelsen finner behofvet af en järnväg från Ulriksfors norrut till Ångermanälven vara synnerligen trängande, men å andra sidan synes det styrelsen vara skäl befara, att, om byggandet af denna järnväg icke nu beslutas, den sammans anläggning kommer att uppskjutas till en oviss framtid.

Motionärerna framhålla vidare som sin åsikt, att det afbrott i inlandsbanan, som kommer att förefinnas å sträckan mellan Sveg och Brunflo, är synnerligen olägligt, om det skall tänkas räcka några år framåt, sedan banan från Ostersund till Ulriksfors och vidare till Dalasjö blifvit öppnad för allmän trafik. Styrelsen anser sig härvid böra i underdånighet erinra om, att enligt den plan för statens järnvägsbyggnader, som styrelsen framlagt i underdånig skrifvelse den 19 sistlidne januari, bandelen Sveg—Brunflo skulle kunna öppnas för allmän trafik år 1918 eller endast 2 år efter det att banan till Ångermanälven (Volgsjön) enligt samma plan blifvit fullbordad.

Motionärerna framhålla därjämte, att bland de olägenheter, som enligt hvad nyss nämnts efter deras förmenande skulle uppstå, om banan mellan Sveg och Brunflo blefve fullbordad först några år efter det inlandsbanan blifvit framdragen till Dalasjö, särskildt vore att märka, att en del trävaror från Jämtland vid export skulle söka sig väg till Trondhjem i stället för, såsom motionärerna anse önskligt och möjligt, till hamn vid Sveriges västkust. Med anledning häraf tillåter sig styrelsen hänvisa till såsom bil. A här bifogade, af doktor E. Stridsberg vid statens järnvägars statistiska kontor den 18 dennes lämnade utredning

jämte tablå öfver fraktkostnad för vissa angifna varor från Sveg, Östersund och Hoting till Hommelvik i Norge eller svensk västkusthamn. Af denna utredning framgår otvetydigt, att det förefinnes synnerligen små utsikter för, att trävaror eller pappersmassa från delar af Jämtland, norr om Sveg, skola kunna i mera nämnvärda kvantiteter exporteras öfver hamn vid svenska västkusten. Exportorterna för dylika varor torde i alla händelser hufvudsakligen komma att blifva Trondhjem eller Hommelvik i Norge eller ock Sundsvall, i den mån ej dylika varor framdeles kunna komma att utskeppas öfver annan svensk Östersjöhamn, norr om Sundsvall, som eventuellt genom tvärbana framdeles kan blifva satt i genare förbindelse med inlandsbanan, exempelvis vid Hoting i Västernorrlands län. Styrelsen finner således, att detta af motionärerna åberopade skäl för byggandet af bandelen Sveg—Brunflo före en bana från Ulriksfors till Volgsjön ej bör tillmätas nämnvärd betydelse.

Att en bana mellan Sveg och Brunflo så, som motionärerna framhålla, kommer att blifva till nytta för förädlingsindustrien i mellersta Sverige, framför allt Bergslagen, genom den lättnad den kommer att bereda, bland annat, med hänsyn till träkolstransporter till nämnda trakter, torde vara obestriddigt, men, då banan enligt den af styrelsen upprättade planen för statens järnvägsbyggnader skulle blifva färdighyggd endast ett eller högst två år senare än hvad motionärerna torde hafva tänkt sig, anser styrelsen för sin del ej heller detta förhållande böra tillmätas nämnvärd betydelse.

Motionärerna anföra vidare, att byggandet af bandelen Sveg—Brunflo skulle göra det lämpligt, att staten inlöste Mora—Vänerns och Orsa—Svegs järnvägar, hvilket, hvad särskildt Älfdalens och Särna socknar beträffar, skulle medföra, att dessa socknar blefve i tillfälle att bidraga till en nu ifrågasatt järnbana från Älfdalen till Särna, därigenom att de finge lösta de kapital, som för närvarande äro bundna i Mora—Vänerns järnväg, hvarjämte beträffande Orsa socken motionärerna framhålla, att densamma nedlagt så mycket penningar i järnvägsföretag och i synnerhet i banan Orsa—Sveg, att socknen väl behöfde komma ifrån bekymren med driften af sistnämnda bana.

Beträffande det nu nämnda är att märka, att just Orsa socken förut visat sig ytterst angelägen om att bringa banan Orsa—Sveg till verklighet, samt att socknen genom tecknande af stora bidrag till järnvägen kunnat bestämma dess sträckning så, att den framdragits genom socknens besparingsskogar på sätt, som kan sägas egentligen vara till fördel endast för socknen, under det att andra till banans anläggnings-

kostnader bidragande socknar helt säkert haft större intresse utaf att få sin järnvägsfråga löst på annat sätt. Styrelsen finner därför ej skäl tala för att nu inlösa banan Orsa—Sveg endast därför, att den i enskild hand visat sig vara en dålig affär.

Vidkommande åter den ofvan berörda omständigheten, att statsverket genom inlösen af Mora—Vänerns järnväg skulle sätta de i denna järnväg ekonomiskt intresserade socknarna i tillfälle att använda sitt därifrån lösta kapital på byggandet af tvärbanor, anser sig styrelsen böra fästa uppmärksamheten på, att inlösen nu af denna bana i och för sig skulle kunna för statsverket innebära en betydande uppoffring samtidigt som det ju blifvit ifrågasatt, att statsverket skulle ikläda sig ytterligare uppoffringar genom lämnande af särskildt kraftigt understöd för ifrågasatta tvärbanor i dessa trakter.

Styrelsen får slutligen vidkommande motionerna i fråga såsom sin åsikt framhålla, att tillräckliga skäl i desamma icke blifvit anförda för, att Riksdagen redan innevarande år skulle anvisa medel att utgå under år 1912 för byggande af bandelen Sveg—Brunflo, i stället för att, såsom styrelsen tänkt sig, sådana medel skulle anvisas först af nästkommande års Riksdag att utgå under år 1913.

#### *Motionen nr 193 i Andra kammaren.*

I denna motion har herr J. Bromée i Billsta med flera hemställt, att Riksdagen ville besluta byggande af järnväg från Sveg till Brunflo vid tvärbanan genom Jämtland i enlighet med utredning och plan, som af styrelsen blifvit upprättad för inlandsbanan i denna del, samt för byggnadens påbörjande för år 1912 anvisa ett anslag af 500,000 kronor.

