

Nr 72.

Av herr **Åkerlund** m. fl., om anläggning av statsbana från lämplig plats invid Stockholm till Kapellskär m. m.

Vid 1914 års båda riksdagar väcktes inom såväl första som andra kammaren motioner angående anslag till anläggande av en statsbana mellan norra stambanan invid Järva eller Tomteboda och Kapellskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje, i huvudsaklig överensstämmelse med den av Kungl. Maj:t fastställda planen, som legat till grund för den meddelade koncessionen för dylik bana, varjämte uttalades önskvärdheten av att utredning verkställdes om lämpligheten av att detta bredspåriga bansystem utsträcktes till orterna norr om Norrtälje.

Sedan på statsutskottets begäran Kungl. Maj:t i januari 1914 be- myndigade kungl. järnvägsstyrelsen att verkställa undersökning och ekonomisk utredning angående nämnda järnvägsanläggningar, har järnvägsstyrelsen, på sätt framgår av den till statsutskottets utlåtande nr 78 för 1914 fogade bilagan, efter verkställda undersökningar på marken den 10 juli 1914 inkommit med begärt utlåtande, varav, såsom en sammanfattning, i huvudsak framgår (sid. 46 i utskottsutlåtandet):

att järnvägen syntes bära byggas efter en linje Tureberg—Brottby—Kapellskär,

att för anläggningen erfordrades ett anslag av 9,360,000 kronor, varvid kostnadsfri markupplåtelse förutsattes,

att hamnförhållandena vid Kapellskär syntes gynnsamma,

att banan borde byggas som statsbana med hänsyn till dess stora betydelse dels för försyret, dels för handels och industriförhållandenas behov,

att förbindelselinjen till Norrtälje och dess framtida fortsättning norrut till Vaddö o. s. v. icke borde utföras genom statens utan genom enskild försorg, och slutligen

att styrelsen emellertid icke, innan utredningarna angående bananläggningens ekonomiska innebörd även i trafikhänseende blivit slutförd, kunde uttala sig för att banan byggdes som statsbana.

I statsutskottets förenämnda utlåtande nr 78 den 7 augusti 1914 meddelades, att järnvägsstyrelsen avsåg att hava dessa förarbeten färdiga i god tid för en eventuell kungl. proposition i ärendet till 1915 års riksdag.

Utredningarna hava härefter fortsatts beträffande *dels* trafikfrågan, *dels* hamnanläggningen vid Kapellskär, *dels* sjöfartsförbindelsen över Östersjön.

Vid 1915 års riksdag har emellertid frågan om denna järnväg icke till prövning upptagits, utan är företagets tillkomst ännu ej tryggat genom Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

Då det emellertid framstår för oss som en oavvislig plikt att icke underlåta att med alla tillgängliga medel verka för snara tillkomsten av detta järnvägsföretag, vars betydelse för landets *försvarsväsende, industri och handel* äro uppenbara, hava vi härmed velat framföra denna landsviktiga fråga till riksdagens förnyade prövning och avgörande.

Rörande företagets *beskaffenhet, betydelse, nytta och behövlighet* anse vi oss kunna fortfarande åberopa i huvudsak, vad som anfördes i förenämnda, vid 1914 års första riksdag, framlagda motion, varför här ett utdrag bifogas (Bil. 1) ur motion nr 105 i andra kammaren.

Vad där i dessa avseenden framhållits, synes numera vara i huvudsak allt mera till riktigheten bestyrkt, och vi våga därför också allt fortfarande som uttryck för den uppfattning, som bland industriens och handelns män gör sig gällande om detta företag, åberopa det vid 1914 års motioner fogade upprop av den 20 januari 1914 från en stor del av landets förnämsta representanter för handel, industri och sjöfart.

I avseende på *järnvägsanläggningens tekniska och ekonomiska detaljer* och om de ifrågasatta olika alternativa förslagen har redan i järnvägsstyrelsens, vid statsutskottets utlåtande fogade, ovannämnda skrivelse av den 10 juli 1914 lämnats så pass omfattande utredning, att det vill synas som frågan skulle kunna tillfyllest noga bedömas utan avvaktande av den ännu ej framlagda detaljerade *driftskalkylen*. Detta så mycket mera, som enligt sakens natur dylika beräkningar städse måste vara rätt otillförlitliga. Särskilt lärer i detta fall så bliva förhållandet, där förutom den vanliga ortstrafiken tillkommer den säkerligen alldeles obräkneliga 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, förrän banan blivit en verklighet och andra trafikleder kunnat ansluta sig till densamma.

