

Vid sådant förhållande ansåg sig Utskottet, som lika med Revisorernes pluralitet icke kunde godkänna de af ofvannämnde tvänne reservanter yttrade åsigter, vid afgifvandet af sitt nu ifrågavarande Utlåtande N:o 34 sakna skäl att i detta ämne till Riksdagen göra någon framställning.

Då Utskottets i 6:te punkten af förenämnda Utlåtande N:o 34 gjorda hemställan blifvit af Första Kammaren godkänd, hemställer Utskottet,

att Andra Kammaren behagade i ämnet fatta beslut,

Stockholm den 12 April 1870.

På Stats-Utskottets vägnar:

Arv. Fr:son Posse.

N:o 56.

Ank. till Riksd. Kansli den 12 April 1870, kl. 5 e. m.

Memorial, i anledning af erhållna återremisser å 5:te, 7:de och 8:de punkterna i Utskottets Utlåtande N:o 19, angående dels anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, dels stambanornas spårvidd och anläggningssätt m. m.

(R. A.)

Enligt Stats-Utskottet tillhandakomna protokollsutdrag hafva begge Kamrarne till Utskottet återförvisat 5:te punkten uti ofvannämnda Utlåtande, i hvilken punkt Utskottet hemställt, att Riksdagen måtte besluta,

»att vid fortsättningen af norra och östra stambanorna, dessa banor skola anläggas med samma spårvidd och enahanda byggnadsätt, som vid de hittills anlagda »stambanorna blifvit begagnade;»

hvarförutan Andra Kammaren till Utskottet återförvisat 7:de och 8:de punkterna i samma Utlåtande, i hvilka Utskottet tillstyrkt att, i enlighet med hvad hittills i allmänhet blifvit i afseende på Statens jernvägsbyggnader iakttaget samt Kongl. Maj:t nu jemväl äskat, Riksdagen måtte medgifva:

»att det öfverskott, som möjligen kan uppkomma å anslaget till nordvestra stambanans fullbordande må för annan stambana användas; samt

»att, vid jernvägsbyggnadernas utförande, af Kongl. Maj:t må närmare bestämmas »de orter, som stambana eller bandel, hvartill anslag varder beviljadt, skall genomgå »och de ställen den bör anlöpa.»

Beträffande nu först Utskottets ofvanberörda i 5:te punkten gjorda hemställan, så var densamma föranledd af den utaf Friherre A. C. Raab inom Första Kammaren väckta motion, att Riksdagen vid beviljande af medel för fortsättning af såväl östra som norra stambanorna måtte fästa det vilkor, att banorna skola byggas med $3\frac{1}{2}$ fots spårvidd, omkring 14 \mathcal{L} räler och i öfrigt med de inskränkningar i anläggningskostnaden, som äro förenliga med och ändamålsenliga vid detta byggnadssätt.

Af den i detta ämne inom Första Kammaren förda diskussion har Utskottet inhemtat, att flera olika meningar dervid sökt göra sig gällande, i det att, oberäknadt återremissen, icke mindre än fem särskilda yrkanden blifvit framställda, nemligen:

- 1:o att Stats-Utskottets hemställan måtte af Kammaren bifallas;
- 2:o att såväl norra som östra stambanorna måtte byggas med en spårvidd af 3 fot 6 tum samt omkring 14 skålpunds räler och i öfrigt med de inskränkningar i anläggningskostnaden, som kunna finnas ändamålsenliga;
- 3:o att dels norra stambanan i dess fortsättning måtte byggas med en spårvidd af 3 fot 6 tum engelskt mått, och med de inskränkningar i anläggningskostnaden, som af den mindre spårvidden betingas eller i öfrigt kunna finnas ändamålsenliga, dels Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t anbefalla Jernvägs-byggnadsstyrelsen att vid östra stambanans fortsättning iakttaga all den sparsamhet i byggnadssättet, som med nödig säkerhet för trafiken och fästadt afseende på banans bestånd kan vara förenlig;
- 4:o att den del af norra stambanan, som sträcker sig emellan Sala och Storvik, måtte anläggas med en spårvidd af 3 fot 6 tum engelskt mått och med begagnande af ett derefter lämpadt byggnadssätt; samt
- 5:o att den del af norra stambanan, som sträcker sig från Upsala till Sala, måtte byggas med den allmänna, för Statens stambanor hittills brukliga spårvidd, samt att Riksdagen måtte besluta och medelst underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anmäla sitt beslut, att stambanans sträckning emellan Sala och Storvik må blifva smalspärig i enlighet med de dimensioner Kongl. Maj:t efter pröfning täcktes bestämma.

