

Nr 77.

Av herr Åkerlund m. fl., om anläggning av statsbana från lämplig punkt å norra stambanan till Kapellskär m. m.

Betryggandet av rikets självständighet, frihet och oberoende ställning är ett mål, vartill varje svensk man vill medverka.

Såsom ett bland de kraftigaste medlen härför lärer få räknas fredens idoga arbete på höjandet av landets ekonomiska bärkraft, handels-, 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 lärere 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 särskilt 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, drivis 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, överfaras på allenast 1½ 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 bli 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 normal-spårig järnväg av 85 kilometers längd från Tomtebodas station å stats-

banan 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. Stafsing 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. I), varvid som stöd för ansöknings tillika åberopats jämväl av förslagsställaren närmare utarbetad här bifogade beskrivning (bil. 2) av järnvägen och dess tekniska och ekonomiska betydelse såväl för orten som för den anslutning till transitoleder 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 bibana föreligger sålunda i fullt utarbetat skick, och har denna plan av alla vidkommande myndigheter granskats och gillats. Utredningen i saken har sålunda utförts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, överståthållareämbetet, Konungens befälningshavande, kommerskollegium, generalstabschefen, kungl. fortifikationen m. fl., som samtliga på det livligaste tillstyrkt företags utförande.

Härvid har bland annat framhållits, vad som också i planen ut säges, att järnvägen såsom jämväl utgörande en del av en internationell förbindelseled visserligen helst borde utföras genom statens försorg, men då statsbanebyggandet 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 städe och vid upprepade tillfällen erhållit från de militära auktoriteterna, därvid främst såväl förutvarande som nuvarande generalstabschefen betonat försvarsväsendets 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 statsbanan och vid Djursholms villastad ävensom vid den utmed Rådmansöstranden mellan Penningby och Hätö belägna cirka 12 kilometer långa sträcka fastställt planen för företaget, varjämte vederbörande myndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter verkställd kostnadsgranskning, uti underdånigt 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 tillföribindelse om företagens utförande genom enskild försorg, under villkor dock att järnvägen närmast Stockholm erhöle 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 Tomtebodas 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 så kallade 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 statsbananätets 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 för 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 affärsmän i skilda delar av landet under anslutning av intressenter för samfärdsleder 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 framställts som önskemål, att detta bansystem måtte utdragas jämväl norr om Norrtälje till Vaddö 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 förklarat 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 bibana till Norrtälje såsom statsbana och att få för ändamålet använda ett belopp av 10,000 kronor.

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 synts 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 kostnadsförslaget 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, föreligger redan nu här bifogade kostnadsförslag (bil. 3). Enligt dessa beräkningar skulle hela den nu ifrågasatta järnvägsbyggnaden mellan norra stambanan och Kapellskär med bibana till Norrtälje och ångbåtsbryggor vid Kapellskärs hamn draga en totalkostnad av 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, återgå besparingarna 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 det gällt vanliga järnvägsföretag, det är en vanskelig 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 lärer 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 bruttointkomsten, skulle denna behöva uppgå till cirka 1,000,000 kronor

för år och således för de 95 kilometer anläggningen omfattar cirka 11,000 kronor per bankilometer.

För jämförelse må anföras att trafikinkomsten pr bankilometer utgjorde år 1910

för statsbanan	16,231	kronor
» bergslagernas	15,373	»
» Stockholm—Västerås	10,924	»
» Gävle—Dala	11,680	»
» 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 miljon kronor anvisas för 1914 och 1915 och resten fördelas under följande trenne åren.

(Anm. För att inbespara kostnader bifogas ej till denna motion hörande 3 bilagor och 3 kartsquisser, då dessa återfinnas uti den vid årets första riksdag inom första kammaren väckta motionen nr 51.)

På grund av det ovan anförda tillåta vi oss föreslå,

att riksdagen behagade besluta, *dels* att en statsbana skall anläggas mellan lämplig anknypningspunkt 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 1/2 miljoner kronor att utgå med ett belopp för år 1915 av en miljon kronor och att härav finge 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 verkställles om lämpligheten av att detta bredspåriga bansystem utsträckes till orterna norr om Norrtälje.

Stockholm den 25 maj 1914.

<i>E. Åkerlund.</i>	<i>Aroid Lindman.</i>	<i>Albert Petersson.</i>
<i>E. Eurén.</i>	<i>G. W. Källman.</i>	<i>Adolf Molin.</i>
<i>R. A. Wawrinsky.</i>	<i>Jakob Pettersson.</i>	<i>Karl Hildebrand.</i>
<i>Herm. Lindqvist.</i>	<i>Rikard Hagberg.</i>	<i>O. Alfr. Berg.</i>
<i>A. W. Lundström.</i>	<i>Erik Röing.</i>	<i>C. Wallentin.</i>
<i>Karl Magnusson,</i> Kalmar.	<i>Carl Hallendorff.</i>	<i>Anders Anderson</i> i Råstock.
<i>Aug. Ifvarsson.</i>	<i>Vilh. Lundström.</i>	