Såsom motivering för denna sin hemställan hafva motionärerna anført liknande skäl, som angifvits i de af styrelsen här ofvan afhandlade motionerna, och får styrelsen således i underdånighet hänvisa till, hvad styrelsen därvid anført beträffande det enligt styrelsens förmenande mindre lämpliga uti, att medel för byggande af banan Sveg—Brunflo anvisas af innevarande års Riksdag att utgå redan under år 1912.

#### *Motionen nr 332 i Andra kammaren.*

I denna motion framhålla motionärerna bland annat nödvändigheten af, att bandelen Sveg—Brunflo snarast möjligt kommer till stånd med

hänsyn till dels ortens behof, dels Orsa—Svegs järnvägs bärighet, dels ock — och detta ej minst — det allmänna såväl från ekonomisk som från militär synpunkt. Beträffande dessa skäl för omedelbart påbörjande af denna bana tillåter sig styrelsen i underdånighet åter hänvisa till, hvad styrelsen i det ofvanstående redan anfört, och finner sig härvid endast böra tillägga, att det från militär synpunkt sedt torde vara minst lika viktigt, att banan mellan Östersund och Gellivare blifver i sin helhet fullbordad inom en ej alltför aflägsen framtid, som att Orsa—Sveg-banan blifver förbunden med tvärbanan genom Jämtland.

Motionärerna anse icke det skäl vara grundadt, som chefen för civildepartementet, bland annat, åberopat mot igångsättande redan nu af arbetena å bandelen Sveg—Brunflo, nämligen att det skulle vålla olägenheter och kostnader att från nu pågående banbyggnad mellan Östersund och Ulriksfors öfverflytta befäl, arbetare och arbetsmateriel till Brunflo eller Sveg. Härtill vill styrelsen för sin del gemmäla, att det ju icke bör bortses från den olägenhet, som ovillkorligen ligger uti den af chefen för civildepartementet omnämnda förflyttningen, men vill styrelsen å andra sidan påpeka, att detta ju icke framhållits såsom något hufvudsakligt skäl, utan endast som en bidragande orsak till förslaget om byggandet af bandelen Ulriksfors—Volgsjön i första hand framför bandelen Sveg—Brunflo.

Emellertid framhålla motionärerna, att de icke vilja bestrida, att behof förefinnes af en järnväg mellan Ströms vattudal och Ångermanälven, samt att de ej finna något hinder möta att nu anslå medel till påbörjande redan under nästkommande år af såväl denna järnväg som en bana från Sveg till Brunflo, och hemställa de i följd häraf, att Riksdagen ville till påbörjande af byggandet af järnväg dels från Sveg till Brunflo och dels från Ströms vattudal till Volgsjön för år 1912 anvisa ett anslag af 1,000,000 kronor, däraf 500,000 kronor till hvardera banan, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel för innevarande år för sagda ändamål använda 300,000 kronor.

Styrelsen finner för sin del något absolut hinder icke förefinnas för att bedrifva banbyggnaderna i dessa trakter i den omfattning, som motionärerna föreslå, dock under förutsättning, att afknappning ej i följd däraf göres å de anslag för år 1912, hvarom styrelsen gjort underdånig framställning dels för fortsättande af inlandsbanan norrut från Ulriksfors, dels för framdragande af norra stambanan till gränsen mot Finland och anläggande af järnväg i Tornedalen, dels för en bana från Älfsby till Piteå. Visserligen skulle det icke medföra allt för stora olägenheter, om under första byggnadsåret, 1912, anslaget för hvardera

banan vore endast 500,000 kronor, men för ett ekonomiskt bedrivande af banbyggnaderna skulle redan nästföljande året erfordras större anslag än hvad styrelsen förutsatt i sin med underdånig skrifvelse den 19 sistlidne januari afgifna plan för bedrivande af statens järnvägsbyggnader under tiden 1912—1918, och vill styrelsen i detta sammanhang ånyo framhålla önskvärdheten af, att så små afvikelser som möjligt göras från denna plan, enligt hvilken styrelsen tänkt sig arbetena anordnade på sådant sätt, att i det närmaste lika stora belopp skulle användas för statens järnvägsbyggnader under hvar och ett af de år, planen afser. Ur denna synpunkt anser styrelsen, att det skulle medföra vissa olägenheter beträffande arbetenas organisation, om byggandet af järnvägen Sveg—Brunflo skulle påbörjas redan under nästkommande år i stället för, såsom styrelsen förutsatt, först under år 1913.

*Motionen nr 93 i Första kammaren.*

I denna motion har motionären anført, att han efter genomläsning af Eders Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69 till innevarande års Riksdag angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven fått den 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. Under det att vidkommande banan mellan Östersund och Ströms vattudal särskilda skäl kunde åberopas för denna banas byggande, oberoende af inlandsbanefrågans lösning i öfrigt, finner motionären sådana skäl icke kunna åberopas jämväl för den nu föreslagna banbyggnaden från Ströms vattudal till Ångermanälven, utan anser han, att man nu står inför ett afgörande i den egentliga inlandsbanefrågan, till grund för hvilken måste läggas mera en bred uppfattning om allmänna landsintressen än specifika önskemål ur bygdesynpunkt. Häruti anser sig styrelsen kunna instämma i det afseende, att enligt styrelsens förmenande det är af synnerlig vikt, att, innan nu pågående arbeten å banan Östersund—Ulriksfors afslutats, statsmakterna fatta beslut i denna fråga för att principiellt afgöra, huruvida öfver hufvud taget en inlandsbana genom Norrland skall komma till stånd äfvensom efter hvilka grunder med hänsyn till byggnadssätt och trafikering, detta bör ske, hvilket ej hindrar, att styrelsen, såsom förut framhållits, anser, att äfven ur bygdesynpunkt starka skäl tala för byggnadsarbetenas omedelbara fortsättande från Ströms vattudal till Ångermanälven.



