

N:o 58.

Ank. till Riksd. Kansli den 2 Maj 1874, kl. 1 e. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, att den jernväg, som kommer att från Torpshammar eller annan punkt å den från Storvik uppåt gående stambanan anläggas till Riksgränsen mot Norge, en Norsk stambana från Throndhjem till mötes, må byggas bredspårig; Gifven Stockholms Slott den 24 April 1874.

Enligt underdånig skrifvelse den 2 Maj 1873 har Riksdagen, 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 Aspåsäset eller Krokomb samt fortsatte derifrån till riksgränsen, en norsk statsbana från Throndhjem till mötes, hvarjemte Riksdagen antagit det af Jemtlands läns landsting gjorda erbjudande att, såsom bidrag till nämnda tvärbanas byggande, utan anspråk på aktier eller återbetalning, lemna staten 900,000 R:dr på de tider och med de vilkor i öfrigt, Kongl. Maj:t kunde finna godt bestämma, samt, till fullständiga undersökningar af lämpligaste sträckningarne för vissa delar af ifrågavarande jernvägar och förberedande arbeten å ostridiga delar deraf, för år 1874 å extra stat anvisat 200,000 R:dr. Sedan Kongl. Maj:t, som godkänt detta Riksdagens beslut i hvad detsamma afveke från Kongl. Maj:ts nådiga framställning i ämnet, uti

sin den 16 sistlidne Januari aflåtna nådiga Proposition angående statsverkets tillstånd och behof föreslagit Riksdagen att 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 anvisa 3,000,000 kronor, har Riksdagen uti underdånig skrifvelse den 4 i denna månad tillkännagifvit, att Riksdagen vore förvissad derom, att den plan, i afseende å de årliga anslagsbeloppen för stambanarbetenas fortsättande, hvilken chefen för Civil-Departementet, enligt hvad det Propositionen bilagda statsrådsprotokoll den 9 sistlidne Januari gäfvit vid handen, föreslagit, under hela arbetstiden blefve noggrannt följd; samt att Riksdagen, under förutsättning att Kongl. Maj:t icke framdeles medgäfvit någon afvikelse härifrån, för omförmålda ändamal å extra stat för år 1875 anvisat det äskade beloppet.

Spårvidden för meranämnda tvärbana är, såsom ofvan förmäles, enligt Kongl. Maj:ts och Riksdagens sammanstående beslut bestämd till 3,59 fot, eller så kallad smal spårvidd. Kongl. Maj:ts beslut härom är, enligt hvad bilagan N:o 5 a till nådiga propositionen om statsverkets tillstånd och behof den 14 Januari 1873 utvisar, grundadt på de skäl, Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader uti en den 16 December 1872 i ämnet afgifven promemoria anført. Dessa skäl voro, att ifrågavarande tvärbana vore ämnad att förenas vid riksgränsen med en bana till Throndhjem, 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 han vore afsedd att förena och tillsammans med hvilka han skulle bilda en oafbruten jernvägsförbindelse mellan Nordsjön vid Throndhjem 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, ävensom 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 såväl 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 befördras söderut från Torpshammar; samt att på grund häraf, och då spårvidden å jernvägen inom Norge mellan riksgränsen och Throndhjem sannolikt icke komme att förändras, enär jernvägen vore ämnad att från Throndhjem försättas öfver Rörås utmed Glommens dalgång med samma spårvidd, som den i Norge till följd af lokala förhållanden antagna eller 3,59 fot, Styrelsen ansåge sig böra tillstyrka, att jernbanan mellan Torpshammar och riksgränsen anlades med nämnda smalare spårvidd.

