

Nr 51.

Av herr **Bellinder m. fl.**, *angående statsanslag till Kappelskärsbanans utförande.*

Betryggandet av rikets självständighet, frihet och oberoende ställning, är ett mål, vartill varje svensk man vill medverka. Bland de kraftigaste medlen härför lärer få räknas icke blott stärkandet av landets försvarskrafter samt skyddandet av rikets gränser och kuster för direkta fientliga företag utan jämväl fredens idoga arbete på höjandet av landets ekonomiska bärkraft, handelns, industriens och odlingens utveckling. Synnerligen fruktbarande härvid äro livliga och väl underhållna förbindelser med grannstaterna. Genom ökad export av produkter från landets naturliga tillgångar, industri och odling förbättras vår handelsbalans och genom underlättandet av personliga förbindelser med grannstaternas inbyggare skapas gemensamt intresse för det fredliga förhållandets bevarande.

Genom den s. k. Sassnitz-routens skapande hava ernåtts förbindelser med de södra grannstaterna, som redan visat sina välgörande verkningar, och lärer icke mer än en mening vara rådande om att de förmåner, som landet vunnit på denna väg, äro ovärderligt stora och redan nära nog outhärliga.

Med våra östra grannland, Finland och Ryssland hava emellertid förbindelserna ännu ej blivit på lämpligt sätt tillgodosedda, utan kunna sägas vara från svensk sida nära nog *eftersatta*. Visserligen hava i gångna tider mindre anslag anvisats för postförbindelsernas uppehållande och även på samma tider av staten anvisats vissa subventioner för några ångbåtslinjer, huvudsakligen avsedda för godsbefordran.

Direkta, dagliga och snabba förbindelser i modern bemärkelse mellan länderna på ömse sidor om Östersjön och Bottenhavet hava dock ännu ej

från svensk sida befrämjats, så som landets sanna bästa lärer kräva. Från finsk sida hava emellertid gjorts ganska kraftiga och även i sin mån fruktbringande åtgärder i detta syftemål genom anordnandet av verkligt goda ångbåtsförbindelser mellan Helsingfors, Hangö, Åbo och Stockholm. Huru goda dessa ångbåtslinjer än äro, lida de dock av den olägenheten, att passagen genom svenska skärgården är tidsödande och särskildt under hösten och vintern i allt för hög grad beroende av väder och vind, för att denna route skall kunna få anses tillräckligt trygg att kunna verka tilldragande på en större resande allmänhet. Icke sällan måste i svårare väder med storm, drifis eller dimma och då kolförrådet icke medgivit att forcera den i skärgården mellan Furusund och Vaxholm befintliga isen, färden tagas icke den inre vägen från Söderarms fyr förbi Rådmansö, Furusund och Vaxholm till Stockholm, utan den yttre vägen förbi Sandhamn, varvid det understundom förekommit, att ångbåten under flera dygn måste hålla öppna sjön utanför Sandhamn och icke kunnat inlöpa i skärgården.

Vore åter anordningar vidtagna för att Finlandsroutens ångbåtar kunde angöra hamn å fastlandet redan vid Rådmansölandets östligaste udde, kunde färden under alla väderleksförhållanden ställas hit och den yttre vägen städse undvikas. Även vid bästa väderleksförhållanden och sommartid är gångtiden inre vägen från Rådmansö till Stockholm omkring 4 timmar och således för resan fram och åter denna sträcka 8 timmar, som för ångfartygen kunde helt inbesparas, om ångbåtsfärden ändades vid Rådmansö. Denna tidsbesparing skulle möjliggöra, att de trafikerande ångbåtarna skulle kunna medhinna en enkel tur mellan Sverige och Finland varje dygn. Härvid skulle öppna havet mellan svenska och finska skärgården, Ålandshav öfverfaras på allenast 1 $\frac{1}{2}$ timme. Den övriga delen av färden skulle ske inomskärs, och skulle hela sjöresan mellan Kapellskärs hamn å Rådmansö till Åbo då taga allenast 7 à 8 timmar och således för varje dygn bliva tillgängliga ända till 8 timmars uppehåll i vardera av hamnarna vid Åbo och Kapellskär.

För att kunna anlita denna utväg, måste emellertid järnvägsförbindelse anordnas från Kapellskärs hamn till Stockholm och i Kapellskärs naturliga hamn utföras erforderliga bryggor för ångbåtens angöring mitt för järnvägens ändpunkt. I detta syfte har också av framstående män inom Roslagen, Stockholm och Göteborg redan för omkring 15 år sedan koncession sökts och 1902 erhållits för anläggandet av en normalspårig järnväg av 85 kilometers längd från Tomtebodas station å statsbanan till Kapellskärs hamn å Rådmansö jämte bibana av 10 kilometers längd till Norrtälje enligt en av nuvarande chefen för

väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå, öfverstelöjtnant B. Staf-sing häröver upprättad fullständig plan, innefattande bland annat 26 stora i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv förvarade planscher och med den å bifogade kartblad angivna huvudsträckning (Bil. 1), varvid som stöd för ansökningen tillika åberopats jämväl av förslagsställaren närmare utar-betad här bifogade beskrivning (Bil. 2) av järnvägen och dess tekniska och ekonomiska betydelse såväl för orten som för den anslutning till transito-leder såväl österut till Finland och Ryssland o. s. v. som västerut över statsbanan Stockholm—Göteborg till sjöfartsförbindelse Göteborg—England ävensom söderut över linjen Stockholm—Malmö till kontinenten. Plan för järnvägen med tillhörande hamn och nämnda bibanan föreligger sålunda i fullt utarbetat skick och har denna plan av alla vidkommande myndig-heter granskats och gillats. Utredningen i saken har sålunda utförts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, överståthållareämbetet, konungens befallningshavande, kommerskollegium, generalstabschefen, k. fortifikationen m. fl., som samtliga på det livligaste tillstyrkt företags ut-förande.

Härvid har bland annat framhållits, vad som också i planen utsäges, att järnvägen såsom jämväl utgörande en del av en internationel förbin-delseled visserligen helst borde utföras genom statens försorg, men då stats-banebyggandet vid den tiden måste inriktas på vissa numera fullbordade eller nära fullbordade statsbanedelar, borde tillståndet meddelas för den enskilda företagsamheten att genomföra förslaget, som sedermera kunde av statsverket inlösas.

Särskilt torde vara att bemärka de kraftiga förord, som företaget städs och vid upprepade tillfällen erhållit från de militära auktoriteterna, därvid främst såväl förutvarande som nuvarande generalstabschefen betonat för-svarsväsendets behov och gagn av järnvägsförbindelsen med landets åt öster mest framskjutna landstigningsplats.

Kungl. Maj:t har också meddelat sökta koncessionen och med vanliga undantag av vissa mindre sträckor, nämligen vid anslutningen närmast stats-banan och vid Djursholms villastad ävensom vid den utmed Rådmansö-stranden mella Penningby och Håtö belägna cirka 12 kilometer långa sträcka fastställt planen för företaget, varjämte vederbörande myndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter verkställd kostnadsgranskning uti underdå-nigt utlåtande den 29 september 1902 tillstyrkt, att statslån borde anvisas till hälften av den då beräknade och granskade kostnaden utan rullande materiel eller 4,405,000 kronor, vartill eventuellt komme 100,000 kronor

för kajanordningen och 710,000 kronor för rullande materiel eller *tillsammans 5,215,000 kronor*. Av kommuner och enskilda hava också ställts i utsikt erhållandet av bidrag i ganska avsevärd utsträckning, men har emellertid hela det utöver statsbidraget erforderliga beloppet icke kunnat inom orten uppbringas. Intressenterna hava därför nödgats avstå från statsbidragets tillgodogörande och i stället framfört en underdånig ansökan om att företaget måtte utföras såsom statsbana. Genom nådig resolution den 3 februari 1905 fann Kungl. Maj:t icke skäl för det dåvarande vidtagna någon åtgärd för järnvägens anläggande och trafikerande såsom statsbana.

Några av intressenterna hava dock, trots allt detta, icke förtröttats i sitt arbete för planens realiserande och ha även härvid lyckats erhålla tillförbindelse om företagens utförande genom enskild försorg, under villkor dock att järnvägen närmast Stockholm erhöles viss angiven sträckning väster om Brunnsviken med anslutning till Norrtulls statsbanestation, eventuellt med framtida utsträckning i Sveavägen fram till Hötorget eller Brunkebergstorg. Intressenterna hava i anledning härav hos Kungl. Maj:t redan år 1906 sökt sådan ändring i planen, att järnvägen skulle erhålla förutom den i koncessionen angivna anslutningen vid statsbanan vid Tomteboda jämväl ovanskrivna fortsättning.

Bifall till denna senare ansökan har också tillstyrkts av vissa i frågan hörda myndigheter bland annat kungl. järnvägsstyrelsen, som dock så tillvida ändrat sina förut gjorda uttalanden, att på grund av nya stationsanordningar för statsbanan vid Tomteboda borde anslutningen med statsbanan flyttas från Tomteboda till Järva. Då detta senare villkor i viss mån strider mot den fordran, som uppställts för det enskilda kapitalets intresserande för företaget, har yttrande häröver ånyo infordrats från intressenternas sida. I avvaktan på det förslag över Stockholms järnvägsnät, som därefter varit under utarbetande av särskilda av Stockholms stad och kungl. järnvägsstyrelsen utsedde delegerade, hava intressenterna ännu ej kunnat avgiva sitt slutliga yttrande.

Till det numera framlagda och av kungl. järnvägsstyrelsen tillstyrkta s. k. 1910 års förslag till järnvägsnätets ordnande i och invid Stockholm har emellertid ifrågasatts, att Kapellskärsbanan icke skulle få inledas i Sveavägen utan anslutas till statsbanan vid Järva, vilket helt utesluter erhållandet av den eljest under ovanskrivna villkor erbjudna utvägen att utföra banan genom enskild försorg.

Under dessa omständigheter synes denna väg stängd åtminstone för en lång tid framåt.

Behovet av järnvägen har emellertid vuxit allt större och torde utan svårighet numera kunna rubriceras såsom en verklig statsangelägenhet. Visserligen har såväl regeringens som järnvägsstyrelsens omsorger under senare åren allt mera inriktats på statsbanenätets utveckling på flera andra håll, men torde detta i icke ringa mån vara anledningen, varför icke förslag om statens ingripande till banans förverkligande redan för länge sedan framlagts. Åtskilliga av huvudstadens och Roslagens inbyggare, som äro livligt övertygade om behovet och nyttan av att denna järnväg kommer till stånd, anse dock nu rätta tidpunkten vara inne för företagets utförande.

Uti underdåniga skrivelser från intressenternas sida den 22 oktober 1913 och från Konungens befallningshavande den 10 därpå följande november och från stadsfullmäktige i Norrtälje den 21 i samma månad ävensom i skrivelse till statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet från styrelsen från svenska föreningen i Petersburg den sistlidne 25 november (8 december) hava framställningar gjorts i syftemål att utredningar och övriga erforderliga åtgärder måtte vidtagas för att banan måtte utföras genom statens försorg. Under tiden hava enskilda intresserade industri- och af-färsmän i skilda delar av landet under anslutning av intressenter för sam-färdsleder mellan England—Sverige—Finland och Ryssland samarbetat för att var i sin mån medverka till förverkligandet av de planer, vilkas första och grundläggande del är tillkomsten av den s. k. Kapellskärsbanan (se bifogade skrivelse, Bilaga 2).

Härjämte har från Norra Roslags inbyggare framställs som önskemål, att detta bansystem måtte utdragas jämväl norr om Norrtälje till Väddö m. fl. orter.

Under den 12 januari innevarande år har slutligen kungl. järnvägsstyrelsen till följd av nådig remiss i ärendet under förnyat framhållande av banans betydelse för såväl de orter den skulle genomlöpa som för huvudstaden ävensom för landets försvar och förbättrad förbindelse med Finland och Ryssland och under erinran om den under senare år pågående utredning om snabbare ångfartygs- eller ångfärjeförbindelse med vissa orter i Finland och Ryssland förklarar sig anse, att betydelsen av banans tillkomst och dess vikt för försvaret kraftigt talade för att banan byggdes såsom statsbana. Styrelsen anför dock, att enligt styrelsens mening den koncessionerade planen icke utan vidare kunde läggas till grund för ett beslut om banans byggande bland annat av det skäl, att det ännu ej vore utrett, huru anslutningen till norra stambanan bör ske och huruvida icke av militära skäl vissa delar av den koncessionerade sträckningen böra omstakas

ävensom att de för 12 år sedan för den enskilda banan upprättade kostnadsberäkningarna lära böra omräknas med hänsyn till de ändrade förhållandena, som numera äro rådande och då banan skall utföras genom styrelsens försorg.

