

N:o 141.

Af Herr Friherre **G. Tamm**: *Om norra stambanans sträckning från Upsala öfver Söderfors till Margretehill på Gefle—Dala-jernväg samt om anslag åt denna bana till det af Kongl. Maj:t för norra stambanans fortsättande föreslagna belopp.*

Norra stambanan torde otvifvelaktigt snart böra till sin fortsatta sträckning bestämmas, och det vill synas som den riktning blefve den bästa, hvilken, i det den på nöjaktigt sätt befördrar Norrlands intresse, genomlöper den del af landet, som, oberoende af nuvarande förhållanden, eger tillräcklig utvecklingsförmåga att lemna de bästa garantier att kunna med trafik förse en blifvande jernväg, allt under vilkor att den stora allmänna rörelsen ej ledes på omvägar och att banan ej genom dess längd eller ogynnsamma terrängförhållanden kräfver en alltför hög anläggningskostnad. Af Stats-Utskottets vid sistförflutna riksdag Betänkande N:o 66, finner man tydligen ådagalagdt att Norrlands billiga anspråk uppfylles af *en* bana, men att denna banas riktning söder om Gefle—Dala-jernväg måste underordnas de lokala förhållanden, som der förefinnas; vidare är i samma Betänkande visadt, att en gemensam bana icke tillfredsställer de berättigade fordringar, som uppställas af orterna mellan Mälaren och Gefle—Dala-jernväg, utan att der erfordras två banor, en genom Westmanland och en genom Upland.

Emellertid torde innevarande Riksdag ej böra eller kunna bevilja medel till två banor norr om Mälaren, och då oklokt vore att föreslå en bananläggning, som i intet afseende fyller någondera provinsens behof, så är att tillse hur man med minsta kostnad må kunna vinna det jemförelsevis bästa resultat.

Lösningen af denna fråga synes bäst ske sålunda, att Norrland förenas med det öfriga jernbanesystemet medelst den kortaste bana, som

kan förena fördelen af billig anläggningskostnad med sannolikheten att enligt gjord statistisk utredning lemna den största möjliga trafik.

Enligt en ofvan åberopade Betänkande bifogad tabell finnes, att linien Thureberg—Sevalla—Storvik med en längd af något öfver 18 mil beräknats kosta cirka 15 millioner Riksdaler; att linien Upsala—Sala—Storvik med en längd af 14 mil 5,500 fot beräknats kosta R:mt 11,504,991 R:dr, och att linien Upsala—Söderfors—Margrethill med en längd af 9 mil 31,650 fot beräknats kosta R:mt 7,505,000 R:dr.

Genom att välja den sistnämnda af dessa tre linier vinnes, vid jämförelse med den första linien, i väglängd något öfver 8 mil och i anläggningskostnad cirka R:mt 7,500,000 R:dr, och vid jämförelse med den andra i väglängd 4 mil 9,850 fot och i anläggningskostnad cirka 4 millioner Riksdaler.

Afstånden från Stockholm blifva till Gefle och till Falun

	mil	fot	mil	fot
för första linien	cirka 23 $\frac{1}{2}$	— —	24 $\frac{2}{3}$	—
för andra linien	24	125	25	7,325
för tredje linien	17	19,075	23	4,675.

Det vill sålunda synas som om en norra stambana, utgående från Upsala öfver Söderfors till Margrethill på Gefle—Dala-banan, såsom kortast och billigast, skulle ega företräde, då derigenom, enligt nyss gjorda utredning, en besparing skulle uppstå af i ena fallet cirka 7 $\frac{1}{2}$ millioner och i det andra cirka 4 millioner Riksdaler, hvilka medel af Riksdagen, om den finner skäligt, kunna anvisas till understöd åt en enskild bana genom Westmanland.

På anförda skäl får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte såsom norra stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga en bana från Upsala öfver Söderfors till Margrethill på Gefle—Dala-jernväg, för att derifrån kunna, när Statsmakterna så besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den riktning och med den spårvidd, som då kan vardas bestämd, samt att Riksdagen måtte till denna bana bevilja medel i enlighet med Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om anslag till norra stambanans fortsättande.

Stockholm den 28 Januari 1870.

Gust. Tamm.