Numera hafva emellertid inträdt sådana förändrade förhållanden, som föranlett Kongl. Maj:t att ånyo taga frågan om spårvidden för meranämnda tvärbana

under öfvervägande. Hvad först angår det skäl för spårviddens bestämmande till 3,59 fot, som hemtats deraf, att Sundsvall—Torpshammars jernvägen byggdes med nämnda spårvidd, så kom detta skäl anses hafva till större delen förlorat sin vikt. Styrelsen för Sundsvalls jernvägsaktiebolag har nemligen, enligt bemyndigande af bolaget, uti en till Kongl. Maj:t ingifven ansökning 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 skensträng, hvilket blefve ännu nödvändigare, i händelse jernvägens fortsättning till Throndhjem byggdes bredspårig, samt expropriation af den för jernvägens förändring till bredspårig erforderliga jord framdeles skulle blifva mångdubbelt fördyrad, Kongl. Maj:t måtte berättiga bolaget att exproprierade den större jordrymd, som kunde erfordras för utvidgning framdeles af berörda jernväg från den bestämda spårvidden 3,59 fot till 4,83 fot; och har Kongl. Maj:t, efter inhemtande af Styrelsens för allmänna väg- och vattenbyggnader underdåniga yttrande, den 26 Augusti 1873 funnit godt lillåta Sundsvalls jernvägsaktiebolag att, i öfverensstämmelse med gällande föreskrifter om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, till sig lösa den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhörande mark, som för framtida utvidgning af den under anläggning enligt fastställd plan varande Sundsvall—Torpshammars-banan från en spårvidd af 3,59 till 4,83 fot kunde anses erforderlig.

Vidare har chefen i Styrelsen öfver statens jernvägbyggnader, Öfversten m. m. G. Beyer, uti en den 3 September 1873 till chefen för Civil-departementet ingifven promemoria, hvaraf afskrift såsom bilaga åtföljer denna Proposition, fästat uppmärksamhet å fördelarne och vigten deraf, att spårvidden å tvärbanan från Throndhjem 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 Throndhjem; att vid sådant förhållande svårligen kunde förnekas, det bibehållandet af samma spårvidd å hela detta vidt utgrenade jernvägssystem skulle icke allenast i kommersiellt 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 väsendtliga 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.

Med föranledande af denna promemoria aflät chefen för Civil-departementet den 4 September 1873 embetsskrifvelse till Kongl. Norska Regeringens Departement för det inre, hvori chefen för Civil-departementet — jemte uttalande af den åsigt, att ändring i spårvidden för den norska eller svenska delen af sammanbindningsbanan från Throndhjem till den punkt, der den uppåtgående bredspåriga svenska statsbanan komme att träffa tvärbanan från Sundsvall till riksgränsen, icke borde ifrågakomma, utan att spårvidden å den andra delen på enahanda sätt förändrades -- hemställt, att Departementet för det inre ville taga i öfvervägande, huruvida icke önskvärdt vore, att jernvägen från Trondhjem öfver Mæraker till riksgränsen byggdes med en spårvidd af 4 fot 8 1/2 tum (engelskt mått), under förutsättning att jernvägens fortsättning inom Sverige erhöles samma spårvidd. Norske jernbanedirektören erhöil i anledning häraf befallning att afgifva yttrande i fråga om det belopp, hvarmed kostnaden för anläggning af jernvägen från Throndhjem öfver Mæraker till riksgränsen skulle ökas, derest denna jernväg byggdes bredspårig med så kallad lätt öfverbyggnad; Och har bemäld jernbanedirektör den 16 sistlidne Februari till Departementet för det inre inkommit med det sålunda infordrade utlåtandet, hvori jernbanedirektören, med afseende å de på norska sidan rådande ogynsamma lutningsförhållanden, hemställt att, derest ifrågavarande jernväg skulle byggas bredspårig, sådant måtte ske i enlighet med det i utlåtandet upptagna alternativ N:o 6 eller med starkare öfverbyggnad. Härefter hafva under den 2, 5 och 6 sistlidne Mars inför chefen för Kongl. Norska Regeringens Departement för det inre hållits öfverläggningar angående spårvidden för de norska jernbanorna, uti hvilka öfverläggningar deltagit norska Ingeniör-kommissionens medlemmar, chefen för norska Generalstaben, chefen för norska Ingeniör-brigaden jemte åtskilliga andra sakkunnige män bland jernvägs-trafik-tjenstemän, militärer, handlande och industridkare. Ehuru under dessa öfverläggningar flertalet, med afseende å de i Norge rådande lokala förhållanden, förordade, att de norska jernbanorna fortfarande byggdes med smal spårvidd, uttalades likväl nästan enhälligt den åsigt, att jernvägen från Throndhjem öfver Mæraker till riksgränsen borde byggas bredspårig, under förutsättning att jernvägens fortsättning inom Sverige erhöles samma spårvidd. Enär emellertid Ingeniör-kommissionen icke yttrat sig öfver den för berörda jernvägsanläggning ursprungligen upprättade plan, hvilken legat till grund för Stortingets den 3 Maj 1872 och den 5 Juni 1873 fattade beslut om anläggningens utförande, hade Ingeniör-kommissionen undfått befallning att rörande nämnda plan afgifva utlåtande och i sammanhang dermed yttra sig i den