Järnvägsstyrelsen hemställer därför hos Kungl. Maj:t om bemyndigande att verkställa erforderliga utredningar om byggandet av Kapellskärsbanan med bibanan till Norrtälje såsom statsbana och att få för ändamålet använda ett belopp av 10,000 kr.

Visserligen måste detta anses innebära goda förhoppningar om, att banan skall till sist komma till utförande genom statens försorg, men också en antydning om att avsikten vore, att frågan icke skulle föreläggas innevarande utan i bästa fall nästa års Riksdag och sålunda anläggningen påbörjas tidigast år 1916.

Då ett dröjsmål med banans tillkomst under nuvarande förhållanden synes oss innebära vissa påtagliga olägenheter och risker, utan att detsamma synes oundgängligen nödvändigt, då i detta fall, liksom i regel annars sker, banans renstakning och detaljers utarbetande särskilt beträffande anslutningen till nuvarande statsbanan lär kunna ske under arbetets gång, hava undertecknade, ledamöter av Riksdagen, funnit saken vara av den vikt och betydelse, att det syntes oss böra tagas i övervägande, om icke redan under innevarande riksdag ärendet skulle kunna så tillvida avgöras, att banans tillkomst kunde anses betryggad och anläggningens påbörjande företagas till åtminstone någon del redan innevarande år medelst renstakningar och förberedande arbeten i sådan utsträckning att vid 1915 års början *arbetet vore i full gång* och sålunda banans fullbordande därmed erhållas minst 2 år tidigare, än i annat fall skulle ske.

I sådant avseende torde få framhållas, att nu föreliggande ritningar och planer äro utarbetade med all den fullständighet, som i dylikt fall är vanligt, och att fastställande av planen för de mindre sträckor, som varit från fastställelse undantagna, liksom banans renstakning på vanligt sätt skulle kunna ske i sådan ordning, att arbetenas påbörjande under innevarande år skulle kunna vidtagas.

Beträffande kostnadsförslagets omräkning enligt nu gällande priser och med hänsyn till de större fordringar som ställas på banan, då den skall utföras enligt de för statsbaneanläggningar gällande normer, föreligga redan nu här bifogade kostnadsförslag (Bil. 4). Enligt dessa beräkningar och erbjudanden skulle hela den nu ifrågasatta järnvägsbyggnaden mellan norra

stambanan och Kapellskär med bibana till Norrtälje och ångbåtsbryggor vid Kapellskärs hamn draga en totalkostnad af kronor cirka 8,590,000.

I detta som i andra liknande fall har därvid inberäknats de från fastställelse vid koncessionens meddelande undantagna sträckorna så, som de vore till utförande fastställda, och således hänsyn icke tagits till de jämförelsevis obetydliga kostnadsändringar, som eventuellt uppkomma vid linjens definitiva renstakning — ett tillvägagående som icke utgör något undantag från vad vanligen plägar ske. Skulle genom renstakningen tilläventyrs arbetet kunna utföras för lägre belopp, avdragas enligt kontraktsförslagets bestämmelser uppkomna besparingar i entreprenaden från entreprenadsumman och återgå jämte övriga besparingar till statskassan. Skulle åter ifrågasättas ändringar, som medföra någon höjning i kostnaderna, äro de underkastade prövning och fastställelse i vanlig ordning.

Beträffande vidare utredning om järnvägens avkastningsförmåga, ha redan i de tidigare här bifogade utredningarna härom lämnats åtskilliga upplysningar och därvid tillika framhållits, huruledes det visat sig, att de många, till utseendet vidlyftiga trafikberäkningar, som framlagts för åtskilliga av landets järnvägsföretag, visat sig föga överensstämmande med de i verkligheten vunna resultaten — och att sålunda även då gällt vanliga järnvägsföretag, det är en vansklig uppgift att inlåta sig på dylika kalkyler — vilka således icke böra tillmätas så stor betydelse, att för deras framläggande ett företag, som eljest uppenbarligen tillgodoser stora allmänna intressen, bör uppskjutas. I detta fall tillkommer dessutom den säkerligen alldeles oberäkneliga ökning, som härflyter från den transitotrafik, vilken banans eget gynnsamma läge tillförsäkrar densamma, men vars storlek och avkastning icke läser med någon större noggrannhet kunna uppgivas, förr än banan blivit en verklighet och andra trafikleder kunnat ansluta sig till densamma. Om totalkostnaden uppginge till cirka 8 millioner kronor utgör 5 % härav 400,000 kronor, som således skulle kunna antagas som en önskvärd nettovinst på företaget. Utgår man vidare från att i medeltal nettobehållningen utgör 40 % av bruttoinkomsten, skulle denna behöva uppgå till cirka 1,000,000 kronor för år och således för de 95 kilometer anläggningen omfattar cirka 11,000 kronor pr bankilometer.

För jämförelse må anföras att trafikinkomsten pr bankilometer utgjorde år 1910

för statsbanan	16,231 kronor
› bergslagernas	15,373 ›
› Stockholm—Västerås	10,924 ›

för Gävle—Dala	11,680	kronor
» Oxelösund—Flen—		
» Västmanlands	19,093	»
» Uppsala—Gävle.....	10,905	»
» Frövi—Ludvika.....	20,920	»
» Hälsingborg—Hässleholm	17,573	»
» Malmö—Ystad	14,724	»
» Lund—Trelleborg	10,531	»
» Malmö—Trelleborg.....	14,774	»
» Stockholm—Saltsjöbaden	33,161	»
» Malmö—Limhamn	25,048	»
Medeltal av alla normalspåriga järnvägar	11,971	»

Beträffande slutligen eventuella uppgörelser angående trafikens besörjande efter den ena eller andra sjöfartsleden och anslutande till finska eller ryska och engelska järnvägsnäten, lärer kunna med visshet antagas, att dessa uppgörelser böra kunna träffas både lättare och fördelaktigare, då därvid kan tagas i beräkning såväl järnvägens som hamnens befintlighet, än dessförinnan. I övrigt lärer full frihet föreligga att vid Kapellskärs hamn emottaga och besörja all slags övrig rörelse, som där kan ifrågakomma.

Beträffande den till enskilda meddelade koncessionen för denna järnväg må anföras, att den icke lägger hinder för banans utförande såsom statsbana vid det förhållande, att den av Kungl. Maj:t medgivna tidsfristen för koncessionens bibehållande och arbetenas påbörjande för länge sedan är överskriden och sålunda icke äger vidare giltighet, utan härför meddelas nytt medgivande. Då anläggningen bör kunna utföras under loppet av tre år torde årsanslaget lämpligen kunna fördelas så, att 1 million kronor anvisas för 1914 och 1915 och resten fördelas under följande trenne åren.

Under dessa omständigheter tillåta vi oss föreslå,

att Riksdagen behagade besluta, *dels* att en statsbana skall anläggas mellan lämplig anknäpningspunkt invid Järva eller Tomteboda stationer å norra stambanan och Kapellskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje i huvudsaklig överensstämmelse med den av Kungl. Maj:t i huvudsak fastställda planen, som legat till

grund för den meddelade men icke använda koncessionen för denna järnväg, med de ändringar som kunna komma att av Kungl. Maj:t i vanlig ordning fastställas, *dels* att för denna anläggning bevilja ett anslag av 8 $\frac{1}{2}$ millioner kronor att utgå med ett belopp för år 1915 av en million kronor och att härav finnge förskottsvis redan innevarande år utgå ett belopp av 150,000 kronor och resten enligt särskilda anvisningar under åren 1916 och 1917, *dels* uttala önskvärheten av att i samband härmed utredning verkställes om lämpligheten av att detta bredspåriga bansystem utsträcket till orterna norr om Norrtälje.

Stockholm den 23 januari 1914.

August Bellinder. *C. J. Beck-Friis.* *William Montgomery.*

Knut Larsson. *K. G. Karlsson.* *E. A. Trana.*

Edvard Wavrinsky. *F. Holmquist.* *Johan Östberg.*

Bilaga 1.

Plan för ny kommunikationsled mellan Stockholm och Finland med därtill hörande förslag till järnväg mellan Stockholm och Kapellskär

av

B. STAFSING.

Sedan Sveriges kommunikationsleder under senaste tider uppnått en sådan grad av fulländning, att snart nog alla något så när betydande orter beröras av landets oregelbundna järnvägsnät eller farledssystem, har uppmärksamheten allt mera riktats på att *uträta* och *förkorta* de större förbindelse- och genomfartsvägarna ävensom på att bättre än hittills skett tillgodose vårt lands samfärdsel med *närliggande stater*. Mycket torde dock återstå att i berörda hänseende uträtta, och särskilt torde det vara angeläget att ordna en mera regelbunden och snabb samfärdsel med våra östra grannar.

Föreliggande plan, i sammandrag angiven å bifogade trenne kartblad och mera i detalj framställd i ett av mig under år 1898 utarbetat förslag, är upprättad med hänsyn härtill och avser i första hand en förbättrad förbindelse mellan Sverige och Finland genom anordnande dels av en möjligast gen och rak järnvägslinje för expreståg mellan Stockholm och rikets ostligaste udde vid Kapellskärs hamn å Rådmansö, dels av en snabb ångbåts- eller ångfärjetrafik mellan nämnda hamn och Åbo eller eventuellt Hangö i Finland. Genom att ställa turerna å denna nya samfärdsled i möjligaste bästa anslutning till såväl svenska som finska snälltågen, skulle linjen erhålla rang av *transitolinje* för samfärdsel över Sverige mellan England å den ena sidan och Finland med Ryssland å den andra sidan. Ja, det torde, om ryska trafiken kan komma att med fördel ledas denna väg, ej helt och hållet saknas utsikt, att till och med någon del av den kolossala trafik, som förmedlas med den nya, världsomskapande transibiriska järnvägen, skall komma att dragas denna väg över svenska statsbanorna till Göteborg och England samt vice versa!

För att dessa förhoppningar skola förverkligas, erfordras emellertid dels att denna nya linje erbjuder större fördelar än de, som andra, för samma samfärdsel avsedda linjer medföra, dels att verkligt behov föreligger, att denna samfärdsel på bästa möjliga sätt ordnas.

Mellan Sverige och Finland har ju i alla tider livlig sjöförbindelse ägt rum och regelbunden ångbåtsfart ända sedan år 1836.

Den 5 juni nämnda år anlände nämligen det svenska ångfartyget »Solide», medförande 24 passagerare, till Åbo på sin första ordinarie resa mellan Stockholm och Finland. Resetiden var då 30 timmar.

Sedan den tiden ha förvisso stora och väsentliga förbättringar vidtagits med vår finska samfärdsled och har särskilt senaste åren på traden insatts de eleganta och moderna ångarna Bore, Wellamo och Oihonna, med vilka överresan från Stock-

* Kartskisserna I och II samt en större kartskiss över den koncessionerade järnvägsanläggningen Tomtebodå—Kapellskärs hamn.

holm kan under gynnsamma förhållanden göras på 14 à 16 timmar till Åbo samt 16 à 18 timmar till Hangö.

Den led dessa ångfartyg sommartid och vid öppet vatten följa, går, på grund av vunnit erfarenhet om de obehag, som ogynnsamt väder på öppna sjön kan medföra, ej förbi Sandhamn och över Östersjön direkt till Hangö, utan från Stockholm inomskärs, innanför Ljusterö tätt förbi Kapellskär och därifrån över Ålands hav, genom Ålands skärgård till Hangö, dock så nära Åbo, att röken från ångfartygen därifrån kan skönjas.

Såsom å närlagda plansch II framgår, är detta en särdeles krokig och redan i följd därav i och för sig en såsom transitolinje olämplig led. Härtill kommer, att vintertiden, då efter inlöpande i svenska skärgården vid Söderarm och till det nära därinnanför liggande Kapellskär tjock is hindrar att fortsätta skärgårdsvägen in till Stockholm, kosan måste ställas yttre vägen, direkt på Sandhamn, och att erfarenheten särskilt från nu tilländalupna vinter visat, att det kan vara förenat med stora svårigheter att vid hårt väder inlöpa vid Sandhamn.

Likaså har angörandet av Hangö vintertiden varit förenat med stora svårigheter på grund av de oerhörda drifismassor, som gärna vid denna mot Finska viken och Östersjön mindre skyddade hamn hopas.

Det har ävenledes visat sig, att till och med de ovan omförmälda, för ifrågasvarande route särskilt byggda, nya och eleganta finska ångfartygen esomoftast varit på sina resor högst betydligt försenade och att de endast med stor svårighet under en strängare vinter kunnat uppehålla sjöförbindelsen mellan Sverige och Finland. Då härtill kommer att sjöresornas längd försvåra genomförandet av dagliga turer i båda riktningarna och således fordringarna på snabba och billiga resor mellan Sverige och Finland ännu ej blivit fullt tillgodosedda, har det ej mött svårigheter att draga transitotrafiken mellan Ryssland—Finland å ena sidan och England å andra sidan från Sverige och dess järnvägar och att öppna konkurrenslinjer direkt sjövägen mellan Hangö—Köpenhamn—London eller Hull.