Motionären framhåller vidare, att enligt hans förmenande landsintresset kräfver, att inlandsbaneföretaget i dess helhet ordnas på sådant sätt, att trafiken samt export- och importhandeln för de landsdelar, som beröras af inlandsbanan, måtte kunna ombesörjas öfver svensk hamn eller, med andra ord, att under de tider af året, då östersjöhamnarna äro stängda af is, exporten och importen skola kunna försiggå öfver hamn å Sveriges västkust, och anser motionären, att möjligheten härför redan är ådagalagd, eftersom, enligt hans uppgift, en hel del export- och importtrörelse på och från jämtlandstrakterna och öfriga delar af Norrland vissa tider af året medelst de nu för handen varande järnvägarna dirigeras öfver Göteborg. Vidkommande detta påstående får styrelsen i underdånighet erinra om, hvad styrelsen i denna sak ofvan anfört beträffande motionen nr 36 i Första kammaren och nr 116 i Andra kammaren, därvid styrelsen med ledning af verkställda utredningar påvisat, att synnerligen små utsikter förefinnas, för att trävaror, pappersmassa eller andra större godsslag från delar af Jämtland norr om Sveg skola kunna i mera nämnvärda kvantiteter exporteras öfver hamn vid svenska västkusten, alldenstund fraktkostnaderna till sådan hamn blifva så afsevärdt mycket större än exempelvis till Hommelvik eller Trondhjem i Norge. I alla händelser kan styrelsen, såsom i det föregående antydts, icke finna, att sådan export öfver norsk hamn skulle blifva afsevärdt större, för den händelse banan Sveg—Brunflo fullbordades ett eller par år efter banan till Ångermanälven, mot hvad den skulle blifva, om förhållandet vore omvändt, nämligen att banan Sveg—Brunflo vore öppnad för trafik ett eller annat år före järnvägen till Ångermanälven.

Motionären söker påvisa, att bland de sätt, på hvilka utfart från den jämtländska tvärbanan söderut till exporthamn kunde tänkas åstadkommen, egentligen endast ett sätt numera borde kunna ifrågasättas, nämligen att staten dels bygger en järnväg från Brunflo station å nämnda tvärbana till Sveg i Härjedalen dels inköper järnvägarna Orsa—Sveg, Orsa—Mora, Mora—Vänern samt Göteborg—Bergslagens järnväg, hvarvid eventuellt en ny bana skulle anläggas mellan Orsa och Mora, för den händelse svårigheter uppstå för förvärfvandet af den redan befintliga banan mellan dessa platser. Styrelsen har visserligen verkställt vissa approximativa beräkningar och utredningar för uppskattning af de kostnader, statsverket skulle få vidkännas för inlösen och komplettering af banorna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och Mora—Vänern äfvensom beträffande sannolika trafikeringskostnaderna å dessa

banor, men är styrelsen icke beredd att nu framlägga resultatet af utredningarna vidkommande nyss nämnda banor och ännu mindre beträffande Göteborg—Bergslagernas järnväg. Då motionären ej heller gör någon hemställan vidkommande ofvan berörda inköp af vissa banor, så tillåter sig styrelsen i underdånighet endast bifoga utdrag (bil. B) ur de för dessa banor gällande koncessionsvillkoren med afseende på, hvad i desamma finnes stadgad vidkommande eventuellt förvärf för statsverket af banorna i fråga.

Såsom bevis för att en bana mellan Sveg och Brunflo är af större vikt än en sådan mellan Ströms vattudal och Ångermanälven, framhåller motionären, bland annat, att förstnämnda bana skulle beröra Tans kalkbrott, hvarifrån kalk lätteligen skulle kunna med järnvägen försändas och tillgodogöras för jordbruket i Västernorrlands, Jämtlands och delar af Gäfleborgs län. Häremot får styrelsen åberopa, hvad styrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 20 sistlidne december beträffande anläggning af järnväg mellan Ströms vattudal och Ångermanälven anført rörande kalktillgången längs denna järnväg, hvaraf Eders Kungl. Maj:t torde finna, att de trakter, en sådan järnväg skulle genomlöpa, genom sin kalkrikedom äro alldeles särskildt lämpade för odling, äfvensom att därstädes finnes kalk i öfverflöd för utförsel till andra landsdelar, hvidan befintligheten af Tans kalkbrott invid linjen Brunflo—Sveg icke kan utgöra ett skäl till förmån för förslaget om denna bandels utförande tidigare än den föreslagna linjen mellan Ströms vattudal och Ångermanälven.

I detta sammanhang vill styrelsen, såsom bevis för att det rent lokala behovet af sistnämnda järnväg ej heller kan vara mindre än behovet af förstnämnda järnväg utan snarare tvärtom, anføra, att afståndet från Vilhelmina kyrkoby, som kan anses utgöra hufvudorten i de trakter vid Ångermanälven, till hvilken banan nu skulle framdragas, utgör till närmaste station å statsbanan genom öfre Norrland, nämligen Anundsjö, omkring 18,5 mil, efter landsvägen räknadt, äfvensom att afståndet längs landsvägen till Ulriksfors eller norra ändan af den nu under byggnad varande delen af inlandsbanan utgör 22 mil, under det att afståndet från Åsarne, som ligger ungefär midt på bansträckningen Sveg—Brunflo, är endast 7 mil till Brunflo samt 2 mil till Svenstavik vid Storsjöns södra ända, till hvilken sistnämnda plats ångbåtsförbindelse finnes under den del af året, då Storsjön är isfri. Från Hede och Vemdalen i Härjedalen, hvilka byar kunna sägas vara de mest betydande i närheten af bansträckningen Sveg—Brunflo, är afståndet till Sveg 8 mil, ett i och för sig rätt betydande afstånd men dock vida

mindre än ofvan angifna afstånd från Vilhelmina till Anundsjö eller Ulriksfors. Hvad det betyder för ett samhälle att uteslutande vara hänvisadt till landsvägstransporter af 18 à 20 mils längd, torde hafva åskådliggjorts, bland annat, genom den nöd, som vid ett par tillfällen under senare år förefunnits inom Vilhelmina socken.

Styrelsen har anfört ofvanstående för att påvisa, att, enligt styrelsens förmenande, det lokala behovet af järnväg från Ströms vattudal till Ångermanälven är minst lika trängande som behovet af en bana mellan Sveg och Brunflo.

Motionären finner vidare, att det skulle vara klokare att med samlad kraft bedrifva arbetet antingen norrut från Ströms vattudal eller ock å linjen Brunflo—Sveg, i stället för att, såsom styrelsen förutsatt och Eders Kungl. Maj:t ställt i utsikt, bedrifva arbetena med mindre anslag samt ungefär samtidigt på båda dessa banor. Härtill vill styrelsen genmäla, att det ju visserligen finnes en undre gräns för det anslag per år, med hvilket en banbyggnad kan drivas ekonomiskt, men anser styrelsen, att de anslag, som styrelsen förutsatt i sin ofvan omnämnda plan för statens järnvägsbyggnader för de båda nu ifrågakörande banorna, ehuru visserligen icke stora, dock äro sådana, att banornas byggande bör kunna drivas ekonomiskt. Såsom af planen framgår, utgöra nämligen för hvardera banan de årliga byggnadsanslagen i medeltal ungefär 2,000,000 kronor med undantag för första byggnadsåret, då mindre anslag kräves för de förberedande arbetena. Skulle man nu, enligt motionärens önskan, endast bygga bandelen Brunflo—Sveg och därvid använda ungefär samma årliga belopp, som styrelsen i planen förutsatt för båda banorna, så skulle banan Brunflo—Sveg kunna fullbordas under år 1916 och således endast 2 år tidigare än hvad fallet skulle blifva, om banans påbörjande, på sätt styrelsen föreslagit, uppskjutes till år 1913. Styrelsen finner således ej heller detta utgöra något viktigt skäl för att nu afbryta byggandet af inlandsbanan norrut och i stället upptaga arbeten å linjen Brunflo—Sveg samt efter dennas fullbordande åter vända sig mot norr och åter igångsätta de därstädes afbrutna banbyggnadsarbetena.