Att dylika driftsberäkningar för blivande nya anläggningar icke i allmänhet böra tillskrivas allt för stor betydelse, lärer framstå med full klarhet redan av det kända förhållandet, att man ej ens kan utföra synnerligen tillförlitliga driftsberäkningar för någon längre tid framåt över redan befintliga järnvägar.

Om man nu för beslut i fråga om järnvägens anläggning anser sig kunna åtnöjas med den av järnvägsstyrelsen i ärendet redan lämnade utredningen av den 10 juli 1914, så framgår därav bland annat,

att järnvägsstyrelsen för sin del förordar det alternativ, som avser banans sträckning över Tureberg—Brottby—Riala—Kapellskär och som å bifogade karta för delen närmast statsbanan betecknats med alt. II, och som beräknats medföra en kostnad av c:a 9,360,000 kronor, förutom marklösen,

att ett annat alternativ, å kartan betecknat med alt. I., som framgår över Järva—Rådan—Viggbyholm—Kapellskär, av järnvägsstyrelsen på samma sätt beräknats till c:a 11,300,000 kronor,

att företagets nytta och betydelse vitsordats av samtliga i frågan hörda myndigheter, korporationer, enskilde och bolag, med undantag dock av Stockholm—Rimbo järnvägsbolag, som protesterat mot att den nya banan framdrages genom områden, vilka bolaget räknade som sitt trafikområde, och som ansåg att man hellre borde för den svensk-finskryska förbindelsen använda sig av Nynäsbanan.

Tillstyrkande yttranden för Kapellskärsbanan har emellertid lämnats av generalstabschefen, Konungens befallningshavande, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, Norrtälje stadsfullmäktige, styrelsen för svenska föreningen i Petrograd med flera.

Från Norrtälje stad, Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro kommuner hade uttalanden gjorts för en grenbana norrut genom Norrtälje genom nämnda kommuner, vilken fråga järnvägsstyrelsen dock ansåge böra bliva beroende på den enskilda företagsamheten.

Även från Djursholms stadsfullmäktige hade avgivits framställning om att stadens intressen borde beaktas vid frågans avgörande.

Slutligen har järnvägsstyrelsen i sin ifrågavarande skrivelse av den 10 juli 1914 erinrat om den sedan en längre tid tillbaka genom en kommission av tre personer företagna utredningen rörande den föreslagna järnvägens betydelse för *transitotrafiken* på Finland—Ryssland och framhållit, att då ännu ej ens några preliminära överenskommelser kunnat av kommissionen träffas med finska eller ryska myndigheter, och att det

ännu ej vore fastslaget, ens att Kapellskärs hamn, trots dess fördel att ligga lämpligt till för såväl på Finland som Ryssland riktad trafik, skulle befinnas lämplig att välja såsom transitohamn framför andra platser, vilka också kunde komma ifråga.

Kortaste och bäst skyddade sjöväg mellan grannländerna på ömse sidor om Östersjön, som här kan ifrågakomma, är den som efter alla äldre försök med andra leder slutligen tagits i bruk för den på senare åren ordnade regelbundna ångbåtsförbindelsen, och som framgår i leden från Kapellskär över Ålands hav till finska sidan, där överfarten av öppna sjön sker i regel på allenast 1 $\frac{1}{2}$ timme.

Någon för svenska intressen rimlig anledning att frångå denna beprövade led har ej heller kunnat påvisas.

Har genom anläggningen Stockholm—Kapellskär denna utgångspunkt blivit fastslagen, lär de omförmälda förhandlingarna med representanter för de utländska intressena om sjöfartens ordnande därmed hava blivit avsevärt förenklade och utsikterna för en snar och för landets intressen tillfredsställande uppgörelse hava kommit i ett gynnsammare läge än hittills.

Liksom sjöfarten mellan Sverige och England visat sig kunna med fördel ordnas på helt enskild väg, lär man ej heller till en början behöva räkna med några större svårigheter vid åstadkommandet av sjöfart mellan en hamn vid Kapellskär och finsk-ryska sidan. Ej heller torde, intill dess större rörelse uppkommit, behöva utföras några allt för dyrbara byggnader i den naturliga hamnen vid Kapellskär, utan lär hamnfrågan till en början kunna inskränkas till anläggning av vanliga ångbåtskajer i behövlig utsträckning.

