

## N:o 88.

Ank. till Riksd. Kansli den 19 Maj 1875, kl. 1 f. m.

*Utlåtande, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående fastställande af sträckning för de delar af beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas riktning hittills icke blifvit slutligen bestämd, och dels inom Riksdagen väckta motioner i samma ämne.*

(R. A.)

Uti nådig proposition af den 27 nästlidne April (intagen under N:o 42 i 1:sta samlingen af Bihanget till Riksdagens protokoll) har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att medgifva

*antingen* att den år 1873 beslutade tvärbanan, hvilken afser att tillsammans med Sundsvall—Torpshammars-banan och en Norsk jernväg mellan Trondhem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må, hvad angår den hittills stridiga sträckningen, dragas ifrån Torpshammar vester ut till Ånge och derifrån i nordvestlig riktning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott; att den uppåtgående stambanan, så vidt fråga är om dess hittills obestämda riktning, må sträckas från Hybo öfver Välje till Ånge; samt att derjemte må byggas en jernväg från Gällösundet i nordostlig riktning till Håsjö;

*eller ock*, i händelse denna framställning icke i allo af Riksdagen bifölles, att den uppåtgående stambanan må dragas från Hybo öfver Välje till Torpshammar samt tvärbanan från Torpshammar öfver Håsjö, Dusanäsviken och Östersund till Näskott.

Härjemte har uti inom Kamrarne väckta motioner föreslagits, af Herr *E. Frisk* (motion i Första Kammaren N:o 43): det ville Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhålla om uppdrags meddelande åt en komité att efter anstald noggrann undersökning meddela yttrande i ifrågasvarande hänseende, så att derå ett beslut om Norra stambanans sträckning kunde grundas och åt hvilken komité Kongl. Maj:t nådigst skulle meddela nödiga föreskrifter för dess verksamhet, börande komitén bestå af elfva personer, deraf de 5 nordligaste länens landsting skulle välja hvarterdera en och Kongl. Maj:t i näder tillsätta de öfriga, samt att Riksdagen i sammanhang härmed ville ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af femton tusen kronor för erforderliga kostnaders betäckande;

af Herr *P. Staaff* (motion i Andra Kammaren N:o 159):

a) att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla om förordnande af en komité af 10 personer, deraf landstingen i Gefleborgs, Vester-Norrlands, Jemtlands, Vester- och Norrbottens län skulle välja hvarterdera en, samt Kongl. Maj:t sjelf behagade tillsätta de öfrige, hvilken komité skulle hafva att taga noggrann och tillförlitlig kännedom af alla de omständigheter, som borde vid bestämmandet af Norra stambanans rätta sträckning tagas i betraktande, såsom utom annat: folkmängd, bevillning, odling, odlingsbarhet, bergsbruk, industriel utveckling i öfrigt, tillfälle till ytterligare utveckling deraf samt trafikförmåga inom de särskilda orter, der jernvägens framdragande ifrågasättes, och sedermera genom resor utefter de föreslagna bansträckningarne förvärfva nödiga insigter om trakterna samt derefter framlägga inför Kongl. Maj:t underdånigt förslag huru Norra stambanan borde, för att motsvara dess egentliga och enda ändamål, läggas; samt

b) att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett förslagsanslag af 20,000 kronor till betäckande af de i och för komiténs verksamhet erforderliga kostnader;

af Herr *J. Brun* (motion i Första Kammaren N:o 41):

att Riksdagen behagade besluta att Norra stambanan skall från trakten af Hybo i Vestra Helsingland ledas till granskapet af de i norra Helsinglands storbygd belägna sjöarne södra och norra Dellen samt genom Delsbo, Bjuräkers, Bergsjö och Hassela socknar samt Medelpad till någon punkt i närheten af Stödesjön, för att derifrån vidare ledas norrut till Angermanelfven i den riktning, som kan varda bestämd; samt

af Herr *F. Malmberg* (motion i Andra Kammaren N:o 136):

att den stridiga delen af Norrlands jernbana ifrån Hybo till Krokom må förläggas i den östliga riktningen »Hybo—Johannisfors—Stöde-

sjön—Håsjö—Stugun—Östersund—Krokom», såsom för hela vårt land och speciellt för Norrland den fördelaktigaste sträckningen.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition och omförmälda fyra motioner hafva af Stats-Utskottet, till hvars handläggning de remitterats, i ett sammanhang behandlats.

Beträffande till en början Herrar Bruns och Malmbergs motioner, för så vidt de afvika från Kongl. Maj:ts förslag och afse Norra stambanans dragning från Hybo, icke till Vålje, utan i en östligare riktning förbi Johannisfors till Stödesjön bredvid Torpshammar, delar Utskottet den så väl af Chefen för civil-departementet i det den nådiga propositionen bilagda protokoll öfver civil-ärenden, som af Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader i dess underdåniga utlåtande den 30 sistlidne Mars uttalade åsigt, att anläggning af linien Hybo—Johannisfors—Torpshammar icke bör ifrågakomma. Denna linie är 3 mil 8,500 fot längre och i anläggningskostnad 2,900,000 kronor dyrare än den i Kongl. Maj:ts senare alternativ föreslagna linien Hybo—Vålje—Torpshammar, och några skäl till en så stor och kostsam afvikelse från stambanans hufvudriktning i norr och söder, med deraf föranledd omväg för all från Håsjö och de norr derom belägna trakter till rikets södra delar gående trafik, synas så mycket mindre förefinnas som genom anläggningen af en endast  $3\frac{1}{2}$  mil lång enskild bibana från Hudiksvalls jernväg till stambanan vid Hybo, för hvilken anläggningskostnaden beräknats till 2,100,000 kronor, den med stambanan afsedda förbindelsen, om trafikens behof dertill föranleder, kan åstadkommas, och Hudiksvalls stad derigenom sättas i direkt jernvägsförbindelse med det inre landet.