Motionären finner det egendomligt, att chefen för civildepartementet som skäl mot att nu besluta byggandet af linjen Brunflo—Sveg anfört, att förslag till sistnämnda bana icke föreligger i samma utarbetade skick som vidkommande banan Ströms vattudal—Ångermanälven. Med anledning häraf får styrelsen anföra, att styrelsen ju ej kan vara beredd på att när som helst framlägga detaljerad plan och detaljeradt kostnadsförslag för hvilken del som helst af inlandsbanan, i all synnerhet sedan

de tekniska förutsättningarna för denna banas byggande numera ansetts böra förändras, mot hvad som förut ifrågasatts, utan har styrelsen särskildt utarbetat det detaljerade förslaget för banan mellan Ströms vattudal till Ångermanälven, efter det styrelsen genom nådigt bref den 21 oktober 1910 blifvit därtill af Eders Kungl. Maj:t anbefalld.

Motionären påpekar, hurusom föredragande departementschefen i sitt anförande till statsrådsprotokollet vidkommande Eders Kungl. Maj:ts nådiga proposition om anläggning af banan Ströms vattudal—Ångermanälven förbehållit Eders Kungl. Maj:t rätt »att närmare förordna om de orter, järnvägen borde genomgå», och finner detta tyda på, att ej heller förslaget för sistnämnda bana skulle vara fullständigt genomarbetadt. Nämnda uttryck har förut i allmänhet brukat förekomma i nådiga propositioner beträffande byggande af statsbanor, ehuru detta på senare tider icke alltid varit fallet, och har detsamma tillkommit af det skäl, att det ju, trots föregående noggranna utredningar, stundom visat sig behöfligt vidtaga vissa mindre ändringar i järnvägslinjens sträckning, hvarvid det icke vore lämpligt, om Eders Kungl. Maj:t skulle vara i detalj bunden vid den linje, som förelegat vid frågans behandling inom Riksdagen.

Af hvad ofvan anförts, synes det styrelsen vara ådagalagdt, att icke heller i nu omhandlade motion förebragts tillräckligt talande skäl, för att Riksdagen, med afslag på Eders Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69, skulle besluta att nu bygga linjen Brunflo—Sveg i stället för banan från Ströms vattudal till Ångermanälven.

Underdånigst

*F. W. H. Pegelow.*

*Hj. Fogelmarck.*

Stockholm den 27 mars 1911.

---

*Bil. A. till järnvägsstyrelsens utlåtande.*

Till öfveringenjören.

Då det såsom skäl för att särskildt forcera byggandet af sträckan Brunflo—Sveg af Inlandsbanan bl. a. anförts, att nämnda linje skulle möjliggöra att öfver svensk västkusthamn dirigera en beaktansvärd del af den godstrafik, som eljest skulle ledas öfver Hommelvik, har Ni begärt en undersökning rörande vederhäftigheten af detta påstående.

Då den till innevarande Riksdag afgifna kungl. propositionen rörande inlandsbanans norra del under alla förhållanden förutsätter, att linjen Brunflo—Sveg skall färdigbyggas före inlandsbanesträckningarna norr om Ångermanälften, behöfver således utredning göras endast för trafik destinerad från eller till trakter söder om nämnda älf, och att det anförda påståendet för dylik trafik *icke* håller streck, framgår omedelbart ur d:r Key-Åbergs ekonomiska undersökningar.

Å sidan 439 af nämnda undersökningar uppvisas, att redan i Sveg frakten för sådan trafik, som i mera nämnvärda kvantiteter kan förutsättas ifrågakomma (trafik efter relativt billiga tariffer), ställer sig afsevärdt billigare vid transport öfver Hommelvik än öfver svensk västkusthamn, och detta vare sig den sistnämnda transporten sker enbart järnvägsledes eller i kombinerad järnvägs- och sjötransport. — För en ton sågad vara blir sålunda exempelvis frakten till Hommelvik endast kronor 7:10, medan frakt till svensk västkusthamn skulle utgå med följande ansevärt högre belopp, nämligen

a) till Göteborg öfver Orsa—Mora—Herrhult .....	kronor 11,6
b) » » » » » — Kristinehamn—Trollhätte kanal .....	» 9,6
c) » Uddevalla öfver Inlandbanan .....	» 9,3

Härvid har förutsatts — till förmån för trafikutsikterna för svensk västkusthamn — att Orsa—Sveg ingått som en länk i inlandsbanan; men icke att Orsa—Mora och Mora—Vänerns järnvägar af staten inköpts. Men äfven under dessa sistnämnda förutsättningar blir dock, såsom af närslutna trafiktablå framgår, utfrakten till svensk västkusthamn dyrare än till Hommelvik. För trävaror kommer den att i detta fall utgå med lägst kronor 8,2 till Göteborg.

För orter mellan Sveg och Östersund blir naturligtvis Hommelviks öfverlägsenhet öfver västkusthamn i konkurrensen om trafiken *än vida* större, då frakten till Hommelvik naturligtvis blir *mindre* för orter belägna närmare Östersund, medan frakten till västkusthamn gifvetvis i samma mån *ökas*. Först från orter belägna lika långt norr om Östersund, som Sveg är beläget söder om samma stad, blir naturligtvis frakten till Hommelvik *densamma* som från Sveg, medan frakten från dessa orter till västkusthamn naturligtvis är *ojämförligt större* än de motsvarande redan i och för sig höga frakterna från Sveg.