Inom Andra Kammaren har deremot, så vidt af diskussionen kan inhemtas, återremissen hufvudsakligen dels afsett att bereda tillfälle dertill att frågan om ändamålsenligheten af ett billigare byggnadssätt må kunna komma under förnyad pröfning, dels varit föranledd deraf att Kammaren vid afgörandet af 3:dje och 4:de punkterna afslagit Utskottets deri gjorda framställningar om anslag såväl till norra som till östra stambanornas fortsättande, i följd hvaraf och för den händelse vid den gemensamma voteringen Riksdagens beslut utfölle olika med Kammarens, det ansåges gagneligt att frågan om spårvidden stode öppen till dess det blefve afgjort, om stambanebyggnaderna skola fortsättas eller icke.

Under öfverläggningen inom Första Kammaren hafva åtskillige talare sökt ådagalägga ändamålsenligheten deraf att för såväl norra, som östra stambanan bibehålla samma spårvidd och byggnadssätt, som vid de hittills byggda stambanorna begagnats hvaremot andra talare väl ansett berörda spårvidd och byggnadssätt böra bibehållas vid fortsättandet af *östra* stambanan, men deremot den mindre spårvidden och ett dermed öfverensstämmande billigare byggnadssätt begagnas vid den *norras* fortsättande; och hafva en del talare å hvardera sidan ingått i vidlyftiga tekniska undersökningar och beräkningar ej mindre för att söka utreda den större eller mindre kostnad, som dels i och för sjelfva jernvägsanläggningen, dels vid banornas trafikerande uppkomme vid begagnandet af större eller mindre spårvidd, starkare eller svagare lokomotiver, tyngre eller lättare räler m. m., utan ock rörande trafikförmågan och de särskilda fördelar eller olägenheter, som vore förenade med jernvägar, anlagda efter det ena eller andra systemet. Då det skulle blifva alltför vidlyftigt att här lemna en närmare redogörelse för de olika meningar, som i alla dessa afseenden sökt göra sig gällande, får Utskottet endast erinra, att Kamrarnes protokoll för den 8 sistlidne Mars, då frågan förevar, redan äro tryckta och bland Kamrarnes ledamöter utdelade, så att den, som så önskar, kan utur de tryckta protokollen härom skaffa sig fullständig kännedom. Utskottet anser sig, med anledning af hvad i detta ämne blifvit yttradt, för egen del endast böra uttrycka den åsigt, att vid bestämmandet, huruvida jernvägarne böra byggas efter det ena eller andra systemet, i främsta rummet torde böra tagas under öfvervägande beskaffenheten och omfånget af det trafikbehof, som jernvägen skall motsvara. Om sålunda vid en ifrågasatt jernvägsanläggning, den trafik jernvägen skall ombesörja fordrar stor hastighet, reguliera passageraretåg, snälltåg och extra tåg, eller om en stor godstrafik är att påräkna, eller om de varor, som på jernvägen skola framföras, erfordra låga trafiktaxor, eller äro af mycket olika tyngd, utrymme och mängd, så att varuquantiteten vissa tider är betydligt större, än under andra, eller om trafiken kan antagas blifva i stor tillväxt o. s. v., lärer svårligen kunna nekas att banan, om den skall fullt uppfylla sin bestämelse, bör byggas bredspårig. Om deremot jernvägen skall betjena en trafik, som är af mera likartad beskaffenhet och der godsquantiteten kan på bantågen jemnare fördelas, torde i de flesta fall en smalspårig bana kunna uppfylla behofvet, så vida icke varumängden

mängden, som skall framföras, inom allt för kort tid vinner en sådan tillväxt, att den öfverstiger banans trafikförmåga.