I afseende åter å Kongl. Maj:ts i den nådiga propositionen afgifna två särskilda alternativa förslag, anser sig Utskottet först böra meddela följande upplysningar angående de deri förekommande bandelars och de af dessa bildade hela jernvägsliniers väglängd, anläggningskostnad och svårare lutningar; hvarjemte och då, på här nedan anförda skäl, i afseende å det senare alternativet Utskottet anser den förändring kunna ifrågakomma, att Östersund endast indirekt medelst en bibana beröres, Utskottet ansett sig böra meddela enahanda upplysningar i afseende å detta alternativ efter iakttagande af berörda förändring. För jemförelsens underlättande har Utskottet sammanfattat uppgifterna härom i följande tabellariska uppställning:

Bandel.	Väglängd.	Anläggnings- kostnad, i kronor.	Lutningar af		
			1:60.	1:61—79.	1:80—99.
A) Linien Hybo—Välje—Ånge—Gällösund—Östersund—Näskott med bibanor Ånge—Torps- hammar och Gällösund—Håsjö (Kongl. Maj:ts förra alternativ).					
Hybo—Välje .....	3 mil 14,000 fot.	2,086,000: —	9,900 fot.	14,400 fot.	8,300 fot.
Välje—Ånge .....	6 " 13,100 "	3,480,000: —	1 mil 28,600 "	23,700 "	5,700 "
Ånge—Gällösund .....	4 " 23,100 "	2,841,950: —	2 " 80 "	20,200 "	9,120 "
Gällösund—Östersund...	4 " 22,400 "	2,830,050: —			
Östersund—Näskott.....	2 " 3,200 "	1,244,000: —	4,560 "	—	12,670 "
Ånge—Torpshammar ...	3 " 16,500 "	2,035,000: —	20,380 "	15,700 "	8,800 "
Gällösund—Håsjö.....	6 " 1,800 "	3,718,000: —	22,500 "	19,900 "	19,500 "
Summa	30 mil 22,100 fot.	18,235,000: —	5 mil 14,020 fot.	2 mil 21,900 fot.	1 mil 28,090 fot.
B) Linien Hybo—Välje—Torpshammar—Håsjö—Dusnäsviken—Östersund—Näskott (Kongl. Maj:ts senare alternativ).					
Hybo—Välje .....	3 mil 14,000 fot.	2,086,000: —	9,900 fot.	14,400 fot.	8,300 fot.
Välje—Torpshammar ...	6 " 31,000 "	4,264,000: —	3 mil 14,000 "	22,600 "	7,400 "
Torpshammar—Håsjö ...	7 " 2,800 "	4,100,000: —	1 " 15,200 "	14,000 "	15,100 "
Håsjö—Dusnäsviken ...	4 " 32,400 "	2,630,000: —	12,900 "	4,100 "	6,100 "
Dusnäsviken—Östersund	3 " 35,500 "	2,566,000: —	1 " 6,600 "	23,500 "	13,600 "
Östersund—Näskott.....	2 " 3,200 "	1,244,000: —	4,560 "	—	12,670 "
Summa	28 mil 10,900 fot.	16,890,000: —	6 mil 27,160 fot.	2 mil 6,600 fot.	1 mil 27,170 fot.
C) Linien—Hybo—Välje—Torpshammar—Håsjö—Dusnäsviken—Näskott, med bibana till Östersund.					
Hybo—Välje .....	3 mil 14,000 fot.	2,086,000: —	9,900 fot.	14,400 fot.	8,300 fot.
Välje—Torpshammar ...	6 " 31,000 "	4,264,000: —	3 mil 14,000 "	22,600 "	7,400 "
Torpshammar—Håsjö ...	7 " 2,800 "	4,100,000: —	1 " 15,200 "	14,000 "	15,100 "
Håsjö—Dusnäsviken ...	4 " 32,400 "	2,630,000: —	12,900 "	4,100 "	6,100 "
Dusnäsviken—Näskott	5 " 6,700 "	3,236,000: —	4,200 "	12,000 "	12,600 "
Lith—Östersund .....	1 " 20,800 "	1,079,000: —	21,000 "	4,000 "	2,300 "
Summa	28 mil 35,700 fot.	17,395,000: —	6 mil 5,200 fot.	1 mil 35,100 fot.	1 mil 15,800 fot.

Härjemte får Utskottet erinra derom, att väglängden utgör, mellan Storvik och Hybo 14 mil 22,900 fot, mellan Näskott och Riksgränsen 13 mil 1,446 fot, mellan Riksgränsen och Trondhjem 9 mil 21,643 fot samt mellan Sundsvall och Torpshammar 5 mil 20,800 fot.

Vid bedömande af Kongl. Maj:ts två alternativa förslag torde det vara lämpligt att återkalla i minnet de beslut, som beträffande ifrågavarande jernvägsanläggning förut fattats. 1873 års Riksdag beslöt 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 på sträckningen mellan Sundsvall och Riksgränsen; *dels* ock af en *smalspårig* tvärbana med lika öfverbyggnad, som utgående från Torpshammar eller annan punkt på berörda sträckning skulle fortlöpa, vare sig i sydligare eller nordligare läge, med direkt eller indirekt beröring af Östersund till Aspåsnäset eller Krokomb samt fortsätta derifrån till Riksgränsen, en norsk statsbana från Trondhjem till mötes.

