

N:o 92.

Ank. till Riksd. Kansli den 8 Maj 1874 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den beslutade jernvägsanläggningen från Torpshammar eller annan punkt å stambanan från Storvik till riksgränsen mot Norge må byggas bredspårig.

(R. A.)

Sedan sistlidne års Riksdag, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t föreslagit, beslutit byggande dels af en bredspårig jernväg med lätt öfverbyggnad till fortsättning af norra stambanan från Storvik till Hybo i Helsingland och vidare derifrån antingen till Torpshammar i Medelpad eller annan lämplig punkt å sträckningen mellan Sundsvall och riksgränsen mot Norge, dels ock af en smalspårig tvärbana med lika öfverbyggnad, som, utgående från Torpshammar eller annan punkt å berörda sträckning, fortlöpte, vare sig i sydligare eller nordligare läge, med direkt eller indirekt beröring af Östersund, till Aspåsnäset eller Krokomb samt derifrån till riksgränsen, en norsk statsbana från Trondhjem till mötes, och till fullständiga undersökningar af lämpligaste sträckningarna för vissa delar af ifrågavarande jernvägar och förberedande arbeten å ostridiga delar deraf, för år 1874 å extra stat anvisat 200,000 R:dr, samt innevarande års Riksdag, i enlighet med hvad Kongl. Maj:t uti sin den 16 sistlidne Januari aflättna nådiga proposition angående Statsverkets tillstånd och behof föreslagit, för fortsättande under år 1875 af arbetena å de delar af de beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas sträckning såsom ostridig blifvit godkänd,

å extra stat för nämnda år anvisat 3,000,000 kronor, har Kongl. Maj:t uti nådig proposition af den 24 sistlidne April (intagen under N:o 58 i 1:sta saml. af Bihanget till Riksdagens Protokoll), under erinran att spårvidden för berörda tvärbana, såsom ofvan förmåles, blifvit bestämd till 3,59 fot, eller så kallad smal spårvidd, föreslagit att Riksdagen, med ändring af förut fattadt beslut i afseende å planen för anläggning af meranämnda tvärbana, måtte medgifva att samma bana må byggas med spårvidd af 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått), under förutsättning att tvärbanans fortsättning inom Norge till Trondhjem erhåller samma spårvidd.

Uti sistnämnda nådiga proposition har Kongl. Maj:t erinrat derom, att skälen hvarför ifrågavarande tvärbana föreslagits smalspårig varit, att banan vore ännad att förenas vid riksgränsen med en bana till Trondhjem, hvilken komme att anläggas med 3,59 fots spårvidd, och vid Torpshammar med den under anläggning varande banan till Sundsvall af enahanda spårvidd; att, om bandelen mellan Torpshammar och riksgränsen byggdes med annan spårvidd än de båda banor, som berörda bandel vore afsedd att förena, och tillsammans med hvilka skulle bildas en oafbruten jernvägsförbindelse mellan Nordsjön vid Trondhjem och Östersjön vid Sundsvall, följden deraf blefve, att hela trafiken mellan Jemtland och Norge, hvilken med skäl kunde antagas blifva högst betydlig, måste betungas med omlastning vid riksgränsen, äfvensom att all trafik mellan Norge och Sundsvall måste underkastas tvänne omlastningar; att, om deremot spårvidden å dessa tre jernbanor vore en och densamma, all omlastning, så väl vid riksgränsen som Torpshammar, undvekes för allt det gods, som komme att forslas på dessa banor, samt endast en omlastning vid Torpshammar komme att ega rum för gods, som på dessa förenade jernbanor eller på endera komme att vidare befordras söderut från Torpshammar; samt att på grund häraf, och då spårvidden å jernvägen inom Norge mellan riksgränsen och Trondhjem sannolikt icke komme att förändras, enär jernvägen vore ännad att från Trondhjem fortsättas öfver Rörås utmed Glommens dalgång med samma spårvidd, som den i Norge till följd af lokala förhållanden antagna eller 3,59 fot, det ansetts lämpligt att jernbanan mellan Torpshammar och riksgränsen anlades med nämnda smalare spårvidd.

Numera hade emellertid inträdt sådana förändrade förhållanden, som föranledt Kongl. Maj:t att ånyo taga frågan om spårvidden för meranämnda tvärbana under öfvervägande. Sälunda hade styrelsen för Sundsvalls jernvägsaktiebolag i underdånighet anhållit, att, som bolagets jernväg inom kort, och senast då norra stambanan nådde höjden af Torpshammar, måste förändras till bredspårig eller förses med en tredje sken-

sträng, hvilket blefve ännu nödvändigare, i händelse jernvägens fortsättning till Trondhjem byggdes bredspårig, samt expropriation af den för jernvägens förändring till bredspårig erforderliga jord framdeles skulle blifva mängdubbel fördyrad, Kongl. Maj:t måtte berättiga bolaget att expropriera den större jordrymd, som kunde erfordras för utvidgning framdeles af berörda jernväg från den bestämda spårvidden 3,59 fot till 4,83 fot, och hade Kongl. Maj:t den 26 Augusti 1873 funnit godt tillåta Sundsvalls jernvägsaktiebolag att till sig lösa den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhörande mark, som kunde anses erforderlig för framtida utvidgning af Sundsvall—Torpshammars-banan från 3,59 till 4,83 fots spårvidd.