Sålunda är exempelvis frakten för en ton sågade varor från Hoting till Hommelvik fortfarande endast c:a 7 kronor, medan motsvarande frakt till västkusthamn skulle utgöra:

- |    |  |             |
|----|--|-------------|
| a) | till Göteborg öfver Orsa—Mora—Herrhult .....   | kronor 14,8 |
| b) | » » » » » —Kristinehamn—Trollhätte kanal ..... | » 14,0      |
| c) | » Uddevalla öfver Inlandsbanan .....           | » 13,0      |
- Räknar man med ett statsinköp af Orsa—Mora—Vänerns järnvägar, kommer motsvarande frakt till Göteborg öfver Kristinehamn—Trollhätte kanal att uppgå till kronor 12: 50.

Hur orimligt det anförda påståendet måste vara, att Göteborg ens i kombinerad järnvägs- och sjötransport skulle kunna beröfva Hommelvik öfver hufvud taget *något alls* af dess trafik — vare sig efter dyrare eller billigare tariffer — på orter norr om Sveg, inses för öfrigt genast däraf, att redan för *hvarje* ort, belägen mer än 3 mil norr om Sveg utefter Inlandsbanan — ända upp, om man så vill, till Gellivare räknadt — järnvägsafståndet blir längre till Kristinehamn än till Hommelvik och, äfven om man förutsätter ett statsinköp af Orsa—Mora och Mora—Vänerns järnvägar, sjöfrakten gifvetvis kommer att vida öfverstiga den banavgift å 50 öre pr ton, som tillkommer vid transport till Hommelvik.

Icke ens med de mest extrema särskilda taxebestämmelser kan under sådana omständigheter Göteborg göras konkurrenskraftigt i täflan med Hommelvik om den ifrågavarande trafiken.

Till närmare belysande af det ofvan anförda närläggas en i samråd med bokhållaren vid kontrollkontoret A. Olsson uppgjord trafiktablå.

Stockholm den 18 mars 1911.

ERIK STRIDSBERG.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

*Hugo Åkesson.*

Stämpel.

## Tablå

öfver fraktkostnad för vissa angifna varor från Horting, Östersund och Sveg till Hommelvik och resp. svensk västkusthamn.

	Afstånd.	Fraktkostnad pr ton.		
		Trämassa torr	Trämassa våt	Plank och bräder
		Km.	Kr.	Kr.
<b>Från Hoting</b>				
till Hommelvik .....	412	9.8	8.7	6.9
» Göteborg öfver Östersund—Krylbo .....	1,008	17.0	15.9	13.4
» » » Orsa—Mora—Herrhult, samtrafik .....	966	18.5	17.4	14.8
» » » » » » , lokalt (en bana) .....	966	16.5	15.4	13.0
» » » » » --Kristinehamn--Trollhätte kanal, samtrafik .....	<sup>1)</sup> 705	16.2	15.1	14.0
» till Göteborg, öfver Orsa—Mora—Kristinehamn Trollhätte kanal, lokalt (en bana) .....	<sup>1)</sup> 705	14.7	13.6	12.5
» Uddevalla öfver Inlandsbanan .....	962	16.5	15.4	13.0
<b>Från Östersund</b>				
till Hommelvik .....	245	7.3	6.4	5.0
» Göteborg öfver Krylbo .....	841	15.0	13.9	11.6
» » » Orsa—Mora—Herrhult, samtrafik .....	799	16.3	15.2	12.8
» » » » » » , lokalt (en bana) .....	799	14.3	13.2	11.0
» » » » » —Kristinehamn—Trollhätte kanal, samtrafik .....	<sup>1)</sup> 538	14.0	12.9	11.8
» Göteborg öfver Orsa—Mora—Kristinehamn—Trollhätte kanal, lokalt (en bana) .....	<sup>1)</sup> 538	12.5	11.4	10.3
» Uddevalla öfver Inlandsbanan .....	795	14.3	13.2	11.0
<b>Från Sveg</b>				
till Hommelvik .....	424	10.0	8.9	7.1
» Göteborg öfver Orsa—Mora—Herrhult (samtrafik) .....	620	14.0	12.9	11.6

<sup>1)</sup> Järnvägsafstånd till Kristinehamn.

	Fraktkostnad per ton			
	Afstånd	Trämassa	Trämassa	Plank och
		torr	våt	bräder
	Km.	Kr.	Kr.	Kr.
till Göteborg öfver Orsa—Mora—Herrhult, lokalt (en bana)	620	12.0	10.9	9.8
» » » Kristinehamn—Trollhätte kanal, sam- trafik .....	<sup>1)</sup> 359	11.7	10.6	9.6
» Göteborg öfver Kristinehamn—Trollhätte kanal, lokalt (en bana).....	<sup>1)</sup> 359	10.2	9.1	8.2
Uddevalla öfver Inlandsbanan .....	573	11.4	10.3	9.3

<sup>1)</sup> Järnvägsafstånd till Kristinehamn.

*Bil. B till järnvägsstyrelsens utlåtande.*

*I koncessionerna för Bergslagernas järnvägar, Mora—Vänerns järnväg, bandelen Mora—Orsa och järnvägen Orsa—Sveg intagna bestämmelser rörande rätt för svenska statsverket att inlösa ifrågavarande järnvägar och bandel.*

**Bergslagernas järnvägar.**

(Öppnades i sin helhet år 1879.)

I koncessionen af den 26 september 1871 stadgas (punkt 11):  
att svenska statsverket, om särskilda omständigheter därtill föranleda, skall äga inlösa ifrågavarande järnvägssystem i dess helhet med allt tillbehör, dock ej förr än tjugo år förflutit från det samtliga järnvägssektionerna blifvit för allmän trafik öppnade; att för sådant fall och under förutsättning, att banorna med tillbehör befinnas vara väl underhållna och i fullt försvarligt skick, skall i löseskilling erläggas ett



belopp, som efter fem procent gifver en ränta, motsvarande, om lösningsanspråket väckes tidigare än 40 år, efter det banorna för trafik öppnats, två gånger, men, om lösningsanspråket väckes senare, en och en half gång beloppet af den nettoinkomst, banorna, enligt hvad deras ägare kunna tillförlitligen ådagalägga, årligen i medeltal under de nästförtgående tio åren lämnat; att, om ägarna ej vilja eller kunna tillförlitligen styrka beloppet af den nettoinkomst, hvarefter löseskillingen bör beräknas, densamma skall bestämmas på det sätt, att, sedan egendomen blifvit värderad af fem gode män, utaf hvilka Kungl. Maj:t utser två och järnbanornas ägare två samt de fyra sålunda valde tillkalla den femte, det af dessa gode män fastställda värde, om lösningsanspråket är väckt inom fyratio år, efter det järnbanorna för trafik öppnats, fördubblas, men, om lösningsanspråket är senare väckt, förhöjes med femtio procent, samt att ehvad löseskillingen bestämmes på ena eller andra sättet, af järnbanornas ägare bildad reservfond skall utan särskildt vederlag åtfölja banorna.