Den modifikation häri, som af påföljande eller 1874 års Riksdag, uppå Kongl. Maj:ts proposition, medgafs, bestående deri att jemväl tvärbanan skulle byggas bredspårig, har visserligen underlättat möjligheten af ett förslag sådant som det i förra alternativet af Kongl. Maj:t framlagda, med möte mellan stam- och tvärbanan vid Änge samt en särskild bana mellan Gällösund och Håsjö, men de af så väl Kongl. Maj:t som Riksdagen uttryckligen uttalade motiven för tvärbanans byggande bredspårig, hade intet att göra med *banans sträckning*. I detta afseende kvarstå ännu samma motiv, som lågo till grund för hela det år 1873 fattade beslutet, hvarmed i hufvudsaklig grad afsågs att medelst *stambanan* ävaga-bringa oafbruten samfärdsel mellan Norrland samt det öfriga riket och utlandet under det förbindelsen med Trondhjemsfjorden borde åstadkommas medelst *tvärbanan* med sträckning genom Jemtland. Det förstnämnda viktiga ändamålet skulle enligt Utskottets åsigt allt för litet tillgodoses, om Riksdagen bifölle Kongl. Maj:ts förra alternativ, innefattande stambanans dragning så långt åt vester som till Änge och en särskild, temligen godtyckligt från Gällösund utgående bana till Håsjö. Genom detta alternativ förkortas visserligen vägen till och från Jemtland, men i samma mån förlänges ock vägen till och från det öfriga Norrland.

Så skulle, om det förra alternativet antoges, väglängden från Håsjö och hela det norr och öster derom belägna Norrland till Näskott och i följd deraf äfven till Trondhjem med dess isfria hamn ökas med 2 mil 24,300 fot, vägen från Håsjö till Sundsvall ökas med 7 mil 2,600 fot och vägen från Håsjö till Hybo och hela den sydligare delen af riket med 3

mil 4,200 fot, allt jemfördt med de väglängder, som uppkomma om det sednare alternativet antages. Då till Jemtland finnas kommunikationsleder, nemligen en god landsväg från Torpshammar till Östersund, å ena sidan, och segelleden från Bräcke till Pelgerimstad med fortsättning af landsväg till Lillviken och derifrån sjökommunikation till Östersund, å den andra; hvaremot den östliga linien delvis saknar alla kommunikationer för en tidsenlig samfärdsel, synes så mycket mindre skäl förefinnas att vid stambanans förläggande göra ett allt för stort afseende på Jemtlands behof till men för det öfriga Norrland.

Ofvan omförmälda utdrag af protokollet öfver civil-ärenden gifver vid handen, att motivet för linien Välje—Ånge i det förra alternativet varit en önskan att utleta en linie med fördelaktigare lutningsförhållanden än linien Välje—Torpshammar i det sednare alternativet, men detta motiv synes Utskottet i och för sig ej innefatta tillräckligt stöd för stambanans dagning så långt åt vester genom Jemtland, om förhållandenas natur i öfrigt skulle gifva en större betydelse åt samtliga de öfriga Norrländska landskapens behof att få banan dragen mera åt öster, såsom ursprungligen varit ifrågasatt. I detta afseende innehåller Herr Bruns motion på statistiska uppgifter grundade data, hvilka synts Utskottet upplysande. Af dem visar sig, att folkmängden i samtliga de fem norrländska länen utgör tillsammans

550,837 innevånare	
hvaraf på Jemtlands län, Herjeådalen deri inberäknad,	
kommer blott	72,506
att inom de norrländska länen folkmängdstillväxten år 1873 utgjort:	
i procenttal för Gefleborgs län	2,22,
» » för Vester-Norrlands län	2,46,
» » för Vesterbottens län	1,54,
» » för Norrbottens län	2,15,
men inom Jemtlands blott	1,50;
att således Jemtlands län har ej stort mer än $\frac{1}{8}$ af hela Norrlands befolkning;	
att vidare uppskattade fastighetsvärdet för hela Norrland utgör kronor	202,200,513,
deri Jemtland har andel för blott	22,678,000;
att uppskattade inkomsten för samtliga norrländska länen utgör kronor	31,512,595,
deraf Jemtlands län eger endast	2,363,442;
att summan af bevillningen efter alla tre artiklarne utgör för de fem norrländska länen kronor	402,067,
men att Jemtlands län dertill bidrager med endast	» 35,819;

och att Jemtlands län således uti alla dessa viktiga hänseenden intager knappast en tiondedel af det sammanlagda Norrland, hvadan för dess skull Norra stambanan icke torde böra förläggas i en riktning, som skulle vara ofördelaktig för de öfriga, mera betydande norrländska länen, detta så mycket mindre, som Jemtland ändock får förmånen af jernvägsförbindelse, nemligen från öster till vester.

Ett till Utskottet aflemnadt officiellt intyg utvisar ock i enahanda afseende, att bevillningen ensamt för Hudiksvalls stad och Norra Helsinglands fögderi i Gefleborgs län med 1,184 kronor öfverstiger bevillningen för hela Jemtlands län.

Den trafik för transport af skogsprodukter, som antagits komma banan enligt förra alternativet till del, synes Utskottet ej kunna blifva betydlig. Sedan tvärbanan öppnat väg från Storsjön till Trondhjem, uppkomma sannolikt åtskilliga sågverk kring stranden af Storsjön och anläggas genom enskild företagsamhet åtskilliga kommunikationsleder dit. Det kan vid sådant förhållande lika väl antagas, att skogstillgångarne omkring Refsundssjön söka sig väg till Storsjön och derifrån vidare till Norge, som att de komma att fraktas öster eller söderut på jernbanan, hvilken derjemte får en farlig konkurrens i de billigare flottlederna.