Hvad nu beträffar frågan huruvida östra stambanan skall byggas efter det ena eller andra systemet, så kan Utskottet, med tillämpning af sina här ofvan yttrade åsigter, så mycket mindre tillstyrka att någon förändring i afseende på den för de hittills byggda stambanorna begagnade spårvidd och byggnadssätt vid fortsättandet af denna jernvägsanläggning må ega rum, som just de omständigheter, hvilka Utskottet här ofvan framställt såsom bestämmande vid begagnandet af den breda spårvidden, inträffa på denna bana, enär densamma är afsedd att förkorta afståndet från Stockholm till södra Sverige samt att fortskaffa posten till och från utlandet, hvartill kommer att, då ifrågavarande bana utgör en förening mellan Statens redan färdigbyggda bredspåriga banor, det icke borde ifrågakomma att bygga banan med annan spårvidd än dessa ega. Under förutsättning att i öfrigt vid banans byggande all den sparsamhet iakttages, som låter sig förena med arbetets utförande på ett för trafiken ändamålsenligt sätt, anser sig Utskottet således böra hemställa,

1:o

att, vid fortsättningen af östra stambanan, densamma skall anläggas med samma spårvidd och trafikförmåga, som vid de hittills anlagda stambanorna blifvit begagnad.

Vidkommande derefter norra stambanan; så och ehuru Utskottet för sin del icke anser sig kunna bestämdt tillstyrka Riksdagen att nu besluta någon förändring i afseende på den för Statens jernvägar hittills begagnade spårvidd och deraf föranledda byggnadssätt, finner dock Utskottet de skäl, som blifvit anförda för det smalspåriga systemets begagnande vid den norra stambanans fortsättande, förtjena det afseende, att en närmare utredning af de förhållanden, som kunna inverka på bestämmandet af spårvidden och byggnadssättet, torde böra ega rum; och Utskottet hemställer alltså,

2:o

att Riksdagen måtte besluta att i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t behagade, efter fullständig och noggrann utredning af såväl de tekniska som de ekonomiska förhållandena, taga i nådigt öfvervägande huruvida icke vid byggandet af norra stambanan det må finnas ändamålsenligt att införa ett billigare byggnadssätt, vare sig genom användande af mindre spårvidd å hela banan eller någon del deraf, eller svagare öfverbyggnad, än å de hittills utförda stambanorna.

Derjemte anser sig Utskottet, med afseende på de inom båda Kamrarne yttrade åsigter om önskvärdheten deraf att kostnaderna för byggandet af Statens jernvägar i möjligaste mån nedsättas, böra hemställa,

3:o

att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes anbefalla Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader att vid utförandet af dessa byggnader iakttaga all den sparsamhet, som med trafikens trygghet och banornas ändamålsenlighet kan vara förenlig.

Hvad slutligen angår den från Andra Kammaren erhållna återremissen af 7 och 8 punkterna i Utskottets förenämnda Utlåtande, så och enär Utskottets deri gjorda, här ofvan omförmälda hemställanden blifvit af Första Kammaren gillade, samt den af Andra Kammaren beslutade återremissen synes varit föranledd af sistnämnda Kammares beslut rörande 3:dje och 4:de punkterna samt med återförvisningen hufvudsakligen afsetts att hålla frågorna öppna till dess vid den gemensamma voteringen blifvit afgjordt, huruvida norra och östra stambanorna borde fortsättas eller icke, får Utskottet endast hemställa,

4:o

att Andra Kammaren måtte, i enlighet med hvad Utskottet i 7:de och 8:de punkterna föreslagit, fatta beslut.

Stockholm den 12 April 1870.

På Stats-Utskottets vägnar:

Arv. Fr:son Posse.

Reservationer:

Af Herr *E. Key*, mot det sätt, hvarpå i motiveringen lämpligheten af och egenkaperna hos det bredspåriga eller smalspåriga byggnadssättet blifvit till jemförelse framställda.

Af Herr *L. J. Hierta* i fråga om Utskottets i 2:dra punkten gjorda hemställan.

Af Herrar *Carl Ifvarsson*, *E. Key* och *Liss Olof Larsson*, hvilka ansågo att den i 3:dje punkten föreslagna underdåniga skrifvelse borde erhålla följande tillägg: »och »tillse om ej detta ändamål kunde säkrast vinnas genom upplåtandet af större eller »mindre del af arbetet på entreprenad.»