Då emellertid även dessa sistnämnda linjer, såsom alla långa sjövägar medföra en viss grad av osäkerhet och dessutom en fartid

från Hangö till Köpenhamn	af	46 timmar
» » » höjden av Göteborg.....	»	59 »
» » » London	»	114 »
» » » Hull	»	105 »

så synes, att förbättringar kunna och bära göras för att underlätta samfärdseln mellan Sverige och Finland samt för att förvärva de fördelar, som kunna följa med förmedlandet av transitotrafiken mellan de stora och rika stater, som ligga på ömse sidor om vårt land och som nu endast genom en besvärlig, krokig och långsam sjöväg runt om mellersta och södra Sveriges kuster förmedla en oregelbunden samfärdsel sinsemellan.

Då det som allmän regel torde gälla, att resor göras snabbare och säkrare till lands än till sjöss, så synes det vara berättigat att antaga, det här föreslagna linje från Åbo till Kapellskär—Stockholm—Göteborg—England, där sjöleder och fartider äro i väsentlig mån förkortade, skall medföra större fördelar för allmänna samfärdseln än de som följa med nu befintliga linjer.

Redan i äldre tider användes vid överfart från Stockholm till Finland den kortaste möjliga sjövägen eller från Sveriges ostligaste udde å Rådmanö vid Kapellskär till närmaste plats i Finland eller Åbo, då resan efter denna led endast en kortare sträcka går över öppna havet, men i övrigt genom Ålands skärgård.

Att särskilt rikets mäktige och furstar vid sina resor till Finland förr använde denna väg, är känt, och finnes till och med i bergslutningen vid Kapellskärs hamn inhuggen en därom vittnande inskription av lydelse: »1752 den 16 Juni Konung Adolf Fredrich afgick härifrån till Finland på galeren Seraphin, som kommenderades af v. amiralen C. Ruuth.» Känt är även, att hamnen vid Kapellskär mer än en gång lämnat skydd och ankarplats för svenska flottan vid dess färder över havet.

Det är således icke något nytt att betjäna sig av Kapellskärs hamn som utfartsort för sjöförbindelser med Finland, och att denna på grund av nutidens i jämförelse med äldre navigationsförhållanden relativt snabba och bekväma sjöförbindelse för samfärdseln till Stockholm sedan längre tid tillbaka övergivna uthamn nu åter kan ingå i planen för anordnande av en i möjligaste grad snabb och bekväm linje till Stockholm, beror endast på den säkerhet och snabbhet, som följer med nutidens järnvägsförbindelser. Genom att anordna en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Kapellskär i anslutning till en god ångfartygsförbindelse mellan Kapellskär och Åbo bör nämligen färden mellan Stockholm och Åbo kunna göras på cirka 10 timmar i stället för såsom nu på 14 till 16 timmar och dessutom på ett av väder och vind tämligen oberoende sätt.

Den härmed framlagda planen för förbättrade kommunikationsförhållanden mellan Stockholm och Finland har även framkallats i samband med tanken på anordnande i norra Roslagen av nya järnvägsförbindelser, och har det varit genom sammanlutning av särskilt för Stockholms och Roslagens utveckling intresserade personer, som detaljerad undersökning av järnvägen Stockholm—Kapellskär kommit till utförande.

Sedan nämligen undertecknad redan år 1894 utarbetat ett förslag till bredspårig järnväg mellan Strandvägen i Stockholm och Djursholms villastad med utsträckning till Vaxholm, insåg jag, att dessa trafikområden voro för små, för att erforderliga kapital skulle ansluta sig till företaget, varför jag började utsträcka planerna till banans fortsättning genom norra Roslagen. Dessa strävanden understöddes verksamt av representanter för Danderyds, Össebygarns, Öster-Åkers, Roslags-Kulla, Länna, Norrtälje kommuner, och väcktes genom dessa min uppmärksamhet på möjligheten av att från Åland upptaga finsk trafik. Första utkastet blev då att utdraga järnvägen till Grisslehamn eller närliggande hamnplats för att genom ångbåtsled anknyta till en järnväg tvärs över Åland, varifrån ångfärjeled påräknades till Åbo. Vid närmare eftersinnande fann jag dock detta förslag ofördelaktigt, på grund av att dels därmed skulle följa tvenne uppsättningar fartygsmateriel och allt för långa järnvägs-linjer, dels sjötrafiken på ifrågavarande led vintertiden allt som oftast skulle komma att stängas av packis, som i denna del av Ålands hav, där isen driver in norr ifrån från Bottenhavet, är långt svårare än något längre söderut, där drivis icke stannar. Närmast till hands låg då för mig att utdraga järnvägen till rikets ostligaste udde och härifrån leda trafiken sjöledes strax söder om Åland direkt till Finlands västligaste udde. Härmed var nu föreslagna riktning över Kapellskär given och torde,

som en blick på bifogade kartor utvisar, detta vara den naturligaste sträckningen för en ny kontinentalroute mellan Sverige och Finland samt Ryssland och vara den, som bäst uppfyller målet att å denna linje bereda en kort, snabb och säker sjöresa.

I planen ingår sålunda följande anordning. Från Stockholm till Kapellskär bygges för en tåghastighet av 70 till 80 kilometer i timmen avsedd järnväg med anslutning till statsbanans föreningsstation vid Tomtebodas, för att i samband med ångbåtar eller ångfärjor å leden Åbo—Kapellskär ombesörja trafikeringen i anslutning till snälltågen söderut från Stockholm till Göteborg eller Malmö—Trelleborg. Avståndet bliva mellan Åbo och Kapellskär 107 latitudminuter samt från Kapellskär till Tomtebodas 85 kilometer och till Stockholms centralstation nära 88 kilometer.

För att bereda rum för denna järnväg utmed statsbanan förbi nya kyrkogården i Stockholm och undvika övergång över statsbanan, har det föreslagits, att banan å sträckan Tomtebodas—Stora Frösunda skulle framdragas å statsbanans bank och att i stället ny bank skulle bildas strax väster om denna för statsbanan, som sålunda på nämnda sträcka skulle flyttas cirka 8 meter väster ut.

Från Stora Frösunda har banan dragits genom Järva och kring Brunnsvikens norra strand förbi Ulriksdals slott, enligt ståthållarens särskilda anvisning, varefter den ledes nära Rimbobanans bro över Stocksund på en bro, i likhet med övriga i förslaget ingående broar, konstruerad för statsbanornas tyngsta material samt med brospannen förlagda så högt, att fartyg med master därunder kunna fritt passera, vadan svängbro här kunnat undvikas. Vidare ledes banan över Rimbo och Djursholmsbanorna på viadukter, berör Djursholms villastad och där föreslagna ringbana på sätt, att för båda banorna *gemensam station* kan erhållas, och passerar förbi Näsby och Viggbyholm till Hägernäs, där den ifrågasatta Vaxholmsbanan skulle utgrena, i händelse den komme att från Stockholm såsom dubbelspår följa här ifrågavarande järnväg.

Från Hägernäs fortsättes banan utmed Ormsjön genom en jämn dalgång till närheten av Garnsviken och Brottbys vid Össebygarn, där station anlägges invid ändpunkten, för ångbåtsleden genom Åkers kanal.

För att *avlägsnas från Rimbobanans trafikområde*, har linjen härifrån givits en mera östlig riktning förbi sjöarna Långsjön, Storsjön och Lagen (med station) till Bergshamra och Penningby, där station anordnas för grenbana till Norrtälje. Vid sjön Lagen kommer större delen av det för banbyggnaden erforderliga ballastgruset att hämtas, varför det är av vikt, att banan drages intill nämnda sjö. Från Penningby fortsätter banan genom Länna socken utefter södra stranden av Rådmansö med station vid Hätö och därifrån till dess ändpunkt vid Kapellskär, beläget på östligaste udden av Rådmansö invid Riddersholms gård.

Då ifrågavarande järnväg skall betjäna en mycket fordrande trafik, har det, oavsett de därmed ökade kostnaderna, ansetts lämpligt att göra den så rak och jämn som möjligt varit genom det synnerligen kuperade berglandskapet.

Lutningarna hava därför föreslagits icke brantare än 1 på 100 och kurvradierna icke mindre än 500 meter.

I denna redogörelse torde böra påpekas, att det icke synes otänkbart att såsom drivkraft för banans rullande materiel en gång medelst elektrisk överföring använda

den naturkraft, som efter vederbörlig reglering bör kunna uppsamlas från de talrika, intill bergsträckningen högt belägna sjöarna.

På yttersta udden av Kapellskär anordnas banans ändstation i anslutning till blivande ångbåts- eller ångfärjehamn med spårssystem, kolupplag, stationshus, tullhus och godsmagasin utmed en cirka 200 meter lång träkaj i enlighet med av mig särskilt upprättat, i järnvägsförslaget ingående specialförslag härtill.

Av naturen skyddad för häftiga vägsvall och försedd med god ankarbotten, torde viken vid Kapellskär synnerligen väl lämpa sig för berörda ändamål.

Av verkställd utredning synes i övrigt framgå, att just på denna plats är lättast att angöra kusten, då packis hotar att stänga inloppet till svenska skärgården. Hamnens förläggande till andra platser, såsom t. ex. vid Edsgarn, har visserligen föreslagits, men skulle detta dels medföra järnvägens betydliga förlängning, och därmed följande höjning av anläggningkostnaden, dels ett vintertiden väsentligt försvårat anlöpande genom vid denna plats vanligen förefintliga tjockare isband. Av de skriftliga, på mångårig erfarenhet grundade redogörelser jag inhämtat från kustbefolkningen och lotspersonalen vid såväl Arholma som å Rådmansö och vid Söderarm framgår ävenledes, att hamnen vid Edsgarn och inloppet till Arholma skulle långt sämre lämpa sig till ifrågavarande ändamål än hvad hamnen vid Kapellskär och inloppet genom Söderarm gör. Helt och hållet avgörande vid valet mellan platserna Kapellskär och Edsgarn torde därjämte den omständigheten vara, att vid användande av Edsgarn såsom järnvägens slutpunkt och hamn för sjötrafiken, järnvägslinjen högst väsentligt ävensom sjöledes förlängas, varför detta huvudsakligast genom ägare av stenhuggerier, invid Edsgarn och Norrtälje förfäktade alternativ helt och hållet torde böra förkastas. Platsen vid Kapellskär är i övrigt så rymlig, att den, då behovet så kräver, lätt kan utvidgas till hamn för vidsträcktare användning än här ifrågasatta, på sätt av nyssnämnda specialförslag ävenledes framgår.

Beträffande sjöleden mellan Kapellskär och Finland och de förhållanden, som böra tagas i betraktande vid ordnande av en möjligast säker, bekväm och snabb sjöförbindelse mellan Sverige och Finland, torde erfarenheten från sistlidna vinters ångbåtstrafik mellan Stockholm och Finland lämna ett material, som är så mycket mera värderikt, som enligt samstämmiga uppgifter isförhållandena i Östersjön därunder varit särskilt svåra. Av de redogörelser, som jag härom inhämtat, framgår som en sammanfattning,

att, under svåra isförhållanden i norra Östersjön, Ålands hav norr om Norrtälje synes vara synnerligen utsatt för packis och drivis, varemot detta alls icke är fallet med den söder därom i linjen Söderarm—Mariehamn belägna delen,

att packis i avsevärd mån samlas såväl vid inloppen till Hangö som vid Söderarm och även vissa tider vid Sandhamn,

att öppna, direkta leden från Sandhamn till Hangö av navigationsskäl undvikes och att färden helst ställes genom svenska och åländska skärgården, förbi Söderarm, och Mariehamn,

att, då isen skärgården mellan Söderarm, Furusund och Stockholm är särdeles tjock och isforcerandet utefter den inre leden från Kapellskär till Stockholm sålunda skulle medföra betydande kolåtgång, befälhavarna å de finska ångfartygen även med risk att möta svårigheter vid inlöpandet till Sandhamn valt den öppna, yttre

vägen mellan Sandhamn och Söderarm framför den lugna leden genom Roslagsskär-
gården,

att de finska ångfartygen visat sig för svaga för att utan olägenhet kunna for-
cera de packisband, som vid vissa vindar förekomma dels vid Hangö, dels vid Söder-
arm, dels vid Sandhamn,

att detta arbete å finska sidan utförts av den nybyggda finska isbrytaren »Sampo»
och på svenska sidan vid Sandhamn av Stockholms isbrytare,

att en vid Söderarm förlagd isbytare utan svårighet i varje fall torde kunna
hava framfört de finska ångarna genom packisen vid Söderarm, som där torde vara
mindre än t. ex. vid Hangö, in till hamnen vid Kapellskär, isynnerhet som isen
innanför packisbandet vid Söderarm varit ganska klen och invid Kapellskärs hamn
förekommit öppet vatten på grund av där rådande strömsättning,

att genom åländska skärgården icke mött avsevärda hinder för vintersjöfarten,
och att, då tvenne resor dagligen skulle komma att göras genom den i fasta skär-
gårdsisen uppslagna rännan, dessa torde komma att möta föga hinder,

att resorna yttre vägen till Sandhamn ofta försvårats genom tjocka och snöyra,
så att anlöpan det omöjliggjorts och snöstormen under ett par dygn måst utkämpas
å öppna sjön utanför Sandhamn, till dess bättre väder inträffat.