Utskottet finner alltså Kongl. Maj:ts sednare alternativ ega företräde framför det förra. Det sednare alternativet medgifver ock, hvad angår beröringen af Östersund, ett underordnad alternativ, afseende omedelbar förbindelse mellan Dussnäs-viken och Näskott öfver Lith samt åstadkommande af förbindelse med Östersund genom anläggande af bibana från Lith söder ut till nämnda stad. Utskottet anser detta sistnämnda alternativ ega mera skäl för sig än den af Kongl. Maj:t föreslagna direkta beröringen af Östersund. Linien Dussnäs-viken—Östersund är i afseende å lutningsförhållanden särdeles ogynsam; den utgör 3 mil 35,500 fot och har en lutning af 1:60 på ej mindre än 1 mil 6,600 fot. Den direkta beröringen af Östersund förorsakar ock för hela trafiken från Håsjö till Näskott och Norge en omväg af 32,000 fot eller nära en mil. Dessa olägenheter af en svårare och längre bandel på den egentliga trafikleden motsvaras icke af fördelen utaf direkt beröring med en så liten stad som Östersund med ej fullt 2,000 innevånare, utan har Utskottet ansett mera skäl förefinnas att, äfven med den ökade kostnad af 505,000 kronor, som deraf uppkommer, åstadkomma förbindelsen med Östersund medelst en bibana.

Utskottet förordar alltså Kongl. Maj:ts sednare alternativ med den förändring att Östersund endast med bibana beröres. Jemfördt med Kongl. Maj:ts förra alternativ, utvisar det sednare alternativet med berör-

da förändring en minskad väglängd af 1 mil 22,400 fot och en minskad anläggningskostnad af 840,000 kronor, och om lutningen af 1:60 på det förra alternativet förekommer endast på en sträcka af 5 mil 14,020 fot och på det sednare med bibana till Östersund på 6 mil 5,200 fot, är å andra sidan lutningen af 1:61—79 på sednare alternativet med bibanan så mycket mindre eller endast 1 mil 35,100 fot mot 2 mil 21,900 fot på det förra alternativet.

Som öfvergången vid Torpshammar öfver Ljungan till följd af ofördelaktiga lutningsförhållanden är svår, har Utskottet ansett det böra öfverlätas åt Kongl. Maj:t att, om en lättare öfvergångspunkt i närheten af Torpshammar kan uppletas, densamma använda.

Utskottet bör vidare omförmåla att i skrifvelse den 4 dennes dåvarande Chefen för civil-departementet fästat uppinärksamheten derpå att den i ofvan omförmålda civilprotokoll å sid. 11 uppgifna kostnad för det af åtskilliga representanter från Norrland förordade jernvägssystem, 36,759,000 kronor, rätteligen bort jämföras, icke såsom i protokollet skett, med kostnaden för det af jernvägsbyggnadsstyrelsen förordade system, efter afdrag af de utaf Jemtlands landsting erbjudna 900,000 kronor, utan med sistberörda kostnad *utan* nämnde afdrag, i följd hvaraf skilnaden till fördel för jernvägsbyggnadsstyrelsens system blefve icke 6,173,000 kronor, utan 5,273,000 kronor.

På grund af hvad ofvan blifvit anfördt, hemställer Utskottet:

- 1:o) att, med hufvudsakligt bifall till det af Kongl. Maj:t föreslagna sednare alternativ, Riksdagen måtte besluta, att den från Hybo uppåtgående jernbanan skall dragas öfver Välje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som medgifver bekvämare anknytning än Torpshammar och af Kongl. Maj:t må bestämmas, samt vidare från Torpshammar eller berörda punkt till Håsjö; äfvensom af en jernbana från Håsjö till Dusnäsviden och vidare derifrån norr om Östersund till Näskott, med bibana till Östersund;

att Riksdagen måtte medgifva, att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågavarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge må få utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas



användas till jervägsbyggnader å vare sig de förut till sin sträckning bestämda eller de häröfvan omförmälda delar af ifrågavarande jernbanor.

Under förutsättning af bifall till hvad Utskottet här ofvan föreslagit, hemställer Utskottet, som genom sin här ofvan gjorda hemställan meddelat yttrande i anledning af Herrar Bruns och Malmbergs motioner,

2:o) att Herrar Frisks och Staaffs motioner om förordnande af en komité för yttrandes meddelande angående ifrågavarande jernbanors rätta sträckning må anses hafva förfallit.

Stockholm den 18 Maj 1875.

Å Stats-Utskottets vägnar:

ARVID FR:SON POSSE.

### Reservationer:

af Herr *L. Nordenfelt*, med hvilken Herr *F. Brusewitz* instämt:  
»Vid jemförelse emellan linien Hybo, Välje, Torpshammar, Håsjö, Lith, Näskott med bibanan Lith—Östersund, som jag vill kalla det *Östra Alternativet* å ena sidan och linierna Hybo, Ånge, jemte Torpshammar, Ånge, Östersund, Näskott samt Gällösund, Håsjö, hvilka jag kallar det *Vestra Alternativet* å andra sidan, anser jag mig böra tillmäta hvardera af dem följande hufvudsakliga fördelar, nemligen:

*det Östra Alternativet,*

att det medför kortare väglängder att trafikera för innevånarne uti norra delen af Angermanland, Vesterbottens och Norrbottens län af 3 mil 4,200 fot söderut, 2 mil 24,300 fot till Throndhjem och 7 mil 2,600 fot till Sundsvall samt förkortar vägen från Stockholm till Sundsvall med 2 mil 34,600 fot;

- att det kostar 840,000 kronor mindre att utföra;
- att det redan vid tvärbanans byggande mera närmar sig ofvannämnde landsdelar;
- att det ligger närmare den mera befolkade kuststräckan;

