

dessa lägenheters taxering och skattläggning samt bestämmande af området för hvarje lägenhet, så vinnes genom det ifrågavarande karteverket också de fördelar att afvittringen och skattläggningen i denna vidsträckta landsdel, som innehåller omkring 1,100 qvadratmil, med säkerhet kan antagas medhinnas flera decennier tidigare och med mångfaldigt mindre kostnader, än om afvittringen skulle utföras utan att föregås af ekonomiska karte-arbeten.

Det stora gagn dessutom, som detta arbete i och för sig sjelft, oberoende af afvittringen, skall medföra för värden om Kronans skogar och möjligheten att, inom några få år, efter de ekonomiska kartorna, af de oafvittrade markerna för Kronans räkning undantaga vissa trakter till kronoparker, hvartill författningarne gifva anledning, föranleda mig att fästa Riksdagens uppmärksamhet på angelägenheten att de ekonomiska kartearbetena äfven utsträckas till Westerbottens läns lappmark; och får jag i följd häraf vördsamt anhålla,

att Riksdagen — med uttryckande uti underdånig skrifvelse af den önskan, att Kongl. Maj:t täcktes låta tillse huruvida icke för åstadkommande af ett skyndsammare och mindre kostsamt utförande af afvittringen och skattläggningen i Norrbottens och Westerbottens lappmarker, det ekonomiska karteverket må kunna läggas till grund för nämnda för rättningar — till Kongl. Maj:ts disposition ställer ett förslagsanslag af 5,000 R:dr R:mt, att utgå redan under innevarande år för anställande i Westerbottens län af de trigonometriska mätningar, som för erhållande af säkra ortbestämmelser böra föregå det ekonomiska kartearbetet; — detta dock för så vidt Kongl. Maj:t anser, det ekonomiska kartearbetet för nämnda ändamål kan, med besparing af tid och kostnader och utan förnärmande af någons rätt, användas vid de förestående afvittringarne i Lappmarken.

Stockholm den 29 Januari 1870.

A. E. Ros.

N:o 27.

Af Friherre Raab, Adam: Om fastställande af det vilkor för medels beviljande till norra och östra stambanornas fortsättning, att de skola byggas smalspåriga.

Ehuru jag redan vid remissen af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om anslag till fortsättning af Statens jernvägsbyggnader haft tillfälle uttala mina åsikter

om möjligheten att inskränka utgifterna för dem; och alltså äfven för den nådigst föreslagna stora upplåningen, och änskönt jag har mig nogsam bekant att Stats-Utskottet, derest dess majoritet skulle omfatta den grundsats af sparsamhet, som jag förordat, icke är af vår Riksdags-ordning förhindrad att till Riksdagen framlägga förslag i denna syftning, har jag dock, för att försäkra mig derom att Utskottet måtte taga mina framställningar om tillämpning hädanefter af det smalspåriga jernvägssystemet i öfvervägande, ansett det ändamålsenligt att gifva dem formen af motion.

Under återopande af de motiv, som jag vid remissen af Kongl. Propositionen för detta förslag anför, får jag nu i afseende på den besparing i kostnad, som vinnes genom användandet af det smalspåriga jernvägssystemet, återropa dels den erfarenhet man i vårt brödrarrike vunnit, der alla Statens jernvägar numera byggas smalspåriga och till ett pris, som öfver hufvud för de redan byggda 17 och under byggnad varande och föreslagna 43,5, tillsammans 60,5 Svenska mil, icke uppgår per mil till 400,000 R:dr R:mt, inberäknad all materiel, dels ock vår egen Jernvägsstyrelses utlåtande, som återfinnes i Stats-Utskottets Betänkande vid 1869 års riksdag N:o 66, pag. 43 och 44, der denna auktoritet sjelf uppgifvit att smalspåriga banor kunna byggas för 4 à 500,000 R:dr milen på samma terräng, der den uppgifvit 800,000 R:dr anläggningskostnad för bredspåriga. Allmänt bekant är att enskilda smalspåriga banor blifvit här i landet byggda för *vida* billigare pris.

Hvad angår de smalspåriga jernvägarnes trafikförmåga, får jag, utom det exempel, jag redan vid remissen anför om trafiken å Norbergsvägen, som dock har lutningar af 1 på 40, nu påpeka jernvägstrafikstyrelsens uppgift om Hudiksvallsbanan, hvilken väl är 4 fot bred, men endast har samma trafikförmåga, som de af mig föreslagna af något smalare spårvidd, när den endast har 14 ö skenvigt. På denna jernväg, som dock har olägenheten af lutningar af 1 på 50, äro transporterade 2,074,091 centner mil årligen, *änskönt den endast trafikeras sommartid*.

Då man nu vet att lokomotiven på Drammenbanan i Norge i regeln draga, i lutningar af 1 på 100, fjorton lastade vagnar med en nettolast af 1,680 centner, tror jag mig ingalunda räkna för högt, då jag antager att på en dylik smalspårig bana minst 3,000,000 centner mil årligen kunna trafikeras. På Statens bredspåriga banor transporteras icke mer än 1,344,498 centner.