Det torde med anledning härav vara konstaterat, att nuvarande ångbåtsförbin-
delser mellan Sverige och Finland vintertiden ej äro på tillfredsställande sätt ord-
nade utan ibland kunna vara förenade med avsevärda dröjsmål och oberäkneliga hin-
der genom packis och snöstorm. Dessa olägenheter torde emellertid avhjälpas dels
genom att så mycket som möjligt förkorta sjövägen, dels genom att vidtaga sådana
anordningar, att packisbanden lätt genombrytas. Det förra av dessa syftemål vinnes
genom att inskränka ångbåtsfärderna dels å svenska sidan till Kapellskärs hamn, då
den vintertiden farliga och tidsödande vägen från Söderarm till Sandhamn helt och
hållet undvikas, dels å finska sidan till Åbo, då det besvärliga inlöpanet till Hangö
uteslutes. Det senare syftemålet vinnes genom att antingen å såväl svenska som
finska sidan vid behov använda särskilda i Kapellskär och Åbo stationerade smärre
isbrytare för forcerande av packisbanden vid kusterna, eller ännu bättre genom att å
traden insätta nya, goda ångfartyg, som konstrueras så, att hinder ej möter för dessa
vid genombrytande av packisen. Att det numera ej är förenat med större svårigheter
att bygga sådana fartyg, torde vara konstaterat genom de resultat, som föreligga
bland annat i de isbrytande ångfartyg, som användas för besörjande av trafiken å
de stora kanadensiska sjöarna över Mackinac-sundet mellan sjöarna Michigan och
Huron samt mellan Chicago och Manitowoc, ävensom tvärs över Michigan-sjön till
sistnämnda plats. De isförhållanden, som här möta, överträffa i svårighet väsentligt
dem, som förekomma i Östersjön, i det att här ofta färden i hela dess utsträck-
ning går genom packis av ända till 6 meters djup under vattenytan. Detta oaktat
hålles av dessa ångfärjor vid namn »Père Marquette», »S:t Ignace» och »S:t Marie»
vid färd genom packisen en jämn hastighet. Dessa isbrytare eller s. k. »ferry boats»
äro avsedda för transport av järnvägståg och försedda med två å tre spår i bredd
och hava en längd över stäv från 73 till 105 meter samt en bredd över o-spannen
av 15,7 till 17 meter och kosta från 1 million till 1,120,000 kronor.

Att för här ifrågavarande företag ej skulle erfordras lika starka och stora fartyg som dessa, torde ligga i öppen dag.

Lämpligare bleve naturligtvis att å denna skärgårdsled använda smalare, uteslutande för vanlig ångbåtstrafik avsedda ångare, konstruerade för isbrytning. Kostnaden för dessa torde, för så vitt genom jämförelse kan bedömas, komma att uppgå till högst 750,000 kronor för varje båt och således för de trenne båtar, som skulle användas uteslutande för den genomgående, lättare trafikens uppehållande till 2,250,000 kronor.

Intill dess leden vore mera upparbetad, torde emellertid sjöförbindelse mellan Kapellskär och Åbo kunna på tillfredsställande sätt uppehållas med vanliga snabbgående passagerareångfartyg, vilka under de tider, då svårare isförhållanden råda vid kusterna, skulle assisteras av vid Kapellskär och Åbo stationerade isbrytare.

Till fullständigt betryggande av sjöfärden mellan Kapellskär och Finland torde slutligen i möjligaste grad fördelaktig utprickning av segelleden böra utföras. Då nu emellertid farleden skulle bli den av ålder begagnade, så torde denna del av arbetet redan vara ombesörjd. Utan tvivel skulle dock ett system av elektriska strålkastare, anbringas å lämpliga punkter utefter leden genom Ålands skärgård och vid inloppet till Kapellskärs hamn, förbi Söderarm, högst väsentligt bidra till att betrygga sjöresorna. Då dessa åtgärder emellertid falla utanför den enskilda verksamhetens område, torde de ej nu här närmare behöva beröras.

På den sålunda anordnade trafikleden skulle fartiderna bli:

Från Stockholm till Kapellskär.....	1 1/2 timme
» Kapellskär till Åbo	8 »
Uppehåll vid Kapellskär	1/2 »

eller från Stockholm till Åbo Summa 10 timmar;

alltså skulle i jämförelse med nuvarande trafikförhållanden å denna sträcka erhållas en tidsvinst av minst 4 till 6 timmar.

För passagerare-, post- och ilgodsbefordran skulle då kunna följas ungefär följande dagliga sommartidtabell i anslutning till t. ex. svenska nattsnälltågen söderut:

Från Åbo	kl. 9	f. m.,	till Kapellskär.....	kl. 5	e. m.
» Kapellskär.....	» 5,30	e. m.,	» Stockholm	» 7	»
» Stockholm.....	» 7,45	»	» Göteborg	» 7,10	f. m.
» »	» 8,40	»	» Malmö	» 9,0	»

Från Malmö.....	kl. 9,20	e. m.,	till Stockholm.....	kl. 9,20	f. m.
» Göteborg.....	» 9,35	»	» »	» 8,30	»
» Stockholm.....	» 9,30	f. m.,	» Kapellskär	» 11,0	»
» Kapellskär.....	» 11,30	»	» Åbo	» 7,30	e. m.

Sjöresorna skulle sålunda alltid ske på dagen och den endast c:a 1 1/2 timme långa färden över Ålands hav samt inlöpanet i skärgårdarna genom i havsbandet möjligen befintlig packis vid fullt dagsljus, vilket betydligt skulle minska obehaget av sjöresan mellan Sverige och Finland. Dagliga turer skulle sålunda göras med två av de erforderliga ångfartygen, varemot det tredje skulle ligga i reserv för att vid behov avlösa någotdera av de förra.

För den tyngre godstrafiken tillkommer erforderlig tid för omlastning i Kapellskär, vars hamn bör utrustas med för snabb omlastning avsedda ångkranar m. fl. anordningar.

Att helt och hållet undvika omlastning genom att å ångfärjor föra finska järnvägsvagnarna in på de svenska banorna, låter sig däremot icke göra, på den grund att de hava en spårvidd som med 89 millimeter överskjuter de svenska vagnarnas spårvidd.

Då enligt vad ovan nämnts, de ångfartyg, som nu förmedla Finlands kanske viktigaste export eller smörexporten använda en tid från Hangö till London av 114 timmar och dessutom smörtransporten å finska järnvägarna söder om Åbo till Hangö läser bedrivs tämligen långsamt, så att frakten av det från mellersta och norra Finland kommande smöret ibland drager en tid av 3 till 4 dagar å nämnda bansträcka, så synes det som en för nämnda export betydelsefull tidsvinst skulle erhållas å här ifrågasatta linje, där fartiden mellan Åbo och London skulle ställa sig ungefär sålunda:

Åbo—Göteborg	22 timmar
Göteborg—London	42 »
Uppehåll för omlastningar högst.....	10 »
	Sunma 74 timmar

En sådan tidsbesparing vid smörtransporten är helt och hållet avgörande för valet av transportväg och det torde därför kunna med visshet påräknas, att så gott som hela Finlands smörexport skall kunna erhållas för den nya leden.

En med ryska och sibiriska trafikförhållanden förtrogen, framstående rysk ämbetsman har även uttalat den förmodan att, i händelse den ryska trafiken i Petersburg närmare anknutes till den finska, så torde till och med *sibirisk smörexport till England* böra kunna påräknas för denna led.

Till jämförelse med andra linjer, som kunna tänkas såsom ifrågasatta för här avhandlade svensk-finska samfärdsel, må med hänvisning till kartan II, där dessa skilda linjer äro antydda, här meddelas, att avstånden å resp. linjer äro:

	Latitud- minuter	Timmar
sjöledes Stockholm—Petersburg direkt	390	42
» Nynäs — Baltishport »	195	15 1/2
» Nynäs—Hangö »	170	14
» Stockholm—Hangö, nuv. väg	175	16—18
» Stockholm—Åbo » »	150	14—17
» Kapellskär—Hangö » »	115	9
» Kapellskär—Åbo » »	107	8
» Kapellskär—Korpo » »	80	6
	Kilometer	
och med järnväg Stockholm—Nynäs	60	1
» Stockholm—Kapellskär	88	1 1/2
» Åbo—Petersburg	575	17 1/2
» Hangö—Petersburg	532	15 1/4
» Baltishport—Petersburg	391	13 1/2

Förbättringar och uträtningar å andra kommunikationsleder, som ansluta sig till här ifrågasvarande, utöva naturligtvis på densamma ett stort inflytande och torde därför i detta sammanhang böra något beröras.

Å finska sidan torde ävenledes kunna förväntas *förbättrade kommunikationer mellan Åbo och Petersburg* och pågår där nybyggnad av en linje Åbo—Karis, som torde komma att utöva ett visst inflytande på här ifrågasatta linje.

I Ryssland åter skall i allra närmaste framtiden byggas *en fortsättningsbana från den stora transsibiriska järnvägen ända från rysk-asiatiska gränsen över Wjatka och Wologda i rak linje på Petersburg* på sätt, som antydes å plansch I, och torde därmed avses att leda den transsibiriska banans trafik, som nu måst taga omvägen över Moskva, i större utsträckning än hittills skett över St Petersburg. Slutligen torde här böra erinras om, att tsaren själv nyligen bestämt, att en summa av icke mindre än 240 millioner kronor skall anslås ensamt till förbättring av trafik- och transportmedel å den nybyggda transsibiriska järnvägen, bl. a. av det skäl, att trafiken därå antagit långt större proportioner än man kunde beräkna.

Dessa nybyggnader torde alla vara ägnade att stärka de här uttalade förhoppningarna att, om det i övrigt anses fördelaktigt att i Petersburg ansluta den ryska järnvägstrafiken till den finska, till vars underlättande i första hand torde erfordras byggandet av en ny järnvägsbro över Nevan, så torde en viss del av sibirisk-rysk-engelska transitotrafiken komma att gå över här ifrågasatta nya trafikled. Att de stora ryska järnvägsanläggningarna torde komma att utöva sitt inflytande även på svenska förhållanden, torde inses bl. a. därav, att efter dessa linjers fullbordande blir fartiden mellan Stockholm och t. ex. Kina ca 15 dagar eller ej så stor, som den för omkring sextio år sedan var mellan Stockholm och Göteborg.

Vad vidare beträffar *ekonomisk utredning* över här ifrågasvarande järnvägsanläggning »Stockholm—Kapellskär» och ny sjöled till Finland, så får jag till en början erinra om vanskligheten i allmänhet av att verkställa så kallade trafikberäkningar rörande nya kommunikationsleder, alldenstund, där sådana av större räckvidd skola ordnas, det icke låter sig göra att under åberopande av för handen varande trafikförhållanden med någon större grad av tillförlitlighet framlägga desamma, av det skälet, att just dessa nya kommunikationsleder själva äro ägnade att omskapa såväl de gamla handelsvägarnas riktning och handelsområdenas utsträckning som ock industri och kultur i de orter, som därav beröras.

Att sålunda lägga nuvarande varuutbytet och samfärdseln mellan de orter, som direkt beröras av kommunikationsleden, till grund för beräkningen för den blivande trafiken, torde icke lämna fullt tillfredsställande resultat och fullt lika och mera otillförlitligt torde vara att stödja sig på den hävdade grundsatsen att, där ett trafikbehov föreligger och trafiklederna förläggas utefter av naturen anvisade vägar, där kommer företaget att krönas av framgång, under det att där man vill intvinga trafik efter leder, som hava de naturliga förhållandena emot sig, där torde föga lön vara att vänta. Då det nu är visst, att mellan Finland och Sverige kommer att städse förmedlas en avsevärd trafik och den av de naturliga, geografiska förhållandena alldeles påtagligt

hänvisas till här föreslagna linje, torde det vara lika påtagligt att, om än strävanden uppstå, som vilja förmedla denna trafik över andra av naturen mindre gynnade vägar, så skall alltid den här föreslagna linjen, om den kommer till utförande, kunna med framgång äga bestånd.

