

N:o 27.

Af Herr Johan Gustaf Asplund: Om anvisande af ett särskildt anslag å fyra millioner till understödjande af en enskild jernvägsanläggning emellan Sundsvall och Trondhjem.

Sedan, på sätt af bilagan N:o 5 b) till Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående statsverkets tillstånd och behof under pag. 47 och 48 inhemtas, af Jemtlands läns landsting samt af stadsfullmäktige i Ostersund och Sundsvall utsedde komiterade gjort underdånig framställning hos Kongl. Maj:t om beredande af ett statsunderstöd af 4 millioner R:dr 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 millioner, att utgå på sätt och under vilkor som den nådiga propositionen närmare angifver.

Då jag, under förutsättning att detta Kongl. Maj:ts nådiga förslag af Riksdagen bifalles, likväl icke vågar för visst antaga, att ofvanberörda bana kan af det äskade, jämförelsevis ringa beloppet erhålla det begärda understödet, finner jag mig af frågans vigt och betydelse icke blott för den del af landet jag representerar, utan äfven för det allmänna, manad att i ämnet väcka enskild motion.

Åberopande den af ofvannämnde komiterade inför Kongl. Maj:t gjorda fullständigare utvecklingen af företagets vigt och betydelse samt det sätt, hvarpå man hittills tänkt sig dess genomförande, anhåller jag att här få framhålla allenast hufvudpunkterna deraf och berör dervid i främsta rummet vigten och behofvet 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 vidsträckta

myrars frostländighet; — med rika tillfällen till anseelig utvidgning af en i allmänhet ändå säkrare och mera vinstgifvande ladugårdsskötsel, men ännu i saknad af ett bland villkoren 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 klena 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 klena 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 de sednare åren under långa tidrymder, merendels när behofvet 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 viktig därför, att Jemtland först efter erhållande deraf kan i stort genomföra den för dess framtid viktiga 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 vikt. 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 framför allt 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 föreslagna riktningen, tillförsel 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 mellan kusten och det inre berglandet kunna på många ställen lätt försvaras och betingar för oss trygga, men fienden hotande flankställningar. Derest, på sätt torde ifrågakomma, en armedepöt för Norrland förläggas till Frösön, — och lämpligare plats därför lärer, enligt sakkunniges omdöme näppeligen finnas, — skulle jernvägen mellan Sundsvall och Trondhjem erhålla ännu större betydelse ur militärisk synpunkt.

Sedan engelska jernvägsentreprenörer framställt anbud på öfvertagande af ifrågavarande jernvägsanläggning, på villkor som i ofvanåberopade 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 hvilket bolaget kan konstitueras, så snart det har att i statsbidrag och genom kommunal eller enskild aktieteckning påräkna 5 millioner, som, enär entreprenadpriset sannolikt stadnar vid 468,000 R:dr per svensk mil, i det närmaste motsvara den tredjedel bolaget skulle till entreprenörerna kontant utgifva. Och så framt det ifrågasatta stats-

anslaget erhålles, kommer företaget följaktligen till stånd, helst ett norskt bolag jemväl är under bildning.

Ett statsanslag af 4 millioner till en privatbana skulle väl vid första påseendet kunna synas oväntadt stort, och det öfverstiger i någon mån $\frac{1}{4}$ 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 företagens genomförande af dem fordras. De enligt Kongl. Maj:ts nådiga beslut sistlidna 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 omläggande skulle besparas; och då företaget, hvartill orterna för det närvarande lättare, än efter fortsatta så beskaffade förluster kunna verksamt bidraga, 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 räknad, af mer än 42 mil, ej af statsmakterna lemnas obegagnadt, helst penningeförhållandena nu äro särdeles gynnsamma för företagens utförande, vare sig på det nu ifrågaställda sättet eller något annat tjenligare.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får jag 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—1875, användas, på sätt och under vilkor Riksdagen finner skäligt bestämma, till understödjande, hvad svenska andelen beträffar, af en enskild jernvägs anläggning mellan Sundsvall och Trondhjem.

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

Stockholm den 27 Januari 1871.

G. Asplund.