väckta frågan om förändring af spårvidden, hvarvid Kommissionen uppmanats att lemna de militäre embetsmän, hvilka erhållit uppdrag biträda Kommissionen vid öfverläggningarne angående jernbanornas användande för militära ändamål, tillfälle att i ärendets behandling deltaga. Det sålunda infordrade utlåtandet afgafs den 7 i denna månad och utvisar, att Kommissionens medlemmar jemte de tillkallade militäre embetsmännen enhälligt tillstyrkt, det jernvägen från Throndhjem öfver Mæraker till riksgränsen byggdes bredspårig, under förutsättning att jernvägens fortsättning i Sverige erhöles samma spårvidd. Såsom skäl för detta tillstyrkande hafva jernbanedirektören och hamndirektören hufvudsakligen åberopat att, då spårvidds-skifte icke kunde undvikas, lämpligare syntes vara, att detta förlades till Throndhjem än vid Torpshammar eller någon annan punkt i Sverige. Kommissionens ordförande, med hvilken kanaldirektören instämt, har hufvudsakligen rörande förevarande ämne anfört, att hela ifrågavarande tvärbana borde byggas bredspårig, på det trafiken från Throndhjem genom Jemtland till Torpshammar och derifrån vidare inom Sverige måtte kunna fortgå utan de med omlastning förenade olägenheter: att, enär vid en så stor och tung trafik, som antagligen komme att ega rum å berörda bana, omlastning i allmänhet icke kunde verkställas från vagn till vagn, nödvändigt blefve att på omlastningsstationen inrätta särskilda sidospår, upplagstomter och packhus, hvaraf högst betydliga kostnader föranleddes; att, om det vore angeläget under fredstid söka förekomma de hinder och uppehåll för trafiken, som förorsakades af spårvidds-skifte, sådant vore ännu nödvändigare under krigstid, då nyttan af jernbanorna i så väsentlig grad vore beroende deraf, att hvarje tåg framkomme så skyndsamt som möjligt och på bestämd tid, och att det knappast behöfde påpekas, hvilka ödesdigra olyckor kunde föranledas deraf, att ett militärtåg under krigstid måste uppehållas för omlastning, magasinering och förnyad expedition; att å en bredspårig bana med hennes bredare vagnar samma transport kunde verkställas med mindre antal vagnar och kortare tåg, än på en smalspårig bana; samt att med afseende härå driftkostnaderna å en bredspårig bana, under förutsättning af stor trafik, blefve billigare än på den på den smalspåriga. De militäre embetsmän, som deltagit i ärendets behandling inom Kommissionen, hafva ansett det ligga i öppen dag, att bredspårig bana ur militärisk synpunkt vore att föredraga icke allenast i följd af densammas större trafikförmåga, utan äfven derföre att man genom att bygga banan bredspårig komme i omedelbar förbindelse med hela det svenska jernbanenätet, och såmedelst kunde med största möjliga skyndsamhet verkställa militärtransporter från Throndhjem till svenska krigsskådeplatser vid Östersjön. På grund af hvad sålunda och i öfrigt förekommit har, i enlighet med Kongl. Norska Regeringens derom gjorda framställning, under den 13 i denna månad aflåtits nådig proposition till Norges Storting, hvori föreslås, att Stortinget måtte medgifva sådan förändring uti den förut bestämda planen för jernvägsanläggningen från Throndhjem öfver Mæraker till riksgränsen, att spårvidden blefve 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått) och banan i öfrigt byggdes i hufvud-