*det Vestra Alternativet,*

att det vida bättre tillgodoser det inre landets behof af lättade kommunikationer och dess förbindelse med hafvet, omfattar ett vida större trafikområde, öppnar detsamma för befolkning, odling och industri samt gör dess skogar och andra produkter tillgängliga;

att det medför kortare väglängder att trafikera från Trondhjem till Hybo af 6 mil 11,100 fot, från Trondhjem till Sundsvall af 2 mil 12,700 fot, och från Storsjön till Sundsvall af 6 mil 34,500 fot;

att det redan under arbetstiden, i den mån hvarje del af banan till exempel till Ange, till Refsundsjön och till Storsjön blir fullbordad, lemnar en betydligt större trafikinkomst, hvilken blifver ännu mera öfvervägande sedan hela systemet till Ängerman-elfven blifvit fullbordadt;

att det gör möjligt för Jemtlands kring Storsjön bosatta befolkning att bibehålla sina handelsförbindelser med Sundsvall;

att anläggningskostnaden för banan emellan Gällösund och Håsjö tills vidare kan inestå, hvarigenom det behöfliga anläggningskapitalet tills vidare blifver 2,878,000 kronor mindre än för det östra alternativet;

att jemväl trafikostnaden blifver betydligt lägre ända till den tid då Gällösund--Håsjö-banan eller en motsvarande bana i annan riktning uppåt Ängerman-elfven blifvit nära fullbordad.

Angående de kortare väglängderna att trafikera å det östra alternativet till Stockholm och till Throndhjem, likasom å det vestra emellan Throndhjem och Sundsvall, vill jag anmärka, att, vid de långa afstånd för jernvägsfrakt, hvarom här är fråga, nemligen från Stockholm till Håsjö 52 mil 16,700 fot, från Stockholm till Sundsvall 50 mil 34,700 fot, från Throndhjem till Håsjö 32 mil 26,189 fot, från Throndhjem till Sundsvall 43 mil 1,089 fot, en längdskilnad af 2 å 3 mil icke väsentligt inverkar på fraktkostnaden.

Hvad beträffar den 7 mil 2,600 fot kortare väglängden till Sundsvall från Håsjö efter det östra alternativet för Ängermanlands—Vesterbottens läns och Norrbottens trafik, så synes mig ofvannämnda landsdelar endast komma att hafva en ringa beröring med Sundsvall, enär dels de säkerligen komma att taga och lemna sina varor under sommaren på sjön vid närmaste hamnar, och då dessa lika som Sundsvalls äro tillfrusne, från

eller till Throndhjem, och dels Sollefteå kommer att i anseende till dess närmare läge såsom upplags- och onsättningsplats för dessa landsdelar taga försteget framför Sundsvall.

Hvad åter angår den omständigheten, att man redan vid tvärbanans byggande med det östra alternativet mera närmar sig ofvannämnda nordliga landsdelar, förhåller det sig så, att ingen särdeles stor trafik kan tillkomma banan vid Håsjö förr, än densamma blifvit utsträckt nära till Sollefteå, enär afståndet från Norra Ångermanland, Vesterbottens och Norrbottens län efter befintliga landsvägar är fem mil kortare till Sundsvall än till Håsjö.

Fördelen af det östliga alternativets läge närmare den mera befolkade kuststräckan minskas väsentligen deraf, att afståndet till kusten likväl är  $5\frac{1}{2}$  à 8 mil, att icke vägar finnas anlagda från kusten till stambanan, med undantag af dem från Hudiksvall, Sundsvall, utefter Indals-elfven och från Sollefteå, samt att bibanor eller nya landsvägar efter all anledning med större fördel uppsöka Sundsvall—Torpshammarbanan eller Norra banans fortsättning emellan Håsjö och Sollefteå, än Vålje—Torpshammar—Håsjö-linien.

Efter öfvervägande af de olika liniernas förhållande till den stora trävarurörelsen och jämförande af de sannolika jernvägsfrakterna med officiella uppgifter om flottningskostnaderna på Ljunga-elf, Gim-ån från Refsundsjön och Indals-elfven från Storsjön, jemväl med fästadt afseende på erhållna tillförlitliga uppgifter om ränteförlust och skada på det virke, som flottas samt den billigare fraktkostnaden till England från Throndhjem emot från Sundsvall, har jag kommit till den bestämda öfvertygelsen, att det vestra alternativet har ett stort företräde framför det östra med afseende på blifvande inkomst af trafiken.

Den särdeles billiga flottningskostnaden, så väl på Indals-elfven, som på nedre delen af Gim-ån, jemte den längre vägen till Sundsvall från Storsjön, efter det östra alternativet, gifva öfvertygande skäl att antaga, det hvarken timmer, bjelkar, plank eller bräder, om detta alternativ föredrages, kommer att sändas med jernvägen emellan Storsjön och Torpshammar, annat än undantagsvis eller kortare sträckor.

Då dertill kommer, att befolkningen i dessa trakter är så obetydlig och så spridd, att densamma icke kan bereda banan någon synnerlig trafik, så skulle å denna bandel, mellan Torpshammar och Näskott af omkring 17 mils längd, så vidt jag kan inse, inkomsterna af trafiken icke ens förslå, att betäcka de löpande utgifterna.

Från Storsjön till Trondhjem är afståndet 20 mil 34,000 fot och från Storsjön till Sundsvall efter det östra alternativet 23 mil 17,500 fot

