

Men då, såsom jag ofvan yttrat, denna motion ej afser mer än att fästa uppmärksamheten på, så att säga, ett alternativ för lösning af frågan om bästa möjliga tillgodogörande af den i våra vattendrag befintliga naturkraften, har jag trott mig kunna begränsa motiveringen till det ofvan sagda och hemställer sålunda,

att Riksdagen i underdånig skrifvelse anhåller, det Kongl. Maj:t ville låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till sådana ändringar i gällande lag, att bestämmelserna om kungsådra utbytas mot stadganden om särskiljande af allmän och enskild vattenrätt.

Stockholm den 28 januari 1896.

A. F. O. Cederberg.

N:o 36.

Af herr **Rettig** m. fl., *om anslag för utredning i fråga om åstadkommande af en direkt jernvägsförbindelse mellan Krylbo och Örebro.*

En blick på jernvägskartan visar, att Norrland för sin förbindelse med södra och vestra Sverige är hänvisadt antingen till statsbanans väg öfver Stockholm eller ock till kommunikationsleder, sammansatta af flera bansträckor, hvilka egas dels af staten, dels af enskilde. Den förstnämnda vägen lemna visserligen den snabbaste förbindelsen, men den är äfven den längsta och tvingar resande, post och gods in på en omväg af mer än tvåhundra kilometer ur den direkta kosan, vare sig denna afser Göteborgs- eller Malmöhället. De öfriga routerna, öfver Falun och Tillberga, äro visserligen något

genare, men de sakna nattåg och snälltåg. De göra resan mellan Norrland och vestra eller södra kusterna långvarig och obehvägen genom många tåg-ombyten och långa uppehåll.

I dessa otillfredsställande tåganordningar på de enskilda banorna lära ändringar ej kunna ske utan större uppoffringar från bolagens sida, än deras ekonomi tillåter.

Det är sålunda obestridligt, att en direkt och tidsenlig förbindelse mellan norra och södra Sverige ännu saknas; och att en utväg att afhjälpa detta missförhållande måste skaffas, kan lika litet förnekas.

En sådan utväg ligger nära till hands; den består uti inläggandet af en ny länk i statsbanekedjan — i åstadkommandet af en bansträcka, hvars riktning gifver sig sjelf, nemligen från nordost till sydvest, förbindande statsbanestationerna Krylbo och Örebro, och hvars längd ej behöfver blifva större än 90 à 95 kilometer.

Man måste förväna sig öfver att denna länk ännu saknas, särskildt om man påminner sig, huru stambanans byggare, öfverste Ericson, framhöll dess utomordentliga nytta, att ej säga dess nödvändighet. Ty denna förbindelselinies stora vikt för samfärdseln inom landet ligger i öppen dag. Om den funnes, skulle t. ex. resande och post kunna på dagen transporteras mellan Göteborg, å ena sidan, Gefle, Falun och sannolikt äfven Bollnäs och Söderhamn å den andra — en besparing af en natts resa eller öfverliggande; med begagnande af nattåg från Göteborg eller Malmö skulle den resande redan följande förmiddag uppnå Gefle eller Falun och på qvällen bekvämt hinna till Östersund och Sundsvall, måhända ända till Sollefteå.

Men än mera. De svårigheter, som nu möta för att på ett fullt tillfredsställande sätt i Stockholm anordna ankomst- och afgangstiderna för nattågen, så att de motsvara krafven på en snabb förbindelse med kontinenten, skulle väsentligen minskas, då man ej längre behöfde föra den utländska posten till öfre Norrland öfver Stockholm och sålunda kunde afse från de tågekombinationer, som deraf framtvingas.

Ej mindre skulle godstrafiken vinna på öppnandet af en sådan till längd och kostnad relativt obetydlig, men i afseende på utvecklingen af vår handel och våra näringar så viktig genväg från landets vestra och södra kust till dess nordöstra, framför allt genom afkortningen af vägen, men äfven derigenom, att godset kunde föras fram på en enda bana, statens, i stället för att såsom nu med oundvikliga kostnader och uppehåll sändas genom flera banförvaltningars områden.

Den trakt, denna sammanbindningsbana, Örebro—Krylbo, skulle komma

att genomlöpa, är en viktig del af bergslagen i mellersta Sverige med många grufvor och gruffält, masugnar och andra jernverk. Otvifvelaktigt skall den redan därför, en gång utförd, medföra en betydlig ökning i trafiken på statsbanorna, och ett godt ekonomiskt resultat af densamma synes sålunda på förhand betryggadt. I strategiskt afseende är den — såsom en hvar lätt kan inse — af utomordentlig vigt.

För vinnandet af denna för hela landets samfärdsel så utomordentligt viktiga komplettering af vårt statsbanenät torde första steget böra vara åstadkommandet af en noggrann utredning angående banans tracering och kostnad; och det ligger i sakens natur, att denna utredning bör genom Kongl. Maj:ts försorg verkställas, på det regeringen må blifva satt i tillfälle att, om den, såsom vi lifligt hoppas, finner landets väl sådant fordra, hos Riksdagen äska medel till sammanbindandet af statens banstationer Krylbo och Örebro medelst en direkt linie. Och då vi dessutom anse, att hvarje dröjsmål med denna viktiga angelägenhet bör undvikas, tillåta vi oss härmed föreslå:

1:o) att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en summa af 15,000 kronor för utredning och undersökning af lämpligaste sättet för åstadkommandet af en direkt jernvägsförbindelse i statens hand mellan Krylbo och Örebro;

2:o) att Riksdagen måtte medgifva, att nämnda summa måtte få delvis eller helt och hållet utgå af tillgängliga medel i mån af behof redan år 1896, men eljest 1897.

John Rettig.

C. O. Bergman.

A. H. Ölander.

Jesper Crusebjörn.

A. Asker.

Joh. P. Dahlberg.

Olof Björklund.

F. O. Bremberg.

Philip Leman.

P. Krok.