Genomförandet av de på järnvägsstyrelsens uppdrag uppgjorda, mycket dyrbara hamnplanerna lär då kunna uppskjutas till den tid, då mera vittomfattande anordningar erfordras för den större trafik, som där kan förväntas.

I avseende på järnvägens huvudsträckning och de tekniska detaljerna för anläggningens utförande torde i huvudsak kunna följas de av järnvägsstyrelsen härför upprättade förslagen. Dock torde beträffande den mellan statsbanan och Angarn fallande delen, ävensom för sträckan söder om Norrtälje böra ifrågasättas, att avvikelser göras från nämnda förslag. Sålunda synes det av järnvägsstyrelsen förordade alternativ, som har sin utgångspunkt från Turebergs station å statsbanan och sträcker sig till Angarn (alt. II å kartan), böra utbytas mot en sydligare linje, som utgår från statsbanenätet vid Järva station med sträckning förbi Rådan

och Näsby station, å Stockholm-Rimbo järnväg, till förenämnda Angarn, på sätt antydes genom den med alt. I å kartan utvisade linjen.

Enligt järnvägsstyrelsens ovannämnda utredning, synes det visserligen som detta alternativ skulle medföra större kostnad, men därmed vunnas den avsevärda fördelen av huvudbanans förkortning med 4 kilometer och undvekes den säkerligen mycket kännbara olägenhet, som skulle uppstå enligt järnvägsstyrelsens förslag, om att Kapellskärsbanans trafik skulle inledas på statsbanans huvudlinje mellan Stockholm och Uppsala vid Tureberg, där således tågen å Kapellskärsbanan bleve beroende av de på norra stambanan framförda tågen.

Visserligen har framhållits, att från Tureberg skulle kunna anläggas en fortsättningslinje av Kapellskärsbanan fram till Kallhälls station å Stockholm—Västerås järnväg, på sätt jämväl med en prickad linje angivits å meranämnda karta, och att med användandet av denna utväg tågen från Kapellskär skulle vidare framföras denna väg över nämnda enskilda järnväg, men då i alla händelser den huvudsakliga rörelsen påtagligen måste framföras icke *förbi* utan *fram till* huvudstaden, lär anläggningen av en sådan avgrening böra få betraktas såsom ett vid sidan av huvudsyftet fallande företag, som tillsvidare bör överlämnas åt den enskilda företagsamheten.

Vad vidare beträffar den söder om Norrtälje liggande delen av banan från Riala ut på Rådmansölandet, synes det som utan ökade kostnader och andra olägenheter banan här skulle kunna framföras från Riala över sundet väster om Väsby sjön och förläggas strax söder om sjön Limmaren, där avståndet till Norrtälje är allenast c:a 6 kilometer.

En bibana till Norrtälje bleve då lättare att åstadkomma, och erhöles därjämte för banans fortsättning utåt Rådmansö ett ur strategisk synpunkt betydligt fördelaktigare läge.

Beträffande slutligen anskaffandet av den för järnvägsanläggningen erforderliga mark, har järnvägsstyrelsen utgått från att detta skulle ske med kostnadsfri upplåtelse genom landstingens försorg.

Om också i vissa andra fall så har skett, så skulle i detta fall därmed vållas en sådan tidsförlust för företagets förverkligande, att man icke lär kunna binda beslutet om banans anläggande vid ett sådant villkor, utan i stället räkna med att marken här skall förvärvas i vanlig ordning mot betalning.

Då markvärdet i största delen av dessa orter är lågt, torde härav följa en jämförelsevis obetydlig kostnad.

Totalkostnaden för den sålunda ifrågasatta anläggningen i dess helhet med rullande materiel och de för sjöfartsförbindelsen till en början erforderliga anläggningarna vid Kapellskär synes under dessa omständigheter och med stöd i övrigt av järnvägsstyrelsens omförmälda beräkningar kunna begränsas till högst 12 miljoner kronor.

Då landets industri, handel och försvarsväsen har det allra största intresse av att denna förbindelseled skyndsammast kommer till utförande, synes det vara antagligt, att statsverket skall kunna påräkna att utan svårighet, och på kort tid, erhålla fulltecknat ett för ifrågavarande ändamål upplagt inhemskt lån.

