

## N:o 158.

Af Herr **Hans Andersson**: Om anvisande af ett förslagsanslag till bestridande af kostnaderna för undersökningar med afseende å tillämnad jernväg från Torpshammar genom Hällesjö med flera socknar i Jemtland.

Under sommaren år 1870 verkställdes, som bekant är, på statens bekostnad undersökning för anläggning af en jernväg från Storvik på Gefle—Dala-banan öfver Torp, Refsund och Östersund till riksgränsen; samtidigt härmed försiggick äfven en dylik undersökning på norska sidan mellan riksgränsen och Trondhjem. Då med dessa undersökningar förnämligast afsågs att få utrönt, huruvida terrängförhållandena möjliggjorde anläggandet af en jernväg mellan Bottenhafvet och norska kusten, inses lätt, att en efter flera sträckor detaljerad undersökning *då* hvarken var af nöden eller ens kunde, af brist på nödiga medel, försiggå till det omfång, som hade kunnat fullständigt ådagalägga, *utefter hvilken sträckning* bananläggningen erfordrade minsta anläggningskostnaden på samma gång den upphemtade den möjligen största trafiken. De lyckliga lokalförhållandena i Jemtland medgifva visserligen en förening af dessa båda fördelar: prisbillighet och stor trafik; men, för att detta dubbla ändamål skall kunna uppnås, erfordras dock, att en del af den ifrågavarande jernvägen förläggas i något nordligare riktning än den redan undersökta linien. Det är nemligen uppenbart, att jernbanor i Norrland i allmänhet och i Jemtland i synnerhet skola lemna en stor trafikinkomst, om de blifva anlagda utefter sådana sträckor, hvarest trävaror med lätthet kunna föras till desamma. Gefle-Dala-banan är ett slående bevis för detta påstående.

Då alltså till den norrländska godstrafiken i främsta rummet böra räknas trävaror, blifver det af ofantlig vigt att söka få utrönt, hvilka trakter Trondhjem-Sundsvallsbanan företrädesvis bör genomlöpa, för att å densamma trävarutillførseln

skall, utan olägenhet för transitorörelsen, kunna upphemtas. Att detta låter sig göra, utan att banan derigenom förlänges och fördyras, är min fulla och uppriktiga öfvertygelse. Men för att detta ändamål skall kunna ernås, bör banan, enligt min tanke, från Torp ej gå öfver Refsund och Östersund, utan i stället, under den förra delen af dess sträckning genom Jemtland, taga en nordligare riktning, så att den komme att från Torp gå öfver Hällesjö, Håsjö, Stugun och Liths socknar samt slutligen i trakten af byn Hismon i Rödö socken sammanträffa med den förut undersökta sträckningen; hvarvid tillika en bibana bör dragas från byn Åskott eller annan lämplig punkt i Liths socken till staden Östersund. Skilnaden mellan dessa begge liniers förmåga att upphemta så mycket som möjligt af provinsen Jemtlands trävaruexport är utan gensägelse ofantligt stor, ity att den norra linien, Lith—Stugun, uppsamlar *samma* trafik som den södra linien Östersund—Refsund, och dertill en stor del af träexporten från norra Jemtland, d. v. s. provinsens skogrikaste trakter, från hvilka deremot den södra linien absolut icke, utan tillhjälp af långa bibanor, har att förvänta den ringaste trafik.

Den norra linien har äfven den fördelen att på lämpliga ställen beröra Indalselfven, hvilken mellan Lith och Stugun äfven kallas Lithselfven. Såsom ett bevis för vigten deraf, att banan må förläggas utefter detta Jemtlands största och ett bland hela Norrlands anseeligaste vattendrag, må följande exempel anföras: under åren 1865—1870 utflottades på Lithselfven, från Lith till Stugun — en sträcka af cirka 3 mils längd — 74,144 st. bjelkar och 1,060,551 st. sågtimmerblock. Om man nu jemför det pris, som betaltes för virket i Lith, med det samma år gångbara i Stugun, uppkommer en prisskilnad af icke mindre än 631,746 rdr, hvilket belopp — säge hvad man vill — utgör förlust och flottningskostnader för virkets framflottande — endast *tre* mil, eller blott en bråkdel af de ännu återstående 14—15 milen ned till kusten, under hvilken sträcka en många gånger större träflottning eger rum, samt till följd deraf ännu oerhördare summor, i anseende till de bristfälliga kommunikationerna, gå förlorade.