För att emellertid särskilt för intressenter i en järnvägsanläggning Stockholm—Kapellskär åvägabringa en något mera ingående redogörelse för företagets ekonomiska värde, skall jag här något närmare redogöra för några av de synpunkter, varur detta torde kunna bedömas, och då detta värde huvudsakligen torde bero på den nytta, som i ett eller annat avseende kan beredas med företagets genomförande, skall jag söka redogöra något därför, i synnerhet för den nytta, som detsamma kan bereda dem, som mera direkt vilja verka för arbetets verkställande. Har statsverket tagit frågan i egen hand, torde i beräkning kunna upptagas mera indirekta fördelar, vilka ernås genom företagets utförande, såsom ökning av landets uppodling, handel och industri. Skall åter den enskilda företagsamheten bringa arbetet till stånd, torde uppskattningen av erhållna nyttan uteslutande riktas på de mera direkta förmåner, som för de enskilda intressenterna ernås, såsom dels handelsförbindelsernas utvidgning genom underlättad konkurrens och ökad handelsvinst å redan förut bedriven affärsverksamhet, dels och i synnerhet den nettobehållning, som erhålles på de i företaget nedlagda penningarna.

Då här ifrågavarande företag skulle förmedla icke allenast en avsevärd *lokaltrafik* från ett intill huvudstaden liggande landskap med mångfaldiga utvecklingsresurser, men som ännu är lottlös i fråga om tidsenliga kommunikationsleder, utan även en betydande *transitotrafik* från östern, d. v. s. såväl Finland som Ryssland och möjligen Sibirien, torde med visshet kunna påräknas att därmed skall ernås bland andra följande nyttiga resultat nämligen:

för staten ökade och i allmänhet mera vinstgivande handelsförbindelser med våra östra grannar, ökad industri i Roslagen, ökning av statsbaneinkomsterna å bansträckan Stockholm—Göteborg;

förverkligandet av en strategisk plan av stor betydelse rörande militärvägar till norra Roslagen och särskilt till den för anfall mest utsatta punkten därstädes, nämligen Rådmansö;

för Stockholms stad ökade handelsförbindelser med Finland och Ryssland samt förbättrad och utvidgad tillförsel av lantmannaprodukter från Roslagen;

för norra Roslags kommuner ökat värde å alla slags lantmannaprodukter, ökade egendoms- och tomtvärden, inkomst av ny industri samt billigare och snabbare samfärdsel med Stockholm och med rikets alla delar;

för Göteborgs stad ökade inkomster genom transitotraffiken till England från Finland, Ryssland och Sibirien, samt förbättrade kommunikationer;

för intressenter och aktieägare i företaget utsikter till god kapitalplacering.

Särskilt för sistnämnda förhållande skulle då här lämnas en möjligast fullständig utredning och för detta ändamål erfordras uppgifter angående dels med företaget för- enade anläggningskostnader, dels därmed följande nettoinkomster.

Beträffande anläggningskostnaderna så äro dessa enligt upprättade järnvägsförslaget beräknade till 3,970,000 kronor utan rullande materiel och hamn. Anslås 100,000 kronor till ordnande av hamnen vid Kapellskär samt 630,000 kronor till rullande

materiel, torde således för ett belopp av 4,7 millioner fullt tidsenliga och för en genomfartslinje lämpliga anordningar kunna erhållas.

Härtill skulle komma cirka 2 1/4 millioner för anskaffande av lämpliga 3:ne stycken isbrytande ångfartyg, men torde denna senare affär dock kunna kalkyleras ensamt för sig, varför här utföres beräkning över allenast *nettoinkomsten å en järnväg Stockholm—Kapellskär* med tillhörande hamn i Kapellskär.

Tillfyllest bekant är, huru förr i tiden de flesta projekter till enskilda järnvägar brukade åtföljas av detaljerade beräkningar över nettovinsten och huru dessa detaljberäkningar städse måste grunda sig på åtskilliga antaganden rörande frakter och omkostnader, som sedan visat sig vara mer eller mindre hållbara. Erfarenheten har ock lärt, att sådana detaljberäkningar, ehuru de te sig synnerligen ingående och fullständiga, dock hava ett ringa verkligt värde och hava de av detta skäl numera kommit ur bruk.

Det torde nämligen om de flesta järnvägsanläggningar och i synnerhet om denna gälla, vad ovan anförts om kommunikationsleder i allmänhet, nämligen att man därvid ej kan räkna med kända faktorer, då just närmaste följden av anläggningen blir att en större eller mindre omskapning sker av dittills rådande förhållanden, dock i allmänhet av sådan art, att trafikbehovet ökas.

Möjlighet tillförlitliga beräkningar torde emellertid erhållas i de fall, då inom orten i fråga förut finnas liknande anläggningar, genom att stödja sig på de från dessa vunna erfarenhetsresultat.

Då nu järnvägen Stockholm—Kapellskär i första hand skulle komma att utgöra en synnerligt god förbindelseled mellan Stockholm och norra Roslagen eller den del av huvudstadens omgivning, som ligger utanför trafikområdena för till Stockholm ledande järnvägar, så torde det vara berättigat att antaga, det denna järnväg skall av lokaltrafiken giva minst lika stor bruttoinkomst pr dag och bankilometer, som nu lämnas av förenämnda, lika situerade järnvägar, av vilka väl den närbelägna Rimbobanan är den, som i avseende till lokaltrafiktillgången mest liknar denna nya Roslagsbana.

Enligt från resp. banförvaltningar erhållna uppgifter har inkomsten pr dag och bankilometer uppgått

för 1898 å Stockholm—Västerås järnväg till	23: 80 kr.
» » » Stockholm—Rimbo » »	23: 05 »
» » » Stockholm—Saltsjöns » »	42: 99 »
» 1897 » statsbanorna i medeltal »	26: 90 »

Av dessa banor har Stockholm—Saltsjöns järnväg varit för trafik upplåten i c:a 5 år, Rimbobanan i 14 år samt de övriga långt innan järnvägsanläggningar utgjorde goda affärer.

Under ovanstående antagande om det berättigade i att räkna här ifrågavarande bananläggning i avseende på inkomsterna lika ställd med övriga till Stockholm inlöpande banor skulle det sålunda i beräkningen kunna upptagas en bruttoinkomst av minst 23 kronor per dag och bankilometer, vilket skulle utgöra en årsinkomst av 714,000 kronor brutto.

Likaledes med stöd av jämförelser från ett antal enskilda bananläggningar torde minst 50 procent härav eller 357,000 kronor kunna räknas såsom verklig nettobehållning, sedan driftkostnaderna avdragits.

Till ledningen för uppskattningen av driftkostnadernas förhållande till bruttoinkomsterna må anföras, att de under senare åren vid statsbanorna må anföras, att de under senare åren vid statsbanorna i deras helhet uppgått till mellan 60 och 70 procent eller nogare år 1892 — 72,1 procent, 1893 — 71,4, 1894 — 67,9, 1895 — 65,18, 1896 — 61,8, 1897 — 57,27 procent;

vid Bergslagens järnvägar: 1892 — 43, 1893 — 41,1 och 1894 — 41,4 procent;

vid Uppsala—Gävle: 1892 — 44,4, 1893 — 47,4 och 1894 — 46,0 procent;

vid Gävle—Dala: 1892 — 47,7, 1893 — 51,6 och 1894 53,7 procent;

vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg: 1892 — 52,3, 1893 — 52,9 och 1894 — 54,8 procent;

vid Köping—Hult: 1892 — 42,4, 1893 — 43,1 och 1894 — 37,2 procent;

vid Södra Dalarnas järnväg: 1892 — 45,0, 1893 — 47,1 och 1894 — 48,6 procent;

vid Krylbo—Norberg: 1892 — 38,3, 1893 — 43,4 och 1894 — 36,9 procent av bruttoinkomsten,

vilket närmare framgår av kungl. järnvägsstyrelsens årsberättelser. Ett rationellt medeltal torde dock kunna, som ovan skett, uppskattas till 50 procent.

Ensamt den sålunda kalkylerade nettobehållningen 357,000 kronor skulle utgöra nära 8 procent av den till 4,700,000 kronor beräknade anläggningskostnaden.

För erhållande av 5 procents nettoinkomst skulle under ovanstående antaganden erfordras en inkomst för dag och bankilometer av cirka 15 kronor, vilket ju överträffas av många landsortsbanor, som ävenledes av kungl. järnvägsstyrelsens årsberättelser närmare framgår.

Nu är emellertid föreslagna järnväg så belägen, att den förutom inkomst av lokaltrafik med visshet kommer att uppbära sådan av en *transitotrafik dels mellan Finland och Sverige, dels mellan Ryssland och Sverige, dels mellan Finland och England, dels mellan Ryssland och England, dels slutligen med all sannolikhet även från den stora transsibiriska järnvägen.*

Om denna transitotrafik gäller i ännu högre grad, vad som förut anförts angående vanskligheten att verkställa direkta kalkyler beträffande nya kommunikationsleder, särskilt på den grund att den nya samfärdsleden helt och hållet ändrar handelsvägarnas riktning, i det att trafikmöjligheter, som förut icke funnits tillgängliga, därmed tillkommit.

Utan att inräkna denna transitotrafik i någon större utsträckning till den trafik, som med säkerhet bör kunna för järnvägen Stockholm—Kapellskär påräknas, får jag dock här lämna en antydning om den utvecklingsmöjlighet, som på grund af järnvägens geografiska läge förefinnes.

Beträffande då först den del av *transitotrafiken mellan Finland, S:t Petersburg och Stockholm*, som under år 1898 befordrats med finska ångbåtsbolagets ångfartyg, så har den medfört en inkomst för

cirka 16,000 tons exportgods af	294,682 kronor 55 öre,
» 20,000 » importgods »	176,434 » 60 »

avgående passagerare	140,465 kronor 60 öre,
ankommande d:o enl. särskild uppgift.....	140,000 » — »
eller summa brutto.....	kronor 751,581.

Nu torde det ju ej kunna antagas, att hela denna trafik komme att ledas över Kapellskär och järnvägen till Stockholm, men det torde icke sakna fog att antaga, det Finlandsbåtarna under vintertiden hellre angör Kapellskär än äventyra färden till Sandhamn och Stockholm, särskilt om hamnen förses med goda anordningar för lossning och lastning. Ja även sommartid torde resorna gärna inskränkas till Kapellskär av det skäl, att så många fler reseturer då kunna utföras af samma fartyg. Att emellertid post- och passageraretrafik komme att gå denna väg, på grund av tidvinst och dagliga turer, torde däremot få anses tämligen givet. Det torde sålunda ej kunna anses orimligt, att ensamt av denna trafik påräkna en säker bruttoinkomst.

Från godstrafiken af	100,000 kronor,
» persontrafiken af	60,000 »
» post- och paketbefordran	30,000 »
	<hr/>
	Summa 190,000 kronor

vilken summa efter tradens upparbetande torde betydligt ökas.

Det torde likaledes vara sannolikt, att den övriga trafiken mellan Sverige och Finland, som för närvarande befordras andra vägar och med andra fartyg än finska ångbåtsbolagets, skall uppsöka hamnen vid Kapellskär och förmedlas af ifrågavarande järnvägar.

Av Sveriges och Finlands officiella statistik framgår bland annat, att under år 1897 de till Sverige från Finland importerade varorna representerade ett värde av 7,791,430 kronor, enligt svenska statistiken, och 6,233,670 finska mark, enligt finska statistiken, och att de under samma år från Sverige till Finland exporterade varorna motsvarade ett värde 9,884,743 kronor, enligt svenska statistiken, och 11,871,613 finska mark, enligt finska statistiken.

Ingående i detta varuutbyte äro en mångfald artiklar, bland vilka må nämnas smör, ägg och diverse landtmanprodukter, vilt, fisk, papp, papper, hudar och päls verk, tjära, oljor, maskingods och vävnader m. fl. varuslag, som till något olika mängder uppgivas i de båda officiella statistiska berättelserna.

Att söka uppställa någon kalkyl, över vilka av dessa transportföremål, som bliva att påräkna för ifrågavarande företag, torde icke lända till något resultat. Någon trafik torde dock härifrån erhållas för järnvägen.

Transitotrafiken mellan Ryssland och Sverige har under 1897 enligt kommerskollegii årsberättelse förmedlat en import med varuvärde av 19,361,220 kronor och en export med varuvärde av 5,162,109 kronor, omfattande bland andra varuslagen linfrö, hampa, kli, oljekakor, ägg (cirka 10,000,000 stycken), lantmanprodukter, maskingods m. m.

Om inkomsten av denna trafik torde gälla vad nyss anförts om inkomsten av svensk-finska varuutbytet.