### Mora—Vänerns järnväg.

#### A. delen Mora—Persberg.

(Öppnades för trafik delvis 1889, i sin helhet 1892.)

I koncessionen af den 22 april 1887 bestämmes (punkt 10):

att svenska statsverket är berättigadt inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,

a) som, om sådant sker *inom tio år* efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, skall motsvara hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel, enligt behöriga räkenskaper, kostat, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den netto-inkomst, banan under tiden lämnat; och

b) som, om inlösen sker *efter tio år* från det förevarande bana blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för trafik, skall, allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionshafvarne förmånligast, *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt behöriga räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket är väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra for-

dringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond; *eller ock* bestämmes af fem gode män, utaf hvilka Vi vilje utse två och koncessionshafvarne välja två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte; skolande lösesumman för järnvägen af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen och anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri, eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld; hvar emellertid koncessionshafvarne åligger att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till Vårt civildepartement, för att der förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till järnvägsägarna, af de kapital och räntebetalningar å upptagna lån samt af de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

#### B. delen **Persberg—Kristinehamn.**

(Öppnades för trafik 1875 och 1876.)

I koncessionen af den 9 maj 1873 finnas inga bestämmelser rörande inköpsrätt för svenska statsverket.

#### Bandelen **Mora—Örsa.**

(Öppnades år 1892.)

I koncessionen af den 12 juni 1891 stadgas (punkt 11):  
att svenska statsverket är berättigadt att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,  
a) som, om sådant sker *inom 10 år*, efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Vi godkänne, kostat med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat; och

b) som, om inlösen sker *efter 10 år* från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall, allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionshafvarne förmånligast, *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt af Oss godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock* bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Vi vilje utse två och koncessionshafvarne utse två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte; skolande lösesumman för järnvägen af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen och anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syltar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld; hvaremellertid det åligger koncessionshafvarne att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till Vårt civildepartement för att där förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till järnvägens delägare, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år, revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

### Järnvägen Orsa—Sveg.

(En del öppnades 1908 och återstoden 1909.)

I koncessionen af den 11 oktober 1895 stadgas (punkt 11):  
att svenska statsverket är berättigadt att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,  
a) som, om yrkande om järnvägens afträdande till staten framställles *inom tio år* efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad järnvägen med tillhörigheter

och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Vi godkänne, kostat koncessionshafvarne med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat, och

b) som, om dylikt yrkande göres *efter tio år* från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall *an-tingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt af Oss godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock* därest vare sig från statens eller från koncessionshafvarnes sida sådant fordras, bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Vi vilje utse två och koncessionshafvarne utse två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte;

skolande lösesumman, som skall anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt inom ett år, efter det lösningsanspråket framställdes och i hvarje fall inom sex månader efter det staten tillträdt järnvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procents ränta därå, för år räknadt, från tillträdesdagen; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld, hvaremellertid det åligger koncessionshafvarne att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till Vårt civildepartement, för att där förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till järnvägens delägare, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

*Utskottets  
yttrande.*

Beträffande Kungl. Maj:ts nu förevarande framställning har utskottet, som gärna vill lämna sitt erkännande åt Kungl. Maj:ts åtgärd att låta genom järnvägsstyrelsen utarbete en plan för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader under åren 1912—1922, emellertid ansett det kunna ifrågasättas, huruvida ej de i planen beräknade årliga byggnadskostnaderna

lämpligen borde i viss mån nedsättas, och tiden för vederbörande arbetens fullbordande i stället något framskjutas. Vidare har utskottet ej kunnat undgå att fästa sin uppmärksamhet vid det förhållande, att, om man undantager statsbanan Järna—Norrköping, samtliga i planen upptagna anläggningar äro sådana, om hvilka man ej kan hafva grundad anledning förvänta, att de inom rimlig tid skola lämna tillgång till amortering och förräntande af å dem nedlagdt kapital. Vid sådant förhållande måste utskottet hysa allvarliga betänkligheter inför de stora kraf, som sålunda ställas på statskassan. Under de senaste åren hafva, enligt Riksdagens beslut, synnerligen betydande belopp bundits vid dyrbara anläggningar, nämligen kraftstationsanläggningarna vid Trollhättan och Porjus samt den nya farleden mellan Vänersborg och Göteborg, hvilka företag emellertid beräknats komma att lämna staten afsevärda inkomster. Beträffande de två sistnämnda af dessa anläggningar har man dock, då desamma icke hunnit bringas till fullbordan, gifvetvis ännu icke kunnat ernå visshet, huruvida de därvid knutna förväntningar komma att förverkligas, och vidkommande kraftstationsanläggningen vid Trollhättan föreligger ej heller full visshet i hvad mån de därvid fästade högt spända förhoppningar komma att blifva verklighet.

Jämväl detta förhållande är i viss mån ägnadt att ingifva betänkligheter beträffande nu ifrågasatta anläggningar.

Ehuru utskottet sålunda af anförda skäl måste ställa sig tveksamt inför de nya kraf på statskassan, som förenämnda plan innebär, vill utskottet likväl ej förneka, att de i planen upptagna arbeten i allmänhet torde vara af beskaffenhet att böra komma till utförande.

Hvad då särskildt inlandsbanan beträffar, vill utskottet i detta sammanhang erinra, hurusom Riksdagen år 1904 beslöt att för verkställande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å Bohusländska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gällivarebanan, bevilja ett anslag å 280,000 kronor. Detta belopp ökades sedermera med 230,000 kronor, så att till dessa undersökningar åtgått tillhoppa 510,000 kronor.

År 1907 beslöt Riksdagen att af den sålunda undersökta sträckan bygga delen från Östersund till Ströms vattudal för en kostnad af 10,900,000 kronor, hvilken anläggning beräknas blifva färdig under år 1912. Kungl. Maj:ts nu föreliggande proposition afser fortsättande af denna bandel norrut till Ångermanälven för en kostnad, hvilken, sedan den ursprungligen uppgjorda planen omarbetats efter en enklare typ, nedbragts till 9,050,000 kronor, under det att kostnaden enligt den ursprungliga planen uppgick till 13,139,000 kronor.