samt efter det vestra 16 mil 29,000 fot, allt räknadt från närmaste punkt, hvarest jernvägen efter de olika alternativen skulle beröra Storsjön. Om det vestra alternativet antages, synes mig afgjort, att jernvägen till Sundsvall skall kunna med fördel täfla med jernvägen till Throndhjem om trävarutrafiken från Storsjön, emedan jernvägsfrakten måste med fördel kunna sättas vida lägre per centnermil från Storsjön till Sundsvall, än från Storsjön till Throndhjem. Storsjön ligger nemligen nära 1,000 fot öfver hafvet, och tågen i förstnämnda riktning komma därför hufvudsakligen att gå utföre med lutningarne. Deremot ligger vattendelaren emellan Storsjön och Nordsjön öfver 1,000 fot högre, än förstnämnde sjö, och tågen måste fördenskull först höjas dessa 1,000 fot och sedan åter sänkas dubbelt så mycket. Underhålls- och arbetskostnader måste jemväl blifva vida högre emellan Storsjön och Throndhjem, än emellan samma sjö och Sundsvall. Med öfvervägande stor trafik i en riktning följer, att man kan sätta trafiktaxan i den motsatta skäligen låg för att undvika att köra tomma vagnar, hvarjemte den norska banan med ännu svårare lutningar än den svenska har att lyfta tågen från Trondhjem till gränsen nära 2,000 fot i höjd. Ett öre högre taxa per centnermil emellan Storsjön och Throndhjem gör redan 21 öre per centner och om dertill läggas blott 10 öre för fyra mil längre jernvägsfrakt, kommer man till en fraktskilnad af 31 öre per centner till fördel för Sundsvall, hvaremot skilnaden i frakt och assurans för trävaror till England emellan Throndhjem och Sundsvall i medeltal uppgifvits till högst 20 öre per centner. Till följd häraf bör man kunna antaga, att äfven mycket annat gods än trä skall till och ifrån Storsjön kunna gå öfver Sundsvall i stället för öfver Throndhjem.

Äfven med flottleden på Indals-elfven från Storsjön synes jernvägen kunna täfla, om det vestra alternativet antages, emedan genom försågning vid Storsjön och frakt på jernväg vunnas en betydligt bättre beskaffenhet af det sågade virket och minskade förlagsräntor, hvilka fördelar tillsammans synas väl uppväga den skilnad i transportkostnad, som eger rum till fördel för flottleden.

Det har likaledes blifvit ådagalagdt, att försågning på stället och transport på jernväg till Sundsvall af timmer från Refsundsjön skulle, om det vestra alternativet antages, gifva betydligt större behållning, än flottning af samma timmer till kusten och dess försågning derstädes, samt att för timmer från Ljunga-elf ofvan Angesjön jernvägen kan ingå i allvarlig täflan med flottleden om timret sågas vid Änge. För upptagande af sliper, byggnadstimmer och kol ligger äfven den vestra linien mycket bättre, än den östra, emedan man i större mängd och med mindre

kostnad kan erhålla dessa varor kring stränderna af Hafverösjöarne, Refsundsjön och Storsjön, än utefter det östra alternativet.

Inom Ramsjö och Hafverö socknar ligga nära det vestra alternativet kronoparker med en areal af tillsammans 291,827 kvadratref eller 52,112 tunnland, hvilka genom antagandet af detta alternativ skulle komma att stiga högst betydligt i värde och afkastning. Deremot eger Kronan utefter det östra alternativet endast några mindre kronoparker och boställshemman.

Att kol kan utgöra föremål för jernvägstransport från Storsjön till jernverk belägna vid Ljungan och Ljusnan samt från Refsundsjön ända till Norberg bevisas bäst deraf, att denna vara hittills blifvit förd på jernväg öfver 40 mil. Dessutom lærer man kunna med visshet antaga, att träkol i framtiden kommer att stiga i pris och derigenom bära ändock längre jernvägstransport.

Angående trafikkostnaderna för de olika alternativen, anser jag mig böra erinra att, innan Gällösund—Håsjö-linien eller en emot denna svarande bana i riktning åt Ångerman-elfven blifvit öppnad för trafik, väglängden att trafikera, efter det östra alternativet är 4 mil 15,400 fot längre och har stigningar af 1:60 till 1:79 af 1 mil 10,780 fot mera än efter det vestra.

Hvad beträffar Kongl. Maj:ts framställning derom, att, i händelse linien öfver Ånge och Östersund af Riksdagen föredrages, Riksdagen ville medgifva »att derjemte må byggas en jernväg från Gällösundet i nordostlig riktning till Håsjö, finner jag, att afgörande skäl saknas att nu fatta ett sådant beslut. Ty *dels* bör man kunna antaga, att Riksdagen, då tiden derfor är inne, kommer att bevilja anslag för Norra stambanans fortsättning, åtminstone till Ångerman-elfven, *dels* lærer denna fortsättning, om den nu beslutas, icke komma att verkställas förr än om beslutet uppskjutes, *dels* lærer Håsjö icke ens för kort tid kunna vara någon lämplig slutpunkt på denna bana, och *dels* är det mycket möjligt, att fullständigare undersökning och utredning å denna sträcka kunna ådagalägga, att hvarken Gällösund är den fördelaktigaste utgångspunkten eller Håsjö en punkt som lämpligen bör beröras af stambanan, helst ett sydligare och östligare läge af hela denna linie sannolikt skulle betydligt förkorta afståndet efter jernvägen från Stockholm till Ångerman-elfven.

Efter öfvervägande af alla dessa förhållanden och synnerligen med afseende derpå, att det vestra alternativet har ett betydligt större trafikområde samt otvifvelaktigt lemna ett vida bättre ekonomiskt resultat, än det östra, finner jag mig böra föreslå:

- 1:o. att Riksdagen ville på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den af Riksdagen år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser att tillsammans med Sundsvall—Torpshammar-banan och en norsk jernväg mellan Throindhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torpshammar till Ange, Östersund och Näskott; samt att en del af de för statens jernvägsbyggnader beviljade anslag må användas för denna tvärbana;
- 2:o. att Norra stambanan från Hybo må sträckas öfver Välje till Ange; och
- 3:o. att Kongl. Maj:t behagade låta verkställa förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af Norra stambanan emellan förutnämnde tvärbana och Angerman-elfven;
- 4:o. att Riksdagen måtte medgifva att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågavarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpa; samt under förutsättning af bifall till hvad jag ofvan föreslagit hemställer jag
- 5:o. att Herrar Bruns, Frisks, Staaffs och Malmbergs motioner må anses hafva förfallit».