Vidare hade chefen för statens jernvägsbyggnader uti en den 3 September 1873 till chefen för Civil-departementet ingifven promemoria, hvaraf afskrift finnes den Kongl. propositionen bilagd, fästat uppmärksamhet å fördelarne och vigten deraf, att spårvidden å tvärbanan från Trondhjem öfver riksgränsen blefve lika med den å de öfriga svenska stambanorna eller 4 fot $8\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått); i hvilket afseende bemälde chef hufvudsakligen anført: att Sveriges hela stambanesystem, inberäknad sträckningen från Storvik till riksgränsen, komme att hålla i längd omkring 193 mil; att dessa stambanor redan vore förenade med 17,7 mil norska och omkring 40 mil enskilda svenska jernbanor af sistnämnda spårvidd; att, när under loppet af två eller tre år efter all sannolikhet ytterligare 50 till 60 mil bredspåriga enskilda banor anslutit sig till stambanorna, härigenom skulle uppkomma ett sammanhängande jernvägssystem i Sverige och Norge af icke mindre än 317 till 325 mils längd, hvilket jernvägssystem, under förutsättning att ifrågavarande tvärbana byggdes bredspårig, skulle komma i oafbruten förbindelse med den under alla årstider tillgängliga och isfria hamnen vid Trondhjem; att vid sådant förhållande svårigen kunde förnekas, det bibehållandet af samma spårvidd å hela detta vidt utgrenade jernvägssystem skulle icke allenast i kommersielt hänseende bereda stora fördelar genom undvikandet af omlastning, utan äfven i militäriskt hänseende gifva de förenade rikenas försvar ökad styrka; att dessa fördelar vida öfvervägde den tillökning i kostnad, som af den bredare spårvidden föranleddes, enär, om än den direkta omlastningskostnaden till en början, då rörelsen vore jemförelsevis ringa, icke skulle motsvara årliga räntan å tillökningen i anläggningsskapitalet, omlastningar likväl alltid medförde två väsentliga olägenheter, nemligen tidsförlust och godsets större eller mindre försämring, hvilka olägenheter, derest de kunde under alla förhållanden i penningar uppskattas, säkerligen skulle uppgå till lika stort, om icke vida större, belopp

än sjelfva den direkta omlastningskostnaden, och hvilka olägenheter städse fortföre samt blefve större i samma mån, som rörelsen ökades.

Sedan chefen för Civil-departementet, med föranledande af denna promemoria, uti skrifvelse af den 4 September 1873 till Kongl. norska regeringens Departement för det Indre hemställt, att Departementet för det Indre ville taga i öfvervägande, huruvida icke önskvärdt vore, att jernvägen från Trondhjem öfver Mæraker till riksgränsen byggdes med en spårvidd af 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått) under förutsättning att jernvägens fortsättning inom Sverige erhöles samma spårvidd, har Kongl. Maj:t, på grund af hvad som anförts utaf vederbörande norska auktoriteter och embetsmän, hvilka i ämnet blifvit hörde, samt hvad i öfrigt förekommit, i enlighet med Kongl. norska regeringens derom gjorda framställning, under den 13 sistlidne April aflåtit nådig proposition till Norges Storting, hvori föreslås, att Stortinget måtte medgifva sådan förändring uti den förut bestämda planen för jernvägsanläggningen från Trondhjem öfver Mæraker till riksgränsen, att spårvidden blefve 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått) och banan i öfrigt byggdes i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af jernbanedirektören den 16 sistlidne Februari under alternativ N:o 5 afgifna förslag, allt dock under förutsättning, bland annat, att jernbanans fortsättning inom Sverige anlades med samma spårvidd.

Sedan Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader undfått kännedom härom, hade bemälda styrelse uti underdånigt memorial den 21 sistlidne April anmält att, enär den på de förberedande arbetena å jernvägsanläggningen från Storvik till riksgränsen högst väsentligt inverkan på frågan om hvilken spårvidd skulle användas å tvärbanan, kräfdes en snar lösning, Styrelsen, för den händelse Kongl. Maj:t skulle täckas redan under innevarande riksdag derom aflåta nådig proposition, ansett sig böra uppgöra och till Kongl. Maj:t öfverlemnade kostnadsförslag för anläggning af bredspårig jernväg med lätt öfverbyggnad från Torpshammar öfver Östersund till riksgränsen. Af dessa kostnadsförslag framginge, att kostnaderna för anläggningen af den 27 mil 30,646 fot långa banan, hvilka kostnader, enligt det i December 1872, med afseende å höjning i pris å så väl materialier som dagsverken, omarbetade kostnadsförslaget för 3,59 fots spårvidd, beräknats till 17,562,450 R:dr, skulle genom användandet af den bredare spårvidden af 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått) ökas med endast 650,550 R:dr och således komma att uppgå till 18,213,000 R:dr. Den för smal spårvidd beräknade kostnaden af 630,580 R:dr för hvarje mil komme således att, i händelse bred spårvidd användes, ökas till 653,947 R:dr, eller med endast 23,367 R:dr för hvarje mil,

en skilnad så ringa i förhållande till de för trafiken ovärderliga fördelar, som vunnes genom undvikande af omlastningar, att den, enligt Styrelsens åsigt, icke från svensk sida borde föranleda till förändring i den för landets hela stambanenät antagna spårvidd.