De af Riksdagen, såsom ofvan erinrats, beviljade särdeles afsevärda anslag för inlandsbaneundersökningar gifva, vill det synas utskottet, vid handen, att Riksdagen uppskattat det stora värde för landet, som en dylik bana skulle innebära, och har utskottet, hvad vidkommer den nu till utförande föreslagna delen Ulriksfors—Volgsjön, ej kunnat undgå att tillmäta densamma och dess fortsättning vidare norrut så stor betydelse ur såväl kulturell som försvarssynpunkt, att utskottet, oakadt förenämnda betänkligheter, anser sig böra biträda Kungl. Maj:ts förslag.

I fråga om den militära betydelsen af en nordligare inlandsbana vill utskottet erinra om huru generalstabschefen uti en till Kungl. Maj:t den 27 februari 1904 afgifvet utlåtande förklarar, att en dylik bana för försvaret af öfre Norrland hade en betydelse, som näppeligen kunde öfverskattas, i hvilket afseende därjämte erinrades om den ökade betydelse Norrbotten under de senaste årtiondena vunnit, en betydelse, som förvisso ytterligare komme att stegras och hvarur äfven de för öfre Norrlands försvar erforderliga åtgärderna med nödvändighet komme att härflyta. Som den viktigaste af dessa åtgärder syntes generalstabschefen utan allt tvifvel byggandet af en för anfall från kusten fullt tryggad förstklassig järnväg betecknas; och syntes det vara en angelägenhet af den allra största vikt, att en dylik järnväg komme till stånd så snart sådant vore möjligt.

Jämväl ur andra synpunkter synes angelägenheten att ej undanskjuta banans utförande utskottet synnerligen beaktansvärd och biträder utskottet till fullo hvad i propositionen anförts i fråga om önskvärdheten af att byggandet af denna bandel, som afser att bereda tidsenliga kommunikationer åt en mycket viktig del af det inre Norrland, må kunna sättas i gång och fortsättas i den mån arbetena på den söder därom belägna bandelen Östersund—Ströms vattudal fullbordas. Med den synnerligen stora betydelse den nu föreslagna banan har för den ekonomiska utvecklingen af de trakter, den kommer att genomlöpa, måste det gifvetvis vara af stor vikt att den kommer till stånd så snart som möjligt, på det resultatet däraf också må snart skönjas.

Ehuruväl banans ekonomiska bärighet ej ingifver så stora förhoppningar, vill utskottet emellertid i detta sammanhang erinra, att järnvägsstyrelsen ställt i utsikt, att bruttoinkomsterna från banan i fråga några år efter banans öppnande skola täcka driftkostnaderna, och har intet förekommit, som jäfvar denna järnvägsstyrelsens uppfattning.

I sammanhang härmed har utskottet velat uttala sin anslutning till departementschefens uppfattning att, därest det stora järnvägsföretaget

skall förverkligas, man måste bygga banan efter en enklare typ än nuvarande statsbanors och trafikeradensamma på billigast möjliga sätt.

Då utskottet sålunda är öfvertygadt om ifrågavarande banas synnerligen stora betydelse äfvensom om angelägenheten att densammas utförande ej undanskjutes och då utskottet ej funnit anledning till erinran mot plan eller kostnadsberäkningar för företaget, anser sig utskottet hafva fullgiltiga skäl tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning.

Härmed vill emellertid utskottet icke hafva uttalat något omdöme om, huruvida byggandet af den ifrågavarande inlandsbanan bör fortsättas längre än till Ångermanälven och än mindre om sträckningen af en eventuell fortsättning, helst som i fråga härom ytterligare undersökning torde vara önskvärd särskildt med hänsyn till spörsmålet om anslutning till Luleå—Riksgränsbanan vid Näsberg.

Hvad därefter vidkommer den af motionärerna föreslagna anläggningen af en statsbana från Brunflo till Sveg, finner utskottet, vid det förhållandet, att undersökningarna och kostnadsberäkningarna för denna bandel ännu icke blifvit slutförda, något anslag icke böra nu beslutas till berörda bandel, som emellertid enligt förenämnda plan för utförande af statens järnvägsbyggnader, mot hvilken utskottet i denna del icke har något att erinra, skulle påbörjas år 1913. Utskottet har sålunda icke kunnat tillstyrka någon Riksdagens åtgärd i anledning af denna framställning.

Med afseende å hvad i motionerna vidare anförts i fråga om angelägenheten för staten att förvärfva äganderätt till vissa enskilda järnvägar, som skulle förmedla förbindelsen med den föreslagna bansträckan, har utskottet velat uttala dels, hvad vidkommer herr Hägg-lunds förslag om underhandlingars vidtagande för förvärf af Göteborg—Bergslagernas järnväg, att utskottet ej kunnat finna ifrågavarande järnvägsanläggning böra förutsätta ett sådant förvärf, och dels hvad angår banorna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och Mora—Vänern, att utskottet är öfvertygadt därom, att, därest förhållandena skulle visa sig med nödvändighet påkalla ett förvärf af dessa banor, Kungl. Maj:t icke skall underlåta att därom göra framställning hos Riksdagen.

På grund af hvad utskottet sålunda anført, får utskottet hemställa,

- a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning må, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 10 februari

1911 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, dels besluta anläggning af en statsbana från Ströms vattudal (Ulriksfors) till Ångermanälven (Volgsjön) för en beräknad kostnad af 9,050,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå, dels ock för banans påbörjande bevilja ett anslag för år 1912 af 900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 200,000 kronor;

b) att herr Pers motion nr 36, herr Hägglunds motion nr 93, herr Olssons motion nr 116 och herr Broméés m. fl. motioner nr 193 och 332 må anses besvarade genom hvad utskottet härofvän yttrat och föreslagit; samt

c) att herr Hägglunds motion nr 99 icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 5 maj 1911.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

