

till Piteå Avaviksvägen vid Aborrträsk 5 mil 22,800 fot i längd, som beräknats kosta 49,450 R:dr. Sedermera har inom Norge blifvit ifrågasatt en alternativ väglinie emellan rikena, nemligen mellan Ranfjorden och Lycksele inom Westerbottens län. Denna undersökning är under 1870 verkställd på fältet, men plan har icke ännu hunnits färdig. Innan detta skett kan emellertid icke afgöras huruvida den ena eller andra, eller möjligtvis begge, kommunikationslinierna böra anläggas.

Hvad som redan likväl nu kan med skäl antagas såsom blifvande under alla förhållanden af framtida värde och gagn, vore, om, till underlättande af vintersamfärdseln emellan rikena, så kallade fjällstugor blefve uppbygda på sträckningen emellan Hornavan och riksgränsen i linien till staden Bodö vid Saltens fjord. Den undersökningsförrättare, som haft uppdrag att å Svenska sidan utstaka och afväga omförmälda väglinier, har uti afgifven plan föreslagit att fyra fjällstugor, med omkring 2 mils mellanrum från hvarandra, borde anläggas med stallar för dragare o. s. v., enär detta blefve första steget för att möjliggöra trafik å ifrågavarande leden till Bodö. Och dessa byggnader, för hvilka lämpliga tomter blifvit vid vägundersökningen utsedda och utstakade, äro beräknade att tillsammans erfordra en kostnad af 25,400 R:dr.

Stockholm af Kongl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader den 26 Januari 1874.

Otto Modig.

N:o 115,

Af Herrar **Nils Larson, Gunnar Eriksson och P. Lithner:**

Om statsunderstöd för en enskild jernvägsanläggning mellan Sundsvall och Trondhjem.

Sedan, på sätt af bilagan N:o 5 b) till Kongl. Maj:t:s nådiga Proposition angående Statsverkets tillstånd och behof under pag. 47 och 48 inhemtas, af Jemtlands läns landsting samt af stadsfullmäktige i Östersund och Sundsvall utsedde komiterade gjort underdånig framställning hos Kongl. Maj:t om beredande af ett statsunderstöd

af 4,000,000 R:dr Rmt för byggandet af Svenska andelen af en tillämnad enskild jernväg mellan Sundsvall och Trondhjem; har Kongl. Maj:t, enligt beslut, som i nåder fattats vid detta ärendes föredragning i sammanhang med frågan om framläggande för Riksdagen af en plan för framtida enskilda jernvägsanläggningar och sättet för deras understödjande, i omförmälda nådiga Proposition föreslagit Riksdagen att, för sådant ändamål, bevilja och till Kongl. Maj:ts nådiga disposition ställa ett extra anslag af 5,000,000 R:dr Rmt, ett utgå på sätt och under vilkor, som den nådiga Propositionen närmare angifver.

Då vi under förutsättning, att detta Kongl. Maj:ts nådiga förslag af Riksdagen bifalles, likväl icke våga för visst antaga att ofvanberörda bana kan af det äskade, jemförelsevis ringa beloppet erhålla det begärda understödet, finna vi oss af frågans vikt och betydelse icke blott för den del af landet vi representera, utan äfven för det allmänna, manade att i ämnet väcka enskild motion.

Äberopande den af ofvannämnda komiterade inför Kongl. Maj:t gjorda fullständigare utvecklingen af företagens vikt och betydelse samt det sätt, hvarpå man hittills tänkt sig dess genomförande, anhålla vi att här få framhålla allenast hufvudpunkterna och beröra dervid i främsta rummet vigten och behovet för Jemtland af ifrågavarande jernvägsförbindelse, enär insigten derom gifvit uppslag till frågan.

Fjettradt vid den skandinaviska fjellryggen, midt emellan tvänne haf, omkring 20 mil aflägsna från medelpunkten af dess mest odlade bygder, med en jordmån, som, mångenstädes fullt jemförlig med de södra sädesorternas bästa, lockar till sädesodling till och med på flera, till läget mera gynnade trakter högt upp bland fjellen och som i goda år redan nu skänker landet skördar utöfver befolkningens behof, men ofta utsatt för hemsökelse af fjellvindarne och vidsträckt myrars frostländighet; — med rika tillfällen till ansenlig utvidgning af en i allmänhet ändå säkrare och mera vinstgifvande ladugårdsskötsel, men ännu i saknad af ett bland vilkoren därför, en lättare afsättning; — samt med många andra viktiga förvärfskällor, dock ännu obegagnade i brist på kapitaler, hvilka först med jernväg äro att förvänta; — har Jemtland under omvexlingen af goda och kläna år fått en dyrköpt erfarenhet deraf, hurusom dess afskilda läge, i brist på lätta vägförbindelser med kusterna, under goda år kommit landets sädesförråd och andra jordbruksalster att falla i vanpris samt deremot under de kläna åren orimligt fördyrat de för befolkningens lifnärande utifrån behöfliga förnödenheter.

Så har t. ex. priset å korn, ortens hittills varande hufvudsäde, under goda år nedgått ända till 8 å 9 R:dr, medan det under missväxtår stigit till 30 å 40 R:dr, allt efter afståndet mellan köparens hemvist och närmaste hamn vid endera kusten. Sällan understiga forlönerna 15 öre per centner, men hafva under sednare åren under långa tidrymder, merendels när behovet af införsel varit som störst, hållit sig öfver 25 öre och kunna i medeltal upptagas till omkring 20 öre. Huru menligt detta skall inverka på det ekonomiska tillståndet i ett land, som i anseende

till läge och klimatiska förhållanden är så beroende af en billig införsel, är uppenbart, likasom hvilket välgörande inflytande ifrågavarande jernvägsförbindelse skulle medföra. Framför allt är den för Jemtland behöflig och vigtig därför, att Jemtland först efter erhållande deraf kan i stort genomföra den för dess framtid vigtiga omgestaltningen af dess landthushållning, att göra ladugårdsskötseln till hufvudsak, hvarigenom de nu så ofta återkommande missväxter å säd, som småningom, men säkert, skola utarma landet, kunde undvikas.