Transitotrafiken mellan Finland och England torde däremot i vissa fall kunna med undvikande av den tidsödande och tidtals mera osäkra sjövägen runt Sveriges

kuster med fördel befordras å här föreslagna minst 1 $\frac{1}{2}$ dygn snabbare och för övrigt säkrare väg tvärs över Sverige direkt från Kapellskär till Göteborg.

Av Finlands officiella statistik framgår, att år 1897 utgjorde värdet av Finlands import från Storbritannien och Irland 29,237,116 finska mark samt motsvarande exportvärde 51,149,463 mark. Bland däri ingående varuslag förekomma enligt tabellen såsom importerade, diverse livsförnödenheter, klädesvaror, bomull, ull, kemikalier, metaller och maskingods m. m. samt såsom exporterade, vilt, smör, papp och papper m. fl. artiklar. Av dessa torde det i första rummet vara artikeln smör, som bör kunna påräknas för den nya linjen, då för denna varas försäljning å den engelska marknaden tidsvinsten å den snabbare transportlinjen är så avgörande, att man enligt erhållna meddelanden redan under nuvarande trafikförhållnaden börjat föredraga den dyrare transporten å statsbanorna över Stockholm och Göteborg framför den tidsödande, direkta, men billigare sjövägen. Fraktpriserna pr ton för smör ställa sig nämligen enligt erhållna uppgifter till 14 kronor mellan Hangö och Stockholm samt till 19 kronor 60 öre mellan Stockholm och Göteborg och 22 kronor 50 öre mellan Göteborg och England eller summa 56 kronor och 10 öre mellan Hangö över Sverige till England, under det fraktpriset sjövägen genom Öresund vintertiden är 43 kronor och 20 öre samt sommartiden 36 kronor och 90 öre.

Att sålunda här redan nu en mindre tidsvinst har en avgörande betydelse, torde vara ådagalagt, varför, då denna tidsvinst ökats, detta torde komma att spela än större roll.

Däriigenom att i en ordnad samtrafiksled fraktsatserna vederbörligen lära sänkas, torde alltså utsikter finnas, att hela smörexporten från Finland till England, som enligt finska statistiken år 1897 uppgick till cirka 8,000 tons med ett värde av 16,327,000 kronor, skall komma att befordras denna snabbare väg.

Andra varuslag torde nog komma att föras samma väg, men kan ej nu härom göras något överslag.

Transitotrafiken mellan Ryssland och England. Denna, som år 1896 utgjordes av export och import för ett varuvärde av icke mindre än 272 miljoner rubel, ledes som bekant bland annat över de flesta Östersjöhamnar såsom Riga, Vindau, Libau med flera, men är endast den del därav, som går över S:t Petersburg och Kronstadt, av något intresse för här ifrågakarande företag.

Den över Petersburg och Kronstadt löpande trafiken till England torde nämligen böra ledas i det allra närmaste efter samma huvudvägar, som den finska trafiken från Hangö till England. Av statistiska uppgifter över exporten från S:t Petersburg och Kronstadt för år 1898 framgår, att till Storbritannien och Irland skepades från nämnda städer bland annat cirka 1,000 tons smör, 77,768 lådor ägg m. fl. varor, för vilka en snabb transport kunde vara fördelaktig.

Beträffande importen till Petersburg av engelska varor saknar jag för närvarande uppgift, men torde även den dyrbarare och lättare delen av denna med fördel kunna betjäna sig av ifrågakarande led.

En inkomst även av denna rysk-engelska transitotrafik synes sålunda kunna påräknas.

Särskilt torde från detta håll en mera avsevärd transitotrafik kunna förväntas, sedan, på sätt ovan angivits, Petersburg genom nya, direkta järnvägslinjer gjorts till ena ändpunkten i den *stora transsibiriska järnvägen*.

Vilket inflytande åter detta kan komma att hava på varuutbytet och de stora handelsvägarnas riktning, torde väl knappast ännu kunna närmare bedömas.

Då emellertid denna sibiriska bana blir utfartsvägen från Asien och det ännu ouppodlade men i många avseenden synnerligen rika Sibirien till Europa, har det förutsetts, att ett kolossalt varuutbyte kommer att förmedlas denna väg. Känt torde vara, huru stor snabbhet detta ofantliga järnvägsföretag har fullbordats och huru grenbanor byggas åt norr till Ishavet vid Arkangelsk och åt söder genom Centralasien i riktning mot Indiska oceanen. Genom det stora kanalsystemet å Sibiens floder utsträcker banans räckvidd ytterligare. Förmodan att godstrafiken skulle över dessa floder ledas till Ishavet och över detta hav till Europa, torde hava mycket som talar emot sig, bland annat den omständigheten att denna sjöväg endast ett par månader är isfri samt att priserna å den med ordnad trafik försedda ryska järnvägen lära sättas, med hänsyn till konkurrens, ytterligt låga. Särskilt är detta fallet med persontrafiken, som betalas efter zontariff. Angående denna transsibiriska järnväg i övrigt torde här knappast behöva inrymmas någon redogörelse, i synnerhet som den numera är tämligen allmänt känd. Jag vill därför nu endast framhålla, att den genomlöper dels synnerligen fruktbara odlingsområden av en utsträckning uppgående till cirka 20 gånger Frankrikes hela areal, dels kolgruve- och malmdistrikt, där förutom stenkol såväl guld som andra metaller förefinnas i riklig mängd.

Banans längd från ryska gränsen till Irkutsk är 3,065 verst och till Wladiwostok vid Stilla oceanen 7,033 verst, och beräknas den bliva för en kostnad av cirka 1,100 miljoner kronor i hela dess utsträckning öppnad för trafik till år 1902. Skenvikten är 24 kilogram pr meter och bankbredden 5 meter samt stationsavstånden cirka 53 kilometer. Byggnaden påbörjades 1893 och öppnades banan den 1 april 1897 för trafik till Irkutsk (Bajkalsjön). Då nu denna bana kommer att från det något öster om rysk-asiatiska gränsen belägna Kurgan över Jekatrinenburg, Wjatka och Wologda utsträckas genom europeiska Ryssland ända direkt till Petersburg, blir resultatet, att vägsträckan utefter densamma från grenpunkten vid Kurgan över Petersburg och vidare över Finland, Kapellskär och Stockholm till Göteborg blir i runt tal lika lång, som järnvägssträckan från förenämnda grenpunkt vid Kurgan till Warschau, vilket för de varor, som nu transporteras mellan t. ex. England och Sibirien över Bremen eller Antwerpen betyder, i händelse vägen i stället väljes över Sverige, en förkortning i järnvägstransport av cirka 700 kilometer, i ersättning varför erhålles sjötransport Göteborg—England. Nu torde emellertid ryska planerna gå ut på att leda *en del* av denna trafik över egna östersjöhamnar, såsom vid Vindau m. fl. för att undvika den dyrare järnvägsfrakten till nordsjöhamnarna.

För gods, som skall gå till England över Petersburg, läser dock här ifrågasatta svenska led lämna fördelen av snabb befordran för billigare fraktpris än det, som betingas, om järnvägslinjer skola användas ända till Bremen eller Antwerpen.

Förenämnda ryska ämbetsmans uttalande, att smörtransporten från Sibirien till England skall kunna ledas över Sverige, torde därför kunna anses såsom ägande god grund. Det torde dessutom ligga i ryskt intresse att efter denna transitoad och över den transsibiriska järnvägen öppna konkurrens med England beträffande import till England av kinesiskt te. Bland andra artiklar, som möjligen komma att befordras från dessa avlägsna trakter må nämnas kinesiskt siden och sibiriska pälsverk från

östern till västern samt klädes- och manufakturvaruartiklar, ävensom maskingods m. m. från västern till östern. Ej heller beträffande denna långväga trafik kan nu givas annat än förestående erinran, då ju härvid många ännu okända faktorer lätt kunna spela in.

Ehuru sålunda i det föregående i all korthet vidrörts åtskilliga, icke allt för osannolika utvecklingsmöjligheter för trafiken över järnvägen Stockholm—Kapellskär, må dock slutligen framhållas, att dessa mera gynnsamma resultat icke torde ernås, förr än den nya samfärdsleden blivit genom såväl byggnads- som trafikåtgärder ställd i ordnad samtrafik med finska och ryska statsbanorna och handelsvägarna hunnit avsluta sig till densamma. Med anledning härav utelämnas ock alla dessa framtidsutsikter i nedanstående sifferkalkyl och upptages såsom enligt all sannolikhet påräknelig trafik å Stockholm—Kapellskärs järnväg *endast* de i föregående närmare berörda inkomsterna av banans

lokaltrafik mellan Stockholm och Kapellskär.....	714,000	kronor
inkomst av svensk-finska persontrafiken	100,000	»
och godstrafik mellan Sverige och Finland	60,000	»
samt inkomst av post- och paketbefordran mellan Sverige och Finland	30,000	»

eller summa bruttoinkomst 904,000 kronor

varemot enligt föregående skulle svara en nettoinkomst av 450,000 kronor eller nära 10 procent av anläggningskostnaden.

Härav synes, att, om ock betydlig reducering skulle av någon antagas böra göras i ovannämnda, på erfarenhetsresultat grundade antagande rörande påräknelig inkomst, torde i alla händelser företaget framstå såsom synnerligt lönande även fränsett den vinst, som borde kunna påräknas av transitofrakter mellan Kina, Sibirien, Ryssland och Finland å ena sidan och England å den andra.

Då nu förutom här senast framhållna fördelar, som skulle mera uteslutande tillkomma dem, som ekonomiskt intressera sig företaget, dessutom med anordnandet av en ny kommunikationsled Stockholm—Kapellskär—Finland skulle följa förut vidrörda förmåner för Roslagens kommuner, Stockholms och Göteborgs städer samt svenska staten *bland annat i strategiskt hänseende* så torde planen för anläggningen av en järnväg från Stockholm till Rådmansö vid Kapellskär och av en god hamn vid Kapellskär för sjöfarten på Finland vara väl värd att omfattas med ett allmänt intresse och böra på allt sätt understödjas för att snarast möjligt kunna bringas till verklighet.

Stockholm i maj 1899.

B. Stafsing.

Bilaga 2.

Besjälade av ett varmt intresse för goda kommunikationer mellan Sverige och utlandet i allmänhet, emedan de medföra fördelar av stor nationalekonomisk betydelse och främja det fredliga samarbetet och ett gott förhållande till andra nationer, få undertecknade uttrycka den åsikten, att *förbättrade kommunikationer mellan Sverige och länderna på andra sidan Östersjön utgöra ett önskemål av påfallande art.*

Det är oss därför kärt, att detta önskemål börjat uppmärksammas av våra statsmakter, och att denna deras uppmärksamhet inriktas på en grundläggande länk i en förbindelse av det anförda slaget, på en statsbana Stockholm—Kapellskär.

Som anknytningspunkt för sjöförbindelser mellan Sverige å ena sidan och Finland-Ryssland å andra sidan, är Kapellskär enligt vår åsikt en väl vald punkt, emedan man där kan samla sjötrafiken med hela Finland och med en stor del av det ryska riket. *En järnväg Stockholm—Kapellskär kunde sålunda bliva grundläggande och förmedlande för en intim förening mellan trafikområdena på ömse sidor om Östersjön och dessutom för Sveriges del öppna möjligheter till en lönande trafik i internationellt hänseende.*

Då det är de svenska statsbanorna, som förfoga över de flesta andra ut- och infartsvägarna mellan Sverige och angränsande länder och därför lättast kunna införa nya vägar av detta slag i direkt samarbete med de förut befintliga, få vi också uttala den övertygelsen, att *en järnväg Stockholm—Kapellskär helst bör anläggas av staten.*

Vi få slutligen också påpeka, att det torde gå lättare för sig att träffa avtal om samtrafik med finska och ryska myndigheter, sedan en sådana bana genom beslut om dess utförande blivit en faktisk grund att bygga på, och att ett riksdagsbeslut om en statsbana Stockholm—Kapellskär därför skall hälsas med glädje, ju förr det kommer.

Stockholm m. m., den 20 januari 1914.

Adolf Ahlgren, köpman,
Teknisk Fabrik, Gävle.

A. J. Atterberg, ingenjör,
Göteborg.

S. Axelson, grosshandl.,
Malmö.

Gustaf Berg, direktör,
Aktieb. Archimedes, Stockholm.

Josef Berglund, disponent,
Munktells Mek. Verkst. A.-B.,
Eskilstuna.

Rolf Bergström, disponent,
Svenska Grep- & Skyffelfabr. A.-B.,
Arvika.

John Bernström, direktör,
A.-B Separator, Stockholm.

E. V. Beronins, direktör,
Mek. Verkstads A.-B., Eskilstuna.

Lars Blume, direktör,
Arboga Mek. Verkstads A.-B.,
Arboga.