saklig 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, har bemälda Styrelse uti underdånigt memorial den 21 i denna månad anmält att, enär den på de förberedande arbetena å jernvägsanläggningen från Storvik till riksgränsen högst väsentligt inverkan frågan, om hvilken spårvidd skulle användas å tvärbanan, kräfdde 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 öfverlemna 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 såväl 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 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 skillnad så ringa i förhållande till de för trafiken ovärderliga fördelar som vunnas 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.

Äfven om smalspåriga jernvägar, der lokala förhållanden eller andra omständigheter försvåra anläggning af bredspåriga sådana, må föredragas framför dessa, torde 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 svenska stambanor. Till stöd för denna åsigt anser Kongl. Maj:t sig endast böra hänvisa till de skäl, som blifvit återopade 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 svenska delen af nyssnämnda tvärbana föreslå spårvidden till 3,59 fot, ega numera ej samma betydelse, sedan utsigt är för handen, att icke allenast

Sundsvall—Torpsammars-banan, utan äfven jernvägen från Throndhjem till riksgränsen kunna komma att byggas bredspåriga.

Hvad angår den af ifrågavarande bandels utvidgning till bred spårvidd föranledda tillökning i kostnad, uppgår densamma, enligt hvad förut är nämnt, till 23,367 R:dr för hvarje mil eller, under förutsättning att bandelen, sedan dess sträckning blifvit i allo bestämd, kommer att, såsom hittills varit antaget, hålla i längd 27 mil 30,646 fot, sammanräknadt till endast 653,947 R:dr. Detta belopp motsvarar icke på långt när det af Jemtlands län till ifrågavarande jernvägsanläggning utfästa bidrag. De många och stora, af spårviddens förändring till 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt mått) härflytande fördelarne kunna således vinnas, utan att statsverket får vidkännas någon utgift utöfver hvad som för banans anläggning med 3,59 fots spårvidd erfordras. Medelst anlitande af nämnda bidrag kunna jemväl de ökade kostnaderna för bandelens utvidgning till bred spårvidd bestridas utan att afvikelse behöfver ske från den uti Riksdagens förutnämnda skrifvelse den 4 i denna månad omförmälda plan i afseende å de årliga anslagsbeloppen för stambanarbetenas fortsättande.

Kongl. Maj:t vill alltså härmed föreslå Riksdagen,

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

De ärendet tillhörande handlingar skola tillhandahållas vederbörande Utskott; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

Åxel Bergström.