Jag har förut nämnt, att den södra eller Östersund—Refsundslinien ej, utan tillhjälp af särskilda dyrbara bibanor, kan blifva i tillfälle att tillgodogöra sig en enda pinne af de ymniga träeffekterna från Lith och Stugun; orsaken härtill består, såsom allmänt känt är, deruti att bjelkar, bräder och plankor icke, utan att öfver höfvan fördyras, kunna forslas flera mil med dragare. Deremot kan banan, om den anlägges efter den af mig angifna norra sträckningen, upphemta, förutom skogsproduktionen från norra Jemtland, äfven all trävarutrafik från Refsundssidan, enär den norra linien afskär Gimån, hvilket är det vattendrag, utefter hvilket Refsunds tingslags trävaror nedflottas mot kusten.

En annan fördel, som den norra linien erbjuder framför den södra, är den, att banan, genom att dragas från Torp öfver Hällesjö och Håsjö, kommer att mera närma sig gränsen af Ångermanland, och hvarigenom en blifvande norra stambana

under en 5 à 6 miles sträcka blifver en och densamma som Sundsvall—Trondhjems-banan. Hvar och en inser lätt, att endast härigenom en besparing i anläggningskostnaderna af 2 à 5 millioner kan göras, på samma gång det på detta sätt blir lättare för ångermanlänningarne att få jernvägen fortsatt inom deras eget område.

Härtill kommer ytterligare, att kommunerna utefter den redan undersökta södra eller Refsundslinien fordrat expropriering af för jernvägen erforderlig jord, under det att deremot kommunerna utefter den norra linien både upplåta jord och lemna sleepers gratis. Denna olikhet i afseende å benägenhet för uppoffringar härrör af flera orsaker, bland hvilka jag endast vill nämna, att kommunerna efter södra linien redan hafva goda kommunikationer både till lands och sjös, de sednare förmedelst ångbåtslägenheter, hvaremot den norra liniens kommuner äro alldeles i saknad af en dylik lättare samfärdsel och derföre äfven i långt större behof af en jernväg.

Då man slutligen tager i betraktande, att terrängförhållandena å den norra linien ur flera synpunkter äro bättre än å den södra; då väglängden efter den norra linien hvarken blir längre eller dyrare än efter den södra; samt då staten redan, genom att hafva bekostat undersökning af den södra eller Refsundslinien, på visst sätt gifvit på hand derå, att den betraktar Sundsvall—Trondhjems-banan ej blott såsom en vanlig privatbana, utan fastmer såsom en för staten sjelf särdeles vigtig kommunikationsled i militäriskt hänseende, så synes mig både billighet och klokhet bjuda, att en undersökning på statens bekostnad jemväl verkställes genom den af mig förordade norra sträckningen. För detta ändamål erfordras ett ganska ringa belopp. Då emellertid regeringen ej för närvarande har till sin disposition några medel för jernvägsundersökningar, så får jag härmed vördsamt anhålla:

att Riksdagen måtte särskildt anvisa och till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett förslagsanslag af 10,000 r:dr r:mt, för bestridande af kostnaderna för en jernvägsundersökning från Torps-hammar genom Hällesjö, Håsjö, Stugun och Liths socknar till den förut undersökta linien i trakten af Hismon i Rödö socken, med bibana från lämplig punkt i Lith till Östersund.

Till Stats-Utskottet, dit denna motion torde hänvisas, skall karta öfver såväl den redan undersökta som den af mig förordade jernvägslinien särskildt öfverlemnas.

Stockholm den 27 Januari 1872.

*Hans Andersson,*  
från Jemtlands län.