Det är emellertid icke blott för Jemtland och öfriga orter, genom hvilka jernvägen skulle gå, som den är af vigt. Äfven för andra aflägsnare delar af Norrland skulle det blifva af oberäknelig fördel, att afstånden till en ständigt öppen hamn sålunda betydligt förkortades.

Men härförutan har denna jernväg en politisk och framförallt en strategisk betydelse, som, företrädesvis i vår tid, borde tillvinna den uppmärksamhet och välvilja från Statsmakternas sida. Det inses lätt, huru viktigt för Norrlands försvar det måste vara att, medelst en jernväg i den föreslagnas riktning, tillförseln af trupper, materiel och andra förnödenheter kunde från Norska sidan snabbt erhållas. Under det en jernväg längs kusten lätteligen kan upprifvas af en kustlandet angripande fiende, bör den ifrågavarande jernvägsförbindelsen, emellan kusten och det inre berglandet, kunna på många ställen lätt försvaras och betingar för oss trygga, men fienden hotande flankställningar.

Derest, på sätt kan ifrågakomma, en armédepot för Norrland förläggas till Frösön, — och lämpligare plats därför läres, enligt sakkunniges omdöme, näppeligen finnas, — skulle jernvägen mellan Sundsvall och Trondhem erhålla ännu större betydelse ur militärisk synpunkt.

Sedan Engelska jernvägsentreprenörer framställt anbud på öfvertagande af ifrågavarande jernvägsanläggning på vilkor, som i ofvan åberopade bilaga till Kongl. Maj:ts Proposition finnas omförmälda samt Jemtlands landsting jemte Sundsvalls och Östersunds kommuner beslutat teckna delaktighet i företaget till belopp af öfver en million, med uppdrag åt sina komiterade att vidtaga åtgärder för bolagets bildande, har förslag till bolagsordning upprättats, enligt hviiket bolaget kan konstitueras så snart det har att i statsbidrag och genom kommunal eller enskild aktieteckning påräkna 5 millioner R:dr, som, enär entreprenadpriset sannolikt stadnar vid 468,000 R:dr R:mt pr Svensk mil, i det närmaste motsvarar den tredjedel, bolaget skulle till entreprenörerne kontant utgifva; och så framt det ifrågasatta statsanslaget erhålles, kommer företaget följaktligen till stånd, helst ett Norskt bolag jemväl är under bildande.

Ett statsanslag af 4,000,000 R:dr till en privatbana skulle väl vid första påseendet kunna synas oväntadt stort och det öfverstiger i någon mån en fjerdedel af verkliga anläggningskostnaden; men det är icke heller någon vanlig privatbana, hvarom här är fråga. Det är icke en jernväg uteslutande afsedd till enskildes eller

ett mindre betydande lokalintresses fördel; utan det är så att säga en anticiperad statsbana, som skulle åvägabringas genom samverkan af staten och större landsdelar, hvilkas behof af denna bana är så stort, att de icke rygga tillbaka för de ekonomiska uppoffringar, som till företagets genomförande af dem fordras.

De enligt Kongl. Maj:ts nådiga beslut sistlidne sommar med statsmedel utförda undersökningar af ifrågavarande linie synas gifva stöd åt antagandet att Kongl. Maj:ts nådiga afsigt är att framdeles föreslå Riksdagen att bygga denna bana såsom statsbana.

Då emellertid ovisst är, om och när densamma sålunda kan komma till utförande; då behofvet af ifrågavarande vägförbindelse är trängande, ty redan Jemtland, som, efter erhållandet deraf icke vidare behöfde utsätta sig för faran af missväxter, lider nu för hvarje sådan — och Jemtland har under sistlidna årtionde haft trenne missväxter — en förlust af minst en million, som genom jernvägens tidigare anläggande skulle besparas; och då företaget, hvartill orterna för det närvarande lättare, än efter fortsatta så beskaffade förluster, kunna verksamt bidra, nu kan komma till stånd med ett bidrag från statens sida af blott 4 millioner i stället för 13 å 14, som en statsbana säkerligen skulle kosta; — synes det som borde det tillfälle att med ringare uppoffring åvägabringa en så vigtig privatbana af den ansenliga längden, mellan ändpunkterna räknadt, af mer än 42 mil, ej af statsmakterna lemnas obegagnadt, helst penningeförhållandena nu äro särdeles gynnsamma för företagets utförande, vare sig på det nu ifrågaställda sättet eller något annat tjenligare.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt få vi vördsamt anhålla, att Riksdagen måtte särskildt anvisa och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett belopp af fyra millioner R:dr R:mt, för att, med en million under hvarje af åren 1872, 1873, 1874 och 1875, användas, på sätt och under vilkor Riksdagen finner skäligt bestämma, till understödjande, hvad Svenska andelen beträffar, af en enskild jernvägsanläggning mellan Sundsvall och Trondhem.

Till Stats-Utskottet, dit denna motion torde hänvisas, skola kostnadsförslag, rentabilitetskalkyl och öfriga för frågans utredning nödiga handlingar särskildt öfverlemnas.

Stockholm den 27 Januari 1874.

Nils Larson.

Gunnar Eriksson.

P. Lithner.