Vördsam Promemoria

till Herr Statsrådet och Chefen för Kongl. Civil-departementet,

Då vid sistlidne riksdag beslut fattades derom, att norra stambanan i sin fortsättning norr om Gefle—Dala-banan skulle anläggas dels med samma spårvidd af 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt) som statens öfriga stambanor, men med så kallad lätt öfverbyggnad på bandelen emellan Storvik å nyssnämnda bana och Torpshammar, eller den punkt der denna bana sammanträffade med tvärbanan emellan Sundsvall och riksgränsen, och dels med smal spårvidd af 3 fot 6 tum (engelskt) å delen emellan Torpshammar och riksgränsen mot Norge, så grundade sig detta beslut på det förhållande, att fortsättningen af denna stambanedel emellan riksgränsen och Throndhjem var beslutad att anläggas med den sistnämnda smalare spårvidden, äfvensom att den enskilda under anläggning varande bandelen emellan Torpshammar och Sundsvall var bestämd för samma smalare spårvidd. En olikhet i spårvidden å bandelen emellan Torpshammar och riksgränsen mot den å de andra båda bandelarne, i förening hvarmed den skulle utgöra en sammanhängande jernvägsförbindelse emellan Sundsvall och Throndhjem, skulle således föranledt till *en* omlastning för allt gods, som från Jemtland fördes till Throndhjem och tvärtom, samt till *tvänne* omlastningar för transitofarten emellan Throndhjem och Sundsvall. Genom den bredare spårviddens bibehållande från Storvik ända upp till Torpshammar vinnes den isynnerhet för vår bergs- och skogshandtering stora och viktiga fördelen, att jernvägsförbindelsen emellan de i det mellersta Sverige belägna rika malmtillgångar och det vidsträckta skogbärande landet emellan Gefle—Dala-banan och Torpshammar icke kommer att betungas af tidsödande och kostsamma omlastningar.

Om nu spårvidden förändrades äfven å tvärbanan emellan Throndhjem, riksgränsen, Torpshammar och Sundsvall, så att den på denna bana blefve 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum (engelskt) eller lika med den å de öfriga stambanorna, så skulle omlastningar äfven undvikas på denna tvärbana, och hela Sveriges stambanesystem, hvilket, då norra stambanan blifver utsträckt till riksgränsen mot Norge, får en utsträckning af omkring 193 mil, skulle derigenom blifva af samma spårvidd, hvarpå samma gods- och personvagnar öfverallt kunde användas.

Tager man nu i betraktande, att till dessa stambanor redan stöta 17,7 mil norska jernbanor af samma spårvidd och omkring 40 mil enskilda svenska jernbanor af äfvenledes samma spårvidd, samt att under loppet af 2 å 3 år efter all sannolikhet ytterligare 50 å 60 mil bredspåriga enskilda jernbanor komma i förbindelse

med stambanorna, hvarigenom ett sammanhängande jernvågssystem i Sverige och Norge uppkommer af icke mindre än 317 å 325 mils längd, hvilka alla genom jernbanan emellan riksgränsen och Throndhjem komma i förbindelse med den enda under alla årstider tillgängliga och isfria hamnen vid Throndhjem; så kan det väl svårligen förnekas, att ju icke bibehållandet af samma spårvidd å hela detta vidt utgrenade jernvågssystem skulle i kommersielt hänseende bereda stora fördelar genom undvikandet af omlastning och i militäriskt hänseende gifva de förenade rikenas försvar en ökad styrka.

Enligt min åsigt öfvervåga dessa fördelar vida den ökade kostnad, som med den bredare spårvidden är förenad, ty om den direkta omlastningskostnaden icke till en början, då rörelsen är jemförelsevis ringa, skulle motsvara den årliga räntan af det större kapital, som för den bredare spårvidden erfordras, så medföra dock alltid omlastningar tvänne ganska väsendtliga olägenheter, nemligen tidsförlust och godsets större eller mindre försämring genom omlastningen, hvilka olägenheter, om 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 fortfara och blifva större i samma mån som rörelsen ökas.

Ehuruväl någon detaljerad beräkning ännu icke blifvit uppgjord öfver den tillökning i anläggningskostnad, som den bredare spårvidden skulle erfordra å bandelen emellan Torpshammar och riksgränsen, så kan man dock på grund af de beräkningar, som i detta afseende blifvit gjorda å bandelen emellan Storvik och Torpshammar, med säkerhet antaga, att de å den förstnämnda bandelen, oaktadt lokalen der företer större svårigheter än å den sistnämnda, icke skulle komma att öfverstiga 25,000 riksdaler för mil, eller för hela denna 27,8 mil långa bandelen 695,000 riksdaler.