Den för tillfället angelägna begränsningen av statens kapitalutlägg synes därför icke kunna beräknas utgöra avgörande hinder för det viktiga och inkomstbringande företagens förverkligande.

En omständighet, som emellertid synes vara av största betydelse för företagens framgångsrika fullföljande, är, att anläggningen skall kunna tagas i bruk *snarast möjligt* och innan andra utanför landets intressen stående, nya utvägar skapats för den större samfärdsel, som uppstår sedan en gång de fredliga värven kunnat i full utsträckning, här och i våra grannländer, återupptagas.

Det synes således vara synnerligen angeläget, att arbetet igångsättes och fullbordas på kortaste möjliga tid.

I detta syftemål bör redan från början ställas till förfogande så stort belopp, att arbetet, med användande härav, kan igångsättas i *stor utsträckning*. Härför torde således redan under första året beräknas omkring $\frac{1}{4}$ av hela beloppet och resten i så god tid, att det hela kan vara färdigt till slutet av år 1919.

Då det slutligen jämväl synes vara såväl ur försvarssynpunkt som för tillgodoseende av norra Roslagens utveckling ävensom för företagens egna ekonomiska intressen av stor betydelse att banan, på sätt här ovan angivits, utgrenas till den närliggande Norrtälje stad, och därefter vidare framdrages genom norr därom liggande mycket utvecklingsbara trakter upp emot Väddö, synes det kunna ifrågasättas, att i samband med beslut om Kapellskärsbanans utförande jämväl av riksdagen göres uttalande om att utredning omedelbarligen företages, för att frågan om banans utgrening, som statsbana, åt detta håll må *snarast möjligt* därefter kunna av riksdagen tagas under övervägande.

Då vi således anse, att många samverkande omständigheter i en alldeles särskilt hög grad påfordra, att här ifrågavarande järnväg *snarast möjligt* kommer till utförande, och man trots det därför erforderliga stora kapitalutlägget lärer kunna anse, att landet *icke har råd* att undvara denna viktiga *förbindelseled* till våra grannar, tillåta vi oss att med stöd av vad sålunda anförts föreslå,

att riksdagen behagar för sin del besluta, att en normalspårig statsbana skall anläggas från någon lämplig anknypningspunkt å norra stambanan invid Stockholm fram till Kapellskär i Rådmansö socken med bibana till Norrtälje och med tillhörande provisoriska kajer för sjöfartsförbindelsen och övriga härför erforderliga hamnanordningar vid Kapellskär,

att för järnvägsarbetets utförande skall i huvudsak lända till efterrättelse de utstakningsritningar och den plan, som år 1914 härför blivit av järnvägsstyrelsen upprättad med undantag dock för *dels* sträckan mellan stambanan och Angarn, *dels* den mellan Riala och Håtö å Rådmansövikens fallande delen,

att genom förnyad utredning skall utrönas, om icke banan på förutnämnda sträcka bör framdragas från Angarn förbi Näsby direkt till Järva eller Tomtebodas station å stambanan,

att utredning bör verkställas, om banan på delen Riala—Håtö icke lämpligen kan framdragas från Riala norrut över sundet väster om Väsby sjön till sjön Limmarens södra strand och därifrån till Håtö,

att grenbanan från Limmaren till Norrtälje utföres i tillämpliga delar efter den plan, som legat till grund för den numera förfallna koncessionen å Kapellskärsbanans bibana Penningby—Norrtälje,

att utredning *snarast* bör ske om grenbanans fortsättning som statsbana norrut från Norrtälje till Vaddö,

att arbetet skall påbörjas, så snart erforderliga medel för detta ändamål äro anskaffade, samt med största skyndsamhet bedrivs,

att mark, tillräcklig jämväl för huvudbanans

framtida utvidgning med ett dubbelspår, i vanlig ordning skall förvärvas,

att för ändamålet anvisas ett belopp av 12 miljoner kronor att utgå med 3 miljoner för år 1917, med rätt för Kungl. Maj:t att, så fort medel härför blivit tillgängliga, förskjuta vad som kan erfordras för arbetets påbörjande redan 1916.

Stockholm den 25 januari 1916.