2:o. af Herrar Grefve *L. af Ugglas*, *E. M. af Klint*, Grefve *A. E. Mörner*, *F. L. S. Hederstjerna* och *H. P. W. Gahn*, hvilka yrkat bifall till det i Kongl. Maj:ts Proposition föreslagna förra alternativ;

3:o. af Herr *Carl Ifvarsson*, som likaledes yrkat bifall till det af Kongl. Maj:t föreslagna förra alternativ, dock med den förändring att Herr Carl Ifvarsson ville för sin del afslå byggande af jernvägen från Gallösundet till Håsjö;

4:o. af Herr *P. Olsson*, från Helsingborg, som var af skiljaktig mening med Utskottet derutinnan, att han ansåg, det banan bort från Dusanäs-viken dragas till Näskott med direkt beröring af Östersund;

5:o. af Herr *C. Ekman*: »Ehuru jag varit fullt bestämd att, om Riksdagen nu måste uttala sin mening angående rigtningen för statens jernvägsbyggnader från Hybo uppåt Norrland och från Torpshammar en norsk jernbana till mö-

tes, för min del tillstyrka Riksdagen att fatta sitt beslut i enlighet med hvad Utskottet hemställt, så hade jag likväl trott det vara fördelaktigt om en för landet uti sin helhet och i synnerhet för Norrland så vigtig fråga som den om de blifvande jernvägarnes rigtning icke hade behöft att bestämmas under de sista dagarne af Riksdagens sammanvaro, då redan ett stort antal af Kamrarnes ledamöter återvändt till sina hem och då önskan att göra ett slut på riksdagsarbetet ofta föranleder en skyndsammare ärendenas behandling än som är fullt förenlig med den för hvarje fråga behöfliga utredning. Men utom nu anförda skäl har det synt mig som om vid föregående tillfällen när Riksdagen bestämt stambanornas rigtning den utredning af dithörande frågor, som förelegat, hufvudsakligast varit stödd på en undersökning angående den för jernvägens byggande fördelaktigaste rigtning och att deremot en i öfrigt tillförlitlig upplysning, angående behovet af jernvägar för de orter som deraf skulle beröras samt utsigten till afkomst af dessa jernvägar och deras inflytelse på handelns och näringarnes utveckling inom landet, saknats. Om denna min uppfattning är riktig, hvilket jag tror den vara, så följer äfven här af att det berott mera af en lycklig tillfällighet än af ett utredande förarbete, om de fattade besluten i allmänhet icke efteråt gifvit anledning till berättigade anmärkningar. Det är likväl uppenbart att uti frågor af sådan vigt som bestämmandet af jernvägars rigtning mycket noggranna undersökningar böra föregå och derpå grundade beräkningar uppställas, som ådagalägga det inflytande landets närings- och affärlif kan hemta af den ena eller andra ifrågasatta rigtningen såvida man icke skall löpa fara att fatta beslut, hvilka kunna medföra oberäknelig skada i stället för väntadt gagn. Då nu undersökningarne i afseende på de Norrländska jernvägarne blifvit verkställda på samma sätt, som vid föregående tillfällen vid likartade fall, har jag äfven häruti funnit ett stöd för den ofvan uttalade åsigten och skulle hafva velat tillstyrka en underdanig framställning om en sådan utredning, som Herrar Frisk och Staaff uti sina motioner vid innevarande riksdag begärt. Man invänder häremot att ett uppskof med frågans afgörande skulle förorsaka förlust derigenom att hela det beviljade anslaget icke med fördel skulle kunna användas på den omtvistade sträckningen emellan Storvik och Hybo samt att fullbordandet af det beslutade Norrländska jernvägssystemet skulle med ett år fördröjas. När jag af dessa skäl ansett mig nu böra deltaga i beslut om bestämmande af jernvägens rigtning från Torpshammar uppåt, så har jag likväl icke kunnat dela majoritetens uppfattning om nödvändigheten att jemväl bestämma rigtningen från Hybo till Torpshammar, enär i in- tet afseende något kan förloras, men väl mycket vinnas, derigenom, att

denna del af frågan ytterligare utredes. Jag tillåter mig derföre vördsam-  
sam föreslå

1:o) att Riksdagen måtte besluta: att från Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som kan medgifva beqväm anknytning till en söder ifrån kommande bana och af Kongl. Maj:t bestämmas, en jernbana bör framdragas i riktning till Håsjö och vidare med berörande af Dusnåsviken norr om Östersund till Näskott med bibana till Östersund;

att Riksdagen måtte medgifva, att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågavarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge må få utaf Kongl. Maj:t såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å vare sig de förut till sin sträckning bestämda eller de här-  
ofvan omförmälda delar af ifrågavarande jernbanor; samt

2:o) att Riksdagen uti en underdånig skrifvelse måtte anhålla det Kongl. Maj:t täcktes än vidare låta utreda och för en kommande Riksdag framlägga förslag angående lämpligaste riktningen icke blott i tekniskt afseende utan äfven med hänsyn till utvecklingen af handel och näringar samt beräknad trafikinkomst för sammanbindning medelst jernväg af Hybo och Torpshammar eller den punkt i närheten deraf, som Kongl. Maj:t kan finna lämpligt att bestämma.