Angående trafikkostnaden visar sig af trafikstyrelsens berättelse att å smalspåriga banor med en mindre trafik utgör kostnaden per banmil 15 till 19,500 R:dr.

Vid den förut återopade Hudiksvallsbanan med 50 procent större trafik än statsbanorna, och dubbelt svårare lutningar, är trafikkostnaden 37,380 R:dr per mil. Då trafikkostnaden vid Statens breda banor med cirka 1,350,000 centner banmil utgör 41,970 R:dr per milen är det uppenbart att drift- och underhållskostnaden vid en mindre trafik på smalspårig bana blir betydligt — sannolikt till hälften billigare, än på den bredspåriga. Att denna kostnad ställer sig annorlunda vid en större trafik är naturligt, men icke kan den vid en jernvägstrafik, som är jemförlig med statsbanornas, blifva högre, än kostnaden är på de bredspåriga, och skulle den, vid en betydligt stigande trafik af t. ex. 3 à 4 millioner centner per banmil, i någon mån öfverstiga densamma, är det omöjligt att den kan blifva så mycket högre, att öfverskjutande beloppet uppgår till räntan på besparade kapitalet vid anläggningen.

Att trafikkostnaden på en och annan enskild jernväg ställt sig temligen hög, är lätt förklarligt, då vägen varit mycket kort och likväl måst underhålla styrelse och åtskilliga andra kostnader lika med banor af större längd.

Skulle trafiken å en smalspårig bana blifva större, än att den kan besörjas med enkel bana, återstår alltid den lätta utvägen att tillbygga ännu ett spår, hvilket,

inberäknadt erforderlig materiel, föga kan öfverstiga 50 procent af den primitiva kostnaden, hvaraf följer att en smalspårig jernväg med *dubbel* bana, å hvilken huru stor trafik som helst kan bestridas, icke kommer att kosta öfver 700,000 R:dr milen, som dock är nära 200,000 R:dr billigare, än statsbanorna kosta.

I afscende å östra banan, vet jag af äldre erfarenhet att denna bana är en ömtålig punkt att vidröra. Den har många och mäktiga försvarare, men dessa män äro fosterländskt sinnade och kunna således icke missbilliga ett bemödande att inskränka kostnaden så mycket som möjligt för anläggningen af den bana de önska få anlagd.

Den trafik, som kommer att uppstå på östra banan, blir endast till högst ringa del transito. Småland skickar icke sina skogsprodukter på östra banan till Stockholm, icke heller Skåne sin spannmål. Det gods, som skulle omlastas, blir sanneligen icke betydligt, och erfarenheten har visat att omlastningskostnaden i allt fall är en obetydlighet. Personerna, som resa transito, flytta sig sjelfva, och det besvär — om det så skall kallas — de dervid kunde få, skulle rikt belönas i medvetandet att mer än 5 millioner blifvit sparade vid banans anläggning.

Då man antager att jernvägar norr om Gefle—Dala-vägen alltid skulle blifva smalspåriga och äfven torde kunna taga för gifvet att de enskilda jernvägar, som komma att utgå från eller mynna i banan mellan Stockholm och Storvik, blifva smalspåriga, blir det alltid en lättnad för trafiken att äfven denna sistnämnda bana, nemligen Stockholm—Upsala, hvilken vid Storvik troligen endast kommer att gå tvärt öfver Gefle—Dala-vägen, varder smalspårig ända till sin ändpunkt Stockholm.

Jag får alltså värdsamt föreslå,

att Riksdagen ville vid beviljandet af medel för fortsättning af så väl norra som östra stambanan fästa det vilkor att banorna byggas med $3\frac{1}{4}$ fots spårvidd, omkring 14 // rails och i öfrigt med de inskränkningar i anläggningskostnaden, som äro förenliga och ändamålsenliga vid detta anspråkslösare byggnadssätt.

Kostnaden enligt Kongl. Maj:ts nädiga Proposition är beräknad:

för östra banan till	R:dr 11,360,000: —
„ den norra öfver Sevilla till	„ 15,459,000: —
	eller tillsammans R:dr 26,819,000: —

men skulle med antagande af det smalspåriga byggnadssättet inskränka sig till:

för östra banan, 15 mil, hvilka i förhållande till den kostnad, Jernvägsstyrelsen beräknat för en bredspårig bana, icke kunna beräknas kosta mer än 400,000 R:dr milen	R:dr 6,000,000: —
och för den norra öfver Upsala, 14 mil, å 450,000	„ 6,300,000: —
	R:dr 12,300,000: —

hvidan alltså besparades R:dr 14,519,000, hvilken besparing utan allt tvifvel skulle blifva ännu betydligare om byggnadsarbetet upplättes på entreprenad.

Stockholm den 29 Januari 1870.

A. Raab.