<i>Per Henning Sjöblom.</i>	<i>K. Westerström.</i>	<i>E. Åkerlund.</i>
<i>Edvard Lithander.</i>	<i>A. W. Lundström.</i>	<i>Arvid Lindman.</i>
<i>G. W. Källman.</i>	<i>Erik Röing.</i>	<i>E. Eurén.</i>
<i>E. A. Nilson.</i>	<i>Rob. Karlsson.</i>	<i>Axel Schotte.</i>
<i>J. A. Ingvarson.</i>	<i>Algot Törnkvist.</i>	<i>Oscar Bogren.</i>
<i>Gustaf Olsson,</i> <i>Ramsta.</i>	<i>Axel Modig.</i>	<i>Ivar Vennerström.</i>
<i>Magnus Bengtsson.</i>	<i>Johan Jönsson.</i>	<i>E. K. Kropp.</i>
<i>Adolf Janson.</i>	<i>P. Persson,</i> <i>Tofta.</i>	<i>Oscar Osberg.</i>
<i>J. Henry Erikson.</i>	<i>G. W. Hansson.</i>	<i>Verner Hedlund.</i>
<i>O. W. Stenudd.</i>	<i>Erik Palmstierna.</i>	<i>Emil Molin,</i> <i>Dombäcksmark.</i>
<i>Olof Nilsson,</i> <i>Tånga,</i>	<i>C. A. Svensson.</i>	<i>O. H. Waldén.</i>
<i>K. W. Skareen.</i>	<i>Martin Holmström.</i>	<i>Fabian Månsson.</i>
<i>J. P. Igel.</i>	<i>C. Johanson.</i>	<i>G. W. Sjöberg.</i>
<i>Adolf Molin,</i> <i>Södertälje.</i>	<i>Ant. Wikström.</i>	<i>Nils P. Sköld.</i>
<i>Per Norin.</i>	<i>Karl Karlsson,</i> <i>Mo.</i>	<i>W. Bäckström.</i>
<i>Helge Bäcklund.</i>	<i>C. G. Lindstam.</i>	<i>G. F. Lundgren.</i>
<i>Axel Sterne.</i>	<i>Herm. Lindqvist.</i>	<i>Nils Olsson.</i>
<i>Hjalmar Branting.</i>	<i>Emil Kristensson.</i>	<i>Sven Persson.</i>
<i>Jakob Pettersson.</i>	<i>John Erlansson.</i>	<i>S. Welin.</i>

I motionens syfte instämmer

Karl Hildebrand.

Bilaga 1.

Ur motionen nr 105 i andra kammaren vid 1914 års första riksdag anföres härmed motiveringen.

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 fiendliga 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 särskilt under hösten och vintern i alltför 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 1 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 å 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, överstelöjtnant 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, varvid som stöd för ansökningen tillika återopats jämväl av förslagsställaren närmare utarbetad här bifogade beskrivning*) 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 bibanan 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 befallningshavande, kommerskollegium, generalstabschefen, kungl. fortifikationen m. fl., som samtliga på det livligaste tillstyrkt företagets utförande.

Härvid har bland annat framhållits, vad som också i planen utsåges, att järnvägen såsom jämväl utgörande en del av en internationell förbindelseled visserligen helst borde utföras genom stats försorg, men då statsbanebyggnadet 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.

*) Dessa bilagor återfinnas vid motionen i 1914 års riksdagstryck.

Särskilt torde vara att bemärka de kraftiga förord, som företaget städse 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 Håtö 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 tillförbindelse om företagets 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 alltmera 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.

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 af 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 förhållanden, 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 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 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 kostnadsförslag (bil. till 1914 års motion). Enligt dessa beräkningar och erbjudanden skulle hela den nu ifrågasatta järnvägsbyggnaden mellan norra stambanan och Kapellskår 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 det gällt vanliga järnvägsföretag, det är en vanskligen 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 miljoner 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 *pr bankilometer*.

För jämförelse må anföras att trafikinkomsten pr bankilometer utgjorde år 1910

för statsbanan	16,231 kronor	
» bergslagens	15,373	»
» Stockholm—Västerås	10,924	»
» Gävle—Dala	11,680	»
» Oxelösund—Flen—Västmanlands	19,093	»
» Uppsala—Gävle	10,905	»
» Frövi—Ludvika	20,920	»
» Hälsingborg—Hässelholm	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.

Bilaga 2.