6:o. af Herr *Rundbäck* (i afseende å punkt 1): »Då Riksdagen år 1873, i fråga om jernvägsbyggnader, beslutade bland annat *dels* byggande 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 på sträckningen emellan Sundsvall och riksgränsen, *dels* ock en smalspårig (1874 förändrad till bredspårig) tvärbana med lika öfverbyggnad, som, utgående från Torpshammar eller annan punkt på berörda sträckning, skulle förlöpa, vare sig i sydligare eller nordligare läge, med direkt eller indirekt beröring af Östersund, Aspåsäset eller Krokomb (Näskott) samt fortsätta  
derifrån



derifrån till riksgränsen, en norsk statsbana från Throndhjem till mötes, så var det min och jag vågar antaga Riksdagens mening, att något jernbanesystem längre bort eller norr om denna tvärbana, som man väl afsåg skulle få den genaste och lämpligaste riktningen emellan Nord- och Östersjön i denna del af landet, icke då ifrågasattes eller ens kunde påtänkas förrän man fått dessa betydande bandelar färdiga. Nu har emellertid Riksdagen fått sig förelagd en hel och jag dristar säga, alldeles ny plan till ett jernbanevägssystem norr om Torpshammar. Detta nya system hvarken kan eller vill jag för min del godkänna förrän det gamla redan erkända blifvit fullbordadt. Jag hyser fortfarande den åsigt, att stambanebyggnaden norrut bör tills vidare sluta vid Torpshammar och att tvär- eller transitobanan, som jag vill kalla henne, från sistnämnda ställe bör gå genaste och bästa vägen till riksgränsen eller i den primitiva riktningen, Torpshammar—Ånge—Östersund—Näskott—riksgränsen. Detta är den kortaste vägen med den billigaste anläggningskostnaden och har inga svårare terrängförhållanden än den andra föreslagna banan. Ser jag åter på den trafik, som de olika banorna från Torpshammar skulle kunna emotse, och detta är en högst viktig och för mig afgörande omständighet, så har jag efter noggrannt öfvervägande kommit till den öfvertygelse, att linien Torpshammar—Ånge—Östersund—Näskott, kommer att hafva och få ett afgjordt företräde; ty *dels* träffar denna bana tvenne större sjösystem, *dels* går den i samma riktning som kommunikationsförbindelsen emellan Norge öfver Jemtland till Bottniska viken hittills af naturen sökt sig, *dels* har denna bana att emotse en betydande transitorörelse emellan Vesterhafvet genom, från och till norra och mellersta Sverige och Norge samt öfver Bottniska viken till Finland o. s. v. Torpshammar—Håsjölinien åter träffar emellan dessa punkter inga sådana sjösystem och ingen allmän väg förrän bortom Håsjö vid Indals-elfvens strand, hvilken elfs dalbädd banan sedermera vesterut följer till Lith, hvarigenom banan utsettes för en så farlig medtäflarinna, att all trävarurörelse i denna del undandrages banan. En bana Torpshammar—Håsjö—Näskott kan icke heller, vare sig som transitobana eller norrlandsbana, vara till något synnerligt gagn innan den blifver utsträckt till Sollefteå, der den visserligen träffar segelbart vatten, men ingen anmärkningsvärd station för handels- och transitorörelse, ty derifrån är ännu 10 mil från kusten. Skulle man detta oakadt anse, att en tvärbana Throndhjem—Håsjö—Sollefteå kan duga till transitobana, det jag icke gör, så har man dermed öfvergifvit 1873 års beslut och förflyttat denna bana några mil från sin ursprungliga och naturliga gräns. Huruvida detta är grannlaga mot Torpshammar—Sundsvalls jernvägs-

bolag, Jemtland och Norge lemna jag derhän; men säkert är, så synes det mig, att den rörelse man ville bevara åt en uppåt gående stambana skall förflytta sig åt annat håll eller vester ut. På grund af detta och stödd på Kongl. Maj:ts och jernvägsbyggnadsstyrelsens förslag samt refererande mig för öfrigt till hvad Herr Nordenfelt i sin reservation i denna del anfört, kan jag icke annat än förorda byggandet af tvärbanan Torpshammar—Ånge—Östersund—Näskott och vidare till riksgränsen en norsk statsbana till mötes; och detta desto heldre som denna bana är af den utsträckning och betydelse, att den i och för sig utgör ett system.

Vidkommande åter stambanedelen Hybo—Torpshammar — eller om man så vill — Hybo—Ånge — hvilken förra Utskottet nu vill utsträcka till Håsjö, ehuru ordet *stambana* blifvit uteslutet; så anser jag att något beslut om denna bansträckning ej nu bör fattas, dels derföre, att den mellansta linien Hybo—Välje—Torpshammar företer så svåra terrängförhållanden, att än närmare undersökningar äro af nöden för att få de svåra stigningarne om möjligt förminskade, emedan i annat fall »långa år få gälda hvad stunden felat», och dels derföre, att Riksdagen något så när på förhand bör vara underrättad om hvad den ofvanför Sundsvall—Torpshammar—Östersunds-tvärbanan uppåtgående stambanan till öfra Norrland lämpligast bör förläggas. Genom ett uppskof med beslutet om stambanans riktning norr om Hybo förloras ingenting; men deremot anser jag, på skäl som i den Kongl. Propositionen återfinnas, att ett uppskof med påbörjandet af byggande af tvärbanan från Torpshammar medför förlust; hvarföre jag vördsammast föreslår, att Riksdagen med afslag å Utskottets hemställan i punkten 1 måtte besluta,

att Riksdagen icke för närvarande och intill dess närmare undersökningar, som Kongl. Maj:t täcktes låta anställa, egt rum om stambanans riktning norrut från Hybo anser sig kunna bifalla Kongl. Maj:ts förslag för så vidt det angår riktningen af nämnda stambana; men att Riksdagen deremot för sin del funnit skäligt besluta, att arbetet på byggande af en tvärbana från Torpshammar öfver Ånge—Gällö—Östersund—Näskott och vidare till riksgränsen, en norsk statsbana till mötes, bör, när Kongl. Maj:t derför finner tiden lämplig, påbörjas; och vidare

att Riksdagen måtte medgifva, att vid detta jernvägsarbetes utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som i fråga varande jernbana eller delar deraf

skola genomgå och de ställen densamma bör anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge må få utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å vare sig den förut till sin rigtning bestämda stambanan eller förenämnda tvärbana.

---