### Reservationer:

af herrar grefve *A. F. Wachtmeister*, *P. Olsson*, *J. A. Sjö*, *E. A. Nilson* och *O. G. Erikson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»Beträffande Kungl. Maj:ts nu förevarande framställning har utskottet, som gärna vill lämna sitt erkännande åt Kungl. Maj:ts åtgärd att låta genom järnvägsstyrelsen utarbete en plan för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader under åren 1912—1922, emellertid ansett det kunna ifrågasättas, huruvida ej de i planen beräknade årliga byggnadskostnaderna lämpligen borde i viss mån nedsättas, om tiden för vederbörande arbetens fullbordande i stället något framsköttes. Vidare har utskottet ej kunnat undgå att fästa sin uppmärksamhet vid det



förhållande, att, om man undantager statsbanan Järna—Norrköping, samtliga i planen upptagna anläggningar äro sådana, om hvilka man ej kan hafva grundad anledning förvänta, att de inom rimlig tid skola lämna tillgång till amortering och förräntande af å dem nedlagdt kapital. Vid sådant förhållande måste utskottet hysa allvarliga betänkligheter inför de stora kraf, som sålunda ställas på statskassan. Under de senaste åren hafva, enligt Riksdagens beslut, synnerligen betydande belopp bundits vid dyrbara anläggningar, nämligen kraftstationsanläggningarna vid Trollhättan och Porjus samt den nya farleden mellan Vänersborg och Göteborg, hvilka företag emellertid beräknats komma att lämna staten afsevärda inkomster. Beträffande de två sistnämnda af dessa anläggningar har man dock, då desamma icke hunnit bringas till fullbordan, gifvetvis ännu icke kunnat ernå visshet, huruvida de därvid knutna förväntningar komma att förverkligas, och vidkommande kraftstationsanläggningen vid Trollhättan föreligger ej heller full visshet i hvad mån de därvid fästade högt spända förhoppningar komma att blifva verklighet. Detta förhållande är tydligen ej af beskaffenhet att häfva de af utskottet hysta betänkligheter beträffande nu ifrågasatta anläggningar. Ehuru utskottet sålunda af anförda skäl måste ställa sig tveksamt inför de nya kraf på statskassan, som förenämnda plan innefattar, vill utskottet likväl ej förneka, att de i planen upptagna arbeten i allmänhet torde vara af beskaffenhet att böra komma till utförande. Men att under förhandenvarande omständigheter fatta beslut om utförande af den i Kungl. Maj:ts förevarande proposition föreslagna anläggningen, hvilken synes i afseende å ekonomisk bärighet vara en af de allra svagaste, vill ej synas utskottet tillrädligt; detta så mycket mindre som ett bifall till förslaget i fråga jämväl lärer innefatta ett gillande och fastslående af en nordligare inlandsbana i hela dess af Kungl. Maj:t ifrågasatta sträckning genom trakter, som äro i väsentlig grad i saknad af utvecklingsmöjligheter. Då äfven enligt järnvägsstyrelsens, som det vill synas utskottet, skäligen optimistiska beräkningar, driftkostnaderna för banan i fråga skulle komma att, åtminstone under de närmaste åren efter banans öppnande för trafik, högst väsentligt öfverstiga bruttoinkomsterna, skulle densamma anläggning ej blott innebära bindande utan förhoppning om förräntande af ett kapital, uppgående för hela inlandsbanan norr om Ulriksfors till icke mindre än omkring 35,550,000 kronor, däraf likväl 1,920,000 kronor för arbetsspåret Gällivare—Porjus redan beviljats, utan äfven medföra en ej obetydlig direkt minskning i inkomsterna af statens järnvägar.

Om utskottet sålunda icke ansett sig kunna biträda Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag, har utskottet emellertid icke velat underkänna den

betydelse ur kulturell och försvarssynpunkt, som en inlandsbana norrut från Ulriksfors onekligen skulle innefatta, men har utskottet ansett det kunna ifrågasättas, huruvida ej en sådan bana, därest densamma finge en östligare sträckning genom trakter, som äro mera bebodda och i besittning af större möjligheter till utveckling, skulle kunna i afseende å dess ekonomiska bärighet i så måtto förändras, att dess anläggande må kunna anses mera tillrädligt. En inlandsbana med en dylik sträckning skulle därjämte, vill det synas utskottet, afsevärdt minska behovet af den utaf järnvägsstyrelsen såsom nödvändig förutsatta förbindelsebanan mellan norra stambanan och inlandsbanan.

I sammanhang härmed har utskottet velat uttala sin anslutning till departementschefens uppfattning att, därest det stora järnvägsföretaget skall förverkligas, man måste bygga banan efter en enklare typ än nuvarande statsbanors och trafikera densamma på billigast möjliga sätt.

Hvad därefter vidkommer den af motionärerna föreslagna anläggningen af en statsbana från Brunflo till Sveg synes utskottet goda skäl tala för, att en sådan anläggning bör komma till stånd. Såsom utgörande en förbindelseled mellan den inom kort fullbordade statsbanan Östersund—Ulriksfors och mellersta Sveriges inre järnvägsnät lärer densamma nämligen blifva af afsevärd betydelse.

Då emellertid vederbörlig utredning i fråga om denna bandels utförande för närvarande ej föreligger från statens järnvägars sida, har utskottet, som vid sådant förhållande icke kunnat bilda sig en bestämd mening i ämnet, icke heller ansett sig böra tillstyrka någon Riksdagens åtgärd i anledning af hvad motionärerna beträffande denna bana föreslagit.

Emellertid har utskottet med afseende å hvad i motionerna anförts i fråga om angelägenheten för staten att förvärfva vissa enskilda järnvägar, som skulle förmedla förbindelsen med den föreslagna bansträckan, velat uttala, dels hvad vidkommer herr Hägglunds förslag om underhandlingars vidtagande för förvärf af Göteborg—Bergslagens järnväg, att utskottet ej kunnat finna ifrågavarande järnvägsanläggning böra förutsetta ett sådant förvärf, och dels hvad angår banorna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och Mora—Vänern, att utskottet är öfvertygadt därom att, därest förhållandena skulle visa sig med nödvändighet påkalla förvärf af dessa banor, Kungl. Maj:t icke skall underlåta att därom göra framställning hos Riksdagen.

Utskottet hemställer alltså,

a) att Kungl. Maj:ts förevarande proposition icke må af Riksdagen bifallas,

b) att herr Pers motion nr 36, herr Hägglunds motion nr 93, herr Olssons motion nr 116 samt herr Bromées m. fl. motioner nr 193 och 332 icke må af Riksdagen bifallas, samt

c) att ej heller herr Hägglunds motion nr 99 må vinna Riksdagens bifall.

af herrar *J. T. Larsson*, *F. W. Thorsson* och *A. C. Lindblad* mot vissa delar af motiveringen.

---

Det skulle här antecknas, att herrar *E. A. G. A. Wikander*, *P. Sörensson*, friherre *C. H. Falkenberg*, friherre *J. G. Beck-Friis*, *F. Berg*, *K. Starbäck* och *K. V. Ryden* icke deltagit i förestående ärendes handläggning i utskottet och att herr *A. Ekman* icke öfvervarit ärendets slutbehandling därstädes.

---