Denna summa, som dessutom bör icke obetydligt minskas, dels derföre att en kostsam omlastningsstation vid sammanknytningspunkten undvikes, och dels till följd af det mindre vagnantal, som erfordras för rörelsens bedrivande, då omlastning icke ifrågakommer, är icke af den betydighet, att den kan rättfärdiga en brytning af spårvidden å svensk sida.

Till hvilket belopp kostnaderna för den bredare spårvidden inom Norge skulle komma att uppgå, derom kan jag naturligtvis icke yttra mig, då jag icke närmare känner dervarande lokala förhållanden. Att de till följd af terrängsvårigheterna måste blifva större än i Sverige är klart, men äfven om de skulle komma att uppgå till dubbla beloppet af det emellan Torpshammar och riksgränsen beräknade, eller till 50,000 riksdaler för mil, så skulle totalkostnaden för denna endast 9,6 svenska mil långa bandelen ändå icke komma att uppgå till mer än 480,000 riksdaler.

På grund häraf, och då den hastigt stigande rörelsen på de redan trafikerade stambanorna synes berättiga till det antagande, att trafiken på norra stambanans fortsättning emellan Storvik och riksgränsen äfven kommer att blifva ganska betydlig, samt då såväl vår egen erfarenhet inom landet som den fullständiga utredning rörande olikhet i spårvidd å jernbanor som stå i samband med hvarandra och utgöra en sammanhängande kommunikationsled, hvilken år 1871 företogs, och hvilken till alla delar öfverensstämmer med den nyligen i England företagna vidlyftiga undersökningen om förändring af spårvidden å de indiska jernbanorna, gifver vid handen, att olikhet i spårvidden å sammanhängande jernbanor icke medför någon så stor besparing i anläggningskostnad, som motsvarar dermed för trafiken förenade olägenheter, har jag ansett mig böra ifrågasätta, huruvida det icke skulle vara skäl, att innan den norra stambanan emellan Torpshammar och riksgränsen bringas till verkställighet, framställning gjordes till Norska Regeringen med anhållan om att denna såväl för Norge som Sverige viktiga fråga om spårviddens förändring å den beslutade bandelen emellan Throndhjem och riksgränsen, till likhet med den å svenska statens stambanor, eller från 3 fot 6 tum engelskt till 4 fot 8 $\frac{1}{2}$ tum samma mått med en vigt å rälerna af 15 $\frac{1}{2}$ å 16 $\frac{1}{2}$ för löpande fot, måtte å norsk sida tagas i noggrannt öfvervägande.

Stockholm den 17 Juli 1873.

Carl G. Beijer.

*Utdrag af Protokollet öfver Civil-ärenden. hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Stats-Rådet å Stockholms Slott den 24 April 1874.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena *Björnstjerna*;
Statsråden: *Bredberg*,
Berg,
Wærn,
Wennerberg,
Bergström,
Friherre *Alströmer* och
Weidenhielm.

Vidare föredrog Departementets-chefen.

26:o.

En af Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader väckt fråga derom, att den jernväg, som kommer att från Torpshammar eller annan punkt å den från Storvik uppåt gående stambanan anläggas till riksgränsen mot Norge, en norsk stambana från Thronhjem till mötes, må byggas bredspårig.

Stats-Rådet hemställde, att Kongl. Maj:t måtte medelst nådig proposition, så lydande som bilagan till detta protokoll utvisar, föreslå Riksdagen att, 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 skulle fortlöpa till riksgränsen mot Norge, medgifva att samma tvärbana må byggas med spårvidd af 4 fot 8¹/₂ tum (engelskt mått), under förutsättning att tvärbanans fortsättning inom Norge till Thronhjem erhöles samma spårvidd.

Denna hemställan blef af Hans Maj:t Konungen i nåder bifallen.

Ex protocollo

Otto W. Seippel.