C. A. E. Bolinder, konsul,
Stockholm.

Gustaf Boström, godsägare,
Östanå.

Adolf Bratt, konsul,
Ångbåtsrederi, Göteborg.

Ernst Bratt, grosshandl.
Firma: L. G. Bratt & Co.,
Göteborg.

John Busck, disponent,
Almedahl Fabriks A.-B.,
Göteborg.

G. S. Bönnelyche, konsul,
Grosshandl., Malmö.

- Hjalmar Cassell**, redaktör,
Stockholm.
- Gust. Dieden**, grosshandl.,
Malmö.
- J. S. Edström**, direktör,
Allm. Svenska Elektriska A.-B.,
Västerås.
- J. Steffan Ek**, direktör,
Hagelins Kassaskåpsfabr. A.-B.,
Gävle.
- B. O. Ekman**, direktör,
A.-B. Svenska Kullagerfabr.,
Göteborg.
- Gustaf Ekman**, disponent,
Storfors Bruk, Värmland.
- Gustaf Elmér**, direktör,
Eskilstuna Fabriks A.-B., Eskilstuna.
- Ernst Engvall**, grosshandl.,
Gävle.
- P. Eriksson**, brukspatron,
Hofors A.-B., Hofors.
- Cornelius Faxe**, grosshandl.,
Malmö.
- Oscar Flensburg**, konsul,
grosshandl., Gävle.
- Birger Fogelberg**, direktör,
Tekn. Fabriks Aktiefbolaget Flora,
Gävle.
- F. W. Forsberg**, konsul,
grosshandl. Firma: Forsberg
& Mark, Göteborg, m. m.
- V. Forshell**, direktör,
Sveriges Förenade Konservfabriker,
Göteborg.
- A. Grumme**, grosshandl.,
Stockholm.
- H. G. Hammar**, direktör,
Göteborgs Nya Mek. Verkstads
A.-B., Göteborg.
- James Hamilton**, greve,
godsägare, Lyckås.
- Berndt Hay**, kabinettskam-
marherre,
verkst. Direkt. för Jönköpings
& Vulcans Tändsticksfabriks-A.-B.,
Jönköping.
- Sigurd Hedberg**, grossh.,
Malmö.
- E. Hellhoff**, direktör,
A.-B. Gävle Åkerredskap, Gävle.
- J. A. Hertz**, grosshandl.,
Göteborg.
- E. W. Hallin**, borgmästare,
Norrtälje.
- E. Hirsch**, direktör,
A.-B. Pampseparator, Stockholm.
- Axel O. Hultman**, direktör,
Luth & Roséns, Elektr. A.-B och
Ludvigsbergs Verkstads A.-B.,
Stockholm.
- W. Hök**, direktör,
Lindholmens Mek. Verkstads A.-B.,
Göteborg.
- Hemming Johansson**, dir.,
A.-B. L. M. Ericsson & Co.,
Stockholm.
- E. Holmström**, direktör,
Barnängens Tekniska Fabrik,
Stockholm.
- Herman Kunze**, grosshandl.,
Göteborg.
- Carl Lagerberg**, kammarh.,
Göteborg.
- Joh. C. Lemke**, jur. doktor,
Sekreterare i Handelsk., Göteborg.
- Edward Lindahl**,
stadsfullmäktiges ordf., Malmö.
- C. G. Lindblom**, direktör,
A.-B. Lux, Stockholm.
- Herman Lindquist**, grossh.,
Göteborg.
- Wilh. R. Lundgren**, direkt.,
Ångbåtsrederi, Göteborg.
- Tord Magnuson**, disp.,
Sandvikens Järnverks A.-B.,
Sandviken.
- Emil A. Matsson**, konsul,
verkst. dir. för A. B. Bronoid,
Gävle.
- Olof E. Melin**, grosshandl.,
Göteborg.
- Julius Nordin**, redaktör,
Norrtälje.
- Sten Nordström**, grossh.,
Gävle.
- J. A. Nyman**, direktör,
Nordisk Resebureau, Stockholm,
Petersburg m. m.
- Wilh. Nyström**, ingenjör,
fabriksidkare, Karlstad.
- Oscar Ohlson**, direktör,
Skandinaviska Granitaktieb.,
Göteborg.
- William Olsson**, grossh.,
Stockholm.
- Oscar Persson**, direktör,
Rederiaktieb. Öresund, Malmö.
- Allan Rohnström**, direktör,
Landtmännens Redskaps A.-B., Gävle.

W. Risberg, disponent,
Hasselfors Bruks A.-B., Närike.

Herman Schullström, dir.,
Filtfabriken, Högsjö.

F. Sternhagen, direktör,
Ångf. A.-B. Götha, Göteborg.

Axel Swartling, disponent.
Drags Aktiebolag, Norrköping.

Fredrik Thermænius, disp.,
Thermæni Verkstäder, Hallsberg.

C. G. Wettergren, direktör,
Sv. Landtmännens Riksförb.,
Göteborg.

Ang. Rönnow, direktör,
Ångf. A.-B. Göta Kanal, Stockholm.

A. Sjögren, direktör,
Forsbacka Järnverks A.-B.,
Forsbacka.

Adolf Strandberg,
ordf. i Sill- och Fiskhandl. För.,
Göteborg.

A. Tengelin, direktör,
Rörlägnings-A.-B., Gävle.

E. Wehtje,
Ordf. i Handelskommaren, Malmö.

Th. Willerding, direktör,
Ångfartygs A.-B. Thule, Göteborg,

Nils Winckler, grosshandl.,
Malmö.

J. G. Sandwall, direktör,
A.-B. Karlstads Mek. Verkstad och
Jönköpings Mek. Verkstads A.-B.,
Karlstad och Jönköping.

Skoglund & Olson,
Fabriksfirma, Gävle.

Gustaf Svalling, ingenjör,
Stockholm.

Gustaf Tham, direktör,
Husqvarna.

Isaac Westergren, grossh.,
Gävle.

Sven Wingquist, överdir.,
A.-B. Svenska Kullagerfabriken,
Göteborg.

Bilaga 3

Kostnadsberäkning för Stockholm—Kapellskärs järnvägsbyggnad.

Spårvidd = 1,435 m.

Huvudspårets längd = 84,460 m.

	Slag	Antal	å kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma
<i>A. Jordlösen och skadeersättningar.</i>						
Trädgårdar	har	1.5	5,000.—	7,500.—		
Åker	»	96	1,500.—	144,000.—		
Ång och betesmark	»	5	800.—	4,000.—		
Skogsmark	»	71	500.—	35,500.—		
Husflyttningar	—	—	—	15,000.—		
Lantmäteri och värdering ...	—	85	200.—	17,000.—		223,000.—
<i>B. Terrasseringsarbeten.</i>						
Jordflyttning i linjen	m ³	464,000	1.50	696,000.—		
Sidotag	»	243,400	1.20	292,080.—		
Planering (h \leq 0.3 m.)	m.	5,500	3.—	16,500.—		
Bergsprängning i öppet schakt	m ³	298,100	6.—	1,788,600.—		
Ballastmurar	m	24,000	2.50	60,000.—		
Röjning och putsning	»	84,460	1.—	84,460.—		
Bäddning å lös mark	»	600	12.—	7,200.—		
Matjordsbeklädnad	m ²	84,460	1.—	84,460.—		
Grusning och putsning av gårdar vid stationer	—	—	—	15,000.—		3,044,300.—
<i>C. Vattenbyggnader.</i>						
N:o 1. Bro över Stocksund (se spec. förslag N:o 1)	—	—	—	278,495.—		
N:o 2. Bro över Åkerösundet (se spec. förslag N:o 2) ...	—	—	—	62,195.—		
N:o 3. Bro över Brottbån (se spec. förslag N:o 3)	—	—	—	20,000.—		
N:o 4. Bro över Bergshamraån (se spec. förslag N:o 4) ...	—	—	—	25,000.—		
N:o 5. Bro över Grytingeån (se spec. förslag N:o 5) ...	—	—	—	19,000.—		
N:o 6. Bro över Penningbån (se spec. förslag N:o 6) ...	—	—	—	7,000.—		
4 st. broar	—	—	—	58,000.—	469,690.—	

	Slag	Antal	à kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma
Trummor, enkla:						
1.2 x 1.2 m., längd	m.	80	70.—	5,600.—	101,800.—	
0.9 x 1.2 » »	»	100	60.—	6,000.—		
0.9 x 0.9 » »	»	300	50.—	15,000.—		
0.6 x 0.9 » »	»	620	40.—	24,800.—		
0.6 x 0.6 » »	»	1,680	30.—	50,400.—		
Öppna trummor 1.2	st.	1	—	600.—	3,505.—	
» » 0.9	»	2	350.—	700.—		
» » 0.6	»	7	315.—	2,205.—		
Omgrävning av vattendrag	—	—	—	10,000.—		
Dikningar, som ej ingått i terrasseringen, samt avlopp	m ³	—	—	10,000.—	20,000.—	594,995.—
D. Överbyggnad.						
a) Materialkostnad:						
Skenor av stål vägande 40.5 kg. för meter						
huvudspår m. ..		84,460				
sidospår m.		10,540				
reservspår m. ...		4,000				
Summa m. 2 x 99,000	ton	8,019	125.—	1,002,375.—		
Skarvjärn, bult och spik omkring 17 % av förestående		—	—	170,404.—		
Syllar	st.	138,600	2.—	277,200.—	1,563,779.—	
Spårvaxlar	»	64	1,200.—	76,800.—		
Vandskiva	»	2	15,000.—	30,000.—		
Vagnväg	»	1	—	7,000.—		
b) Arbetskostnad:						
Skenläggning	m.	95,000	0.60	57,000.—	494,590.—	2,058,369.—
Inläggning av spårvaxlar	st.	64	60.—	3,840.—		
Ballastning å linjen (2.5 m ³ för m.)	m ³	212,500	1.40	296,500.—		
D:o å stationer (3.0 m ³ för m.)	»	40,000	1.40	56,000.—		
Klossning av kurvor	—	—	—	10,000.—		
Liftning, stoppning, putsning och justering	m.	95,000	0.75	71,250.—		
E. Bangårds- och vaktstugubyggnader m. m.						
Djursholms stationshus	—	—	—	20,000.—		
Godsmagasin	—	—	—	8,000.—		

	Slag	Antal	à kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma
Ekonomihus m. m.	—	—	—	3,000.—		
Lastkaj och personplatt- form	—	—	—	2,000.—	33,000.—	
<i>Penningby</i> stationshus	—	—	—	12,000.—		
Godsmagasin	—	—	—	6,000.—		
Ekonomihus och avträde..	—	—	—	2,500.—		
Lastkaj och plattform	—	—	—	1,500.—		
Källare och brunn	—	—	—	500.—	22,500.—	
<i>Kapellskärs</i> stationshus	—	—	—	10,000.—		
Godsmagasin	—	—	—	5,000.—		
Ekonomihus m. m.	—	—	—	2,500.—		
Lastkaj och plattform ...	—	—	—	2,000.—		
Källare och brunn	—	—	—	500.—	20,000.—	
<i>Brottbys</i> stationshus	—	—	—	8,000.—		
Godsmagasin	—	—	—	3,000.—		
Ekonomihus och avträde..	—	—	—	2,000.—		
Lastkaj och plattform	—	—	—	1,000.—		
Källare och brunn	—	—	—	500.—	14,500.—	
3 st. <i>dylika</i> stationer	st.	3	14,500.—		43,500.—	
<i>Ullna</i> stationshus	—	—	—	6,000.—		
Godsmagasin	—	—	—	1,000.—		
Ekonomihus	—	—	—	1,000.—		
Lastkaj och plattform	—	—	—	600.—		
Källare och brunn	—	—	—	500.—	9,100.—	
4 st. <i>dylika</i> stationer vid Lång- bro, Hysingsvik, Nyby och Fasterby	st.	4	9,100.—		36,400.—	
Lokomotivstall	»	2	12,000.—		24,000.—	
Vattenstation med kolbod ...	»	2	5,000.—		10,000.—	
Vaktstuga med källare, brunn och uthus	»	16	5,000.—		80,000.—	
Stationsinventarier m. m. ...	—	—	—		15,000.—	308,000.—
 <i>F. Vägbyggnader.</i>						
Viadukt vid Bergshamra	—	—	—	114,050.—		
Vägport	st.	16	10,000.—	160,000.—		
Vägbroar	»	2	5,000.—	10,000.—		
»	»	6	3,000.—	18,000.—		
Vägövergångar för landsväg..	»	16	400.—	6,400.—		
D:o för bygdeväg	»	43	250.—	10,750.—		
» » ägoväg	»	43	150.—	6,450.—		
Omläggning av landsväg	m.	300	10.—	3,000.—		
D:o av bygdeväg	»	4,600	4.—	18,400.—		
D:o » ägoväg	»	2,400	2.—	4,800.—		
Omläggning av landsvägs- bro	—	—	—	3,000.—		354,850.—

	Slag	Antal	à kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma
G. Stängsel	m.	173,400	0.40			69,360.—
H. Telegraf och signaler	km.	85	550.—			46,750.—
I. Administration m. m. Styrelse, befäl m. m. diverse	—	—	c.a 15 %			1,000,376.—
Summa						7,700,000.—

Kostnad för km. utan rullande materiel 91,167.42.