Efter att hafva anfört det hufvudsakligaste af hvad i denna fråga förekommit, har Kongl. Maj:t i nåder erinrat, att, äfven om smalspåriga jernvägar, der lokala förhållanden eller andra omständigheter försvåra anläggning af bredspåriga sådana, må föredragas framför dessa, torde det likväl vara uppenbart, att det icke allenast för Sverige enskildt, utan äfven för de förenade rikena gemensamt, skulle vara särdeles fördelaktigt och af stor vikt, att ifrågavarande tvärbana från Torpshammar eller någon annan punkt å den från Storvik uppåt gående stambanan byggdes bredspårig och dymedelst erhöles samma spårvidd, som sistnämnda och alla öfriga stambanor. Till stöd för denna åsigt har Kongl. Maj:t hänvisat till de skäl, som blifvit åberopade för Kongl. Maj:ts uti nådig proposition om Statsverkets tillstånd och behof den 14 Januari 1873 gjorda, af Riksdagen godkända förslag i afseende å spårvidden för berörda från Storvik uppåt gående stambana. De skäl, som då föranledde Kongl. Maj:t att för den syenska delen af nyssnämnda tvärbana föreslå spårvidden till 3,59 fot, egde numera ej samma betydelse, sedan utsigt vore för handen, att icke allenast Sundsvall—Torpshammars-banan, utan äfven jernvägen från Trondhjem till riksgränsen kunna komma att byggas bredspåriga.

Hvad anginge den af ifrågavarande bandels utvidgning till bred spårvidd föranledda tillökning i kostnad, som beräknats till sammanlagdt 653,947 R:dr, så motsvarade detta belopp icke på långt när det af Jemtlands län till ifrågavarande jernvägsanläggning utfästa bidrag af 900,000 R:dr. De många och stora, af spårviddens förändring till 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått) härflytande fördelarne kunde således vinnas, utan att statsverket finge vidkännas någon utgift utöfver hvad som för banans anläggning med 3,59 fots spårvidd erfordrades. Medelst anlitan af nämnda bidrag kunde jemväl de ökade kostnaderna för bandelens utvidgning till bred spårvidd bestridas, utan att afvikelse behöfde ske från den uti Riksdagens skrifvelse af den 4 sistlidne April omförmälda plan i afseende å de årliga anslagsbeloppen för stambanarbetenas fortsättande.

Då sistlidne Riksdags beslut, rörande ifrågavarande tvärbana, grundar sig på Kongl. Maj:ts nådiga proposition, deri föreslogs, att jernvägen måtte blifva smalspårig, enär den från Norge mötande banan borde med sådan spårvidd byggas, har det förefallit Utskottet anmärkningsvärdt, att

förslaget till innevarande Riksdag om frånträdande af nämnda beslut icke föranledts af någon derom från norsk sida gjord framställning, utan att initiativet dertill utgått från chefen för Civil-departementet. Utskottet har icke heller kunnat lemna utan anmärkning den uti Kongl. Maj:ts proposition yttrade åsigten, att, då Jemtlands läns landsting erbjudit sig att, såsom bidrag till ifrågasatt tvärbanas byggande, tillskjuta 900,000 R:dr, den ifrågasatta förändringen af spårvidden skulle kunna vinnas, utan att statsverket därför finge vidkännas någon ökad utgift. Anbudet af detta bidrag har nemligen redan sistlidna år blifvit af Riksdagen antaget, och bidraget utgör sålunda, utan afseende å spårvidden, en beräknad tillgång till bestridande af en del utaf anläggningskostnaden. Men ehuru det behandlingssätt, denna fråga sålunda erhållit, icke syns Utskottet tillfredsställande, har dock Utskottet, med afseende på de stora fördelar, som antagligen skola uppkomma, derest banan bygges bredspårig, ansett sig böra hemställa,

att Riksdagen, med ändring af förut fattadt beslut i afseende å planen för anläggning af den tvärbana, som från Torpshammar eller någon annan punkt å den från Storvik uppåt gående stambanan skall fortlöpa till riksgränsen mot Norge, måtte medgifva, att samma tvärbana må byggas med spårvidd af 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått), så framtvärbanans fortsättning inom Norge till Trondhjem erhåller samma spårvidd.

Stockholm den 8 Maj 1874.

På Stats-Utskottets vägnar:

AEVID FR:SON POSSE.

R e s e r v a t i o n e r :

mot den af Utskottet begagnade motivering:
af Friherre *F. von Essen*, samt Herrar *C. Petre* och *F. Brusewitz*.