Stockholm den 20 januari 1914.

B. Stafsing.

Kostnadsberäkning för Penningby—Norrtälje järnvägsbyggnad.

Spårvidd = 1.435 m.

Huvudspårets längd = 9,940 km.

	Slag	Antal	à kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma
A. Jordlösen och skadeersättningar.						
Tomter	—	—	—			
Åker	har	7.0	1,500.—	10,500.—		
Ång och betesmark	»	1.0	800.—	800.—		
Skogsmark	»	11.0	500.—	5,500.—		
Lantmäteri och värdering ...	—	10	200.—	2,000.—		18,800.—
B. Terrasseringsarbeten.						
Jordflyttning i linjen	m ³	52,100	1.50	78,150.—		
Sidotag	»	33,800	1.20	40,560.—		
Planering (h < 0.3 m.)	m.	900	3.—	2,700.—		
Bergsprängning i öppet schakt	m ³	18,400	6.—	110,400.—		
Ballastmurar	m.	2,850	2.50	7,125.—		
Röjning och putsning	»	10,000	1.—	10,000.—		
Matjordsbeklädnad	»	9,940	1.—	9,940.—		
Grusning och putsning av gårdar vid stationer	—	—	—	1,200.—		260,075.—

	Slag	Antal	à kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma	
C. Vattenbyggnader.							
N:o 1. Bro över Norrtäljekanalén	—	—	—	35,000.—	41,000.—	51,850.—	
N:o 2. Bro över Penningbyån	—	—	—	6,000.—			
Trummor, enkla 0.6 × 0.6 m. längd	m.	149	30.—	4,470.—			
Trummor, enkla 0.6 × 0.9 m. längd	›	122	40.—	4,880.—	9,350.—		
Omgrävning av vattendrag ...	›	—	—	500.—			
Dikningar, som ej ingått i terrasseringen samt avlopp	m ³	—	—	1,000.—	1,500.—		
D. Överbyggnad.							
a) Materialkostnad.							
Skenor av stål vägande 25 kg. för meter							
huvudspår ... m.		9,940					
sidospår m.		760					
reservspår ... m.		000					
Summa 2 × 10,700	ton	560	125.—	70,000.—			
Skarvjärn, bult och spik omkring 15 % av förestående	—	—	—	11,900.—			
Syllar	st.	15,000	2.—	30,000.—			
Spårväxlar till mellanstationer } föreningsstationer }	—	12	1,200.—	14,400.—			
Vändskiva	st	1	—	15,000.—			
Vagnvåg	›	—	—	7,000.—	148,300.—		
b) Arbetskostnad.							
Skenläggning	m.	10,700	0.50	5,350.—			
Inläggning av spårväxlar ..	st.	12	50.—	600.—			
Ballastning å linjen (1.5 m ³ för m.)	m ³	18,886	1.40	26,440.—			
Ballastning å stationer (2.5 m ³ för m.)	›	2,500	1.40	3,500.—			
Klossning av kurvor	—	—	—	500.—			
Lyfning, stoppning, putsning och justering	m.	10,700	0.60	6,420.—	42,810.—	191,110.—	

	Slag	Antal	à kr.	Kostnad	Summa	Slutsumma
E. Bangårds- och vaktstuga- byggnader m. m.						
Station (mindre) Neblingsholm						
Stationshus	st.	—	—	6,000.—		
Godsmagasin	»	—	—	1,000.—		
Ekonomihus och avträde.....	»	—	—	1,000.—		
Lastkaj av {sten trä}	»	—	—	600.—		
Plattform av {sten trä}	»	—	—	500.—	9,100.—	
Källare och brunn.....	»	—	—	5,000.—	10,000.—	
Vaktstuga med källare och brunn	»	—	—	2,000.—		21,100.—
Stationsinventarier m. m.....	—	—	—			
F. Anslutning till utförd järnväg.						
I Penningby	—	—	—			
I Norrtälje	—	—	—			
Utvidgning och förändring av Norrtälje station med sta- tionshus, lokomotivstall, kolbod och vattentorn.....	—	—	—			40,000.—
G. Vägbyggnader.						
Vägövergångar för landsväg...	st.	5	400.—	2,000.—		
» » bygdeväg...	»	1	—	250.—		
» » ägoväg.....	»	6	150.—	900.—		
Anläggning av bygdeväg.....	m.	40	4.—	160.—		3,310.—
H. Stängsel.....	»	20,600	0.40			8,240.—
I. Telegraf och signaler.						
Telegrafledning med apparater	km.	—	—			
Telefonledning	»	—	—			
Signalanordningar för tågen..	—	10	550.—			5,500.—
Lutningsvisare, kurvtavlor, kilometerpålar m. m.	—	—	—			
E. Administration m. m.						
Styrelse, befäl m. m., diverse	—	—	—			90,015.—
Summa						690,000.—

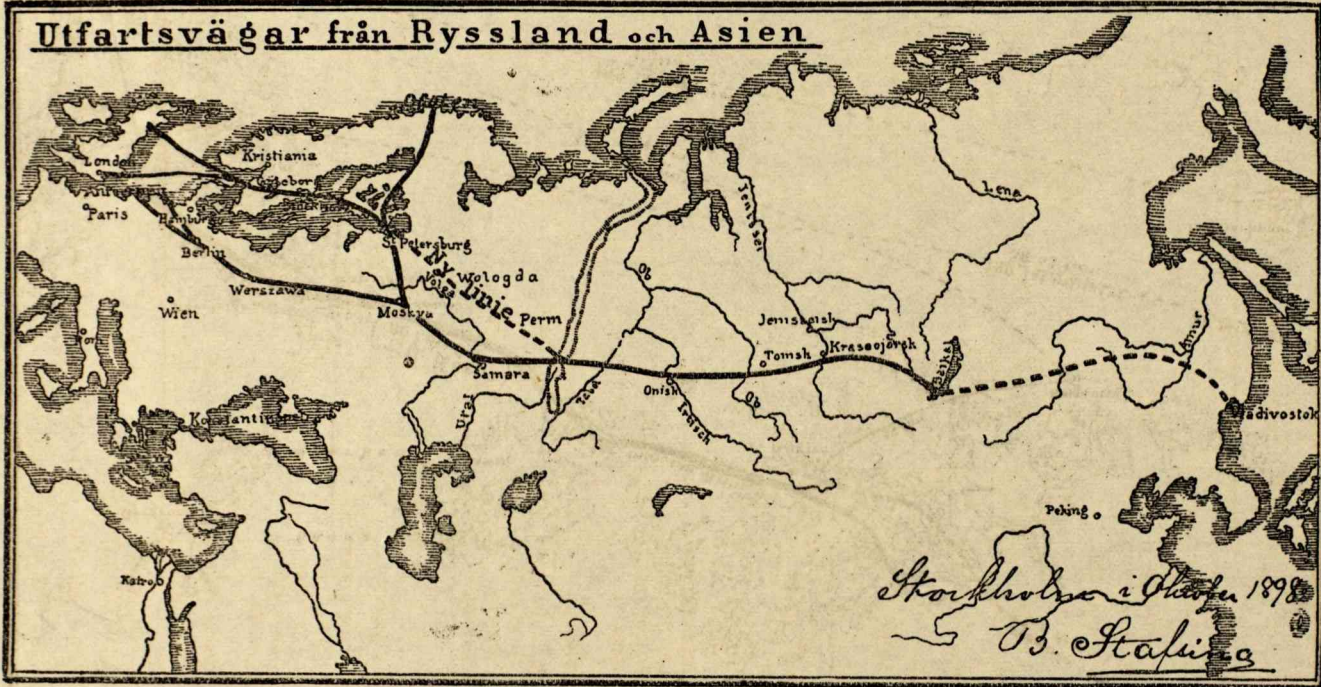
*) Särskild kostnad härför behöver ej beräknas.

Kostnad för km. utan rullande materiel: 69,416.50 kronor.

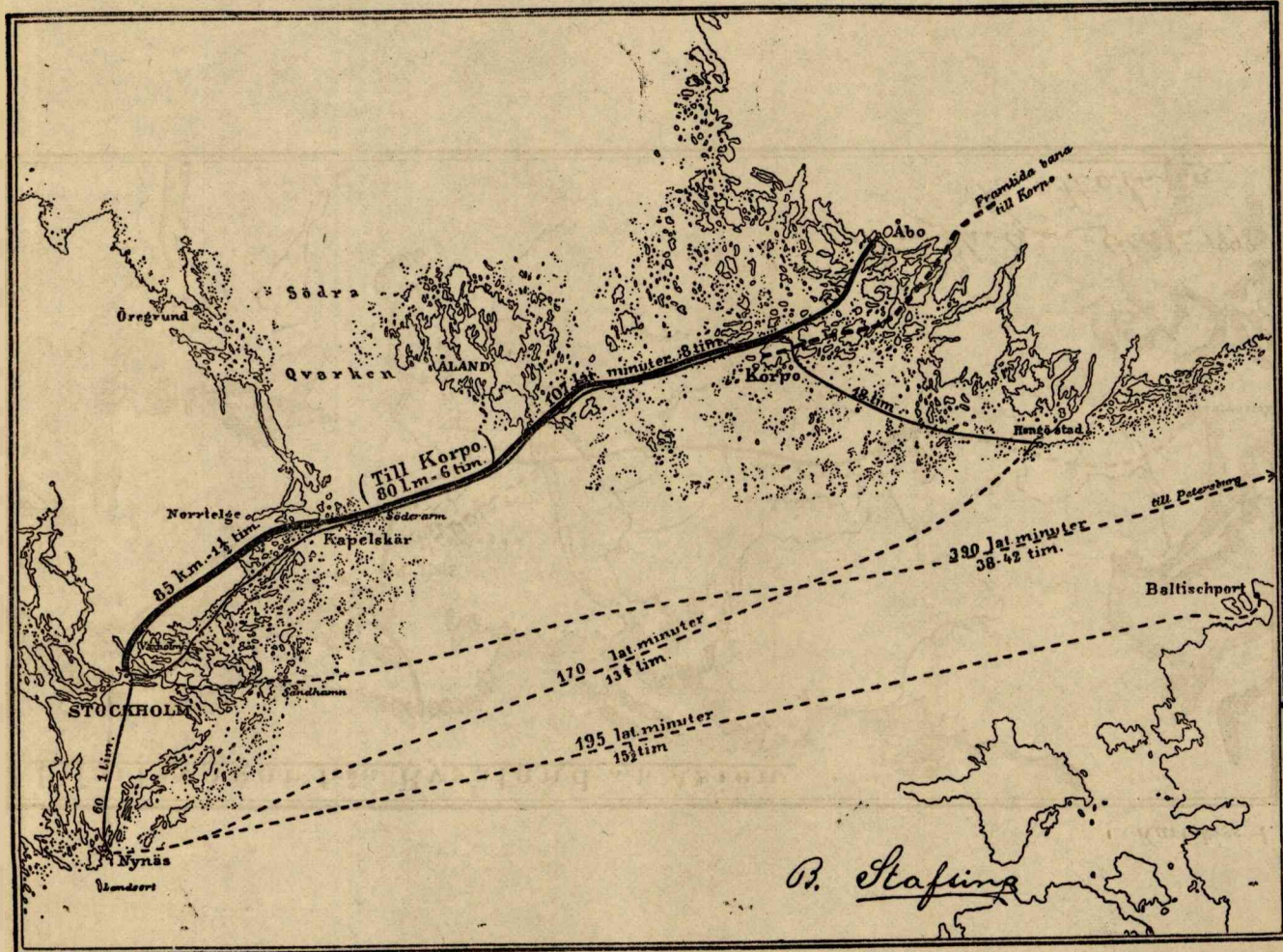
Stockholm den 20 januari 1914.

B. Stafsing.

Utfartsvägar från Ryssland och Asien



Motioner i Första kammaren, Nr 51.



CENTRALTRYCKERIET, STOCKHOLM 1914.



KARTSKISS ÖVER JÄRNVÄGSANLÄGGNING
FRÅN TOMTEBODA TILL KAPELLSKÄRS HAMN
ENLIGT KUNGL. MAJ:TS KONCESSION DEN 6 JUNI 1902.

(Namnen å kartan äro i regel anbragta i riktningen väster-öster.)

