

N:o 62.

Ank. till Riksd. Kansli den 20 April 1876, kl. 8 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta förslag, dels om beviljande af anslag till statens jernvägsbyggnader och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.
(R. A.)

Vid innevarande riksdag hafva förslag blifvit väckta ej mindre om beviljande af anslag till fortsättning af statens jernvägsbyggnader i Norrland än ock om anvisande af statsbidrag till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar; och får Utskottet härmed öfver dessa till Utskottets behandling remitterade förslag afgifva yttrande.

A) Angående statens jernvägsbyggnader.

I den nådiga propositionen angående Statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit, att Riksdagen må medgifva, att den år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser att tillsammans med Sundvalls—Torpshammars-banan och en norsk jernväg emellan Trondhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torpshammar vester ut till Ånge och derifrån i nordvestlig rigtning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott, samt att för fortsättande under år 1877 af arbetena å så väl nämnda bana som banan emellan Störvik och Hybo — med rätt för Kongl. Maj:t, att för jernvägsarbetenas utförande å ostridiga sträckningar närmare bestämma de orter, som samma sträckningar skola genomgå, och de ställen de böra beröra —

mätte ställas till Kongl. Maj:ts disposition, att under år 1877 lyftas i Riksgäldskontoret, ett belopp af 6,000,000 kronor.

Enligt det berörda nådiga proposition bilagda protokoll öfver civilärenden den 10 sistlidne Januari (bil. N:o 5 a, sid. 89—96) har, vid underdånig föredragning af detta ärende, Statsrådet och Chefen för Civildepartementet, efter att hafva redogjort för de vid 1873 och 1874 års riksdagar i ämnet fattade beslut, *såväl* erinrat om den möjlighet, som genom Riksdagens år 1874 fattade beslut om förändring af tvärbanans spårvidd till likhet med stambanans blifvit beredd att när den söderifrån kommande, i tvärbanan utmynnande, jernvägen blefve mot norr än mera utdragen, någon del af dessa banor kunde till minskning i anläggnings- och driftkostnaderna blifva gemensam, *som ock* i minnet återkallat, hurusom, med beaktande å ena sidan, att de stora samfärdselintressen, som vid bestämmandet af jernvägarnes sträckning inom Norrland vore att tillgodose, bestode uti dels att sätta Jemtland och de öster och söder derom belägna landskap, hvilka komme att af jernvägen genomskäras, i förbindelse med Trondhjems alltid isfria hamn, dels att åstadkomma utsigt och möjlighet till enahanda förbindelse mellan rikets nordligaste län och Trondhjem, dels ock att tillgodose förbindelsen emellan de norrländska landskapen och rikets sydligare delar, af hvilka tre intressen, alla viktiga och behjertansvärda, det i andra rummet anförda dock kunde anses i någon mån böra stå tillbaka för de öfriga, men å andra sidan med fästadt afseende på det tillfälle, Riksdagens år 1874 fattade beslut lemnade, att genom sammanbyggande af vissa delar utaf de begge banorna vinna någon nedsättning af den i allt fall höga anläggningskostnaden, Kongl. Maj:t föreslagit den senast församlade eller 1875 års Riksdag att medgifva, *antingen* att den år 1873 beslutade tvärbanan mätte, hvad angick den dittills, och ännu stridiga sträckningen, dragas ifrån Torpshammar vester ut till Ånge och derifrån i nordvestlig riktning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott (Krokom); att den uppåt gående banan mätte sträckas från Hybo öfver Wälje till Ånge, samt att derjemte mätte byggas en jernväg ifrån Gällösundet i nordostlig riktning till Hässjö, *eller ock*, i händelse framställningen i förenämnda hänseenden icke i allo af Riksdagen bifölles, att den uppåt gående stambanan mätte blifva dragen från Hybo öfver Wälje till Torpshammar samt tvärbanan från Torpshammar öfver Hässjö, Dunsäviken och Östersund till Näskott.

Efter omförmälände af Kamrarnes år 1875 fattade skiljaktiga beslut i anledning af berörda förslag, har Departementschefen vidare anført, bland annat, att något än vidare framställt förmedlingsförslag icke torde

hafva utsigt att framdeles inom Riksdagen vinna afseende, och att ovedersägligen det vore mest ändamålsenligt att för statens jernvägsbyggnader i Norrland två hufvudrigtningar, den ena *vestlig* och den andra *nordlig*, blefve bestämda, utan att de begge banorna med hvarandra hölles tillsammans längre, än som med hvarderas egentliga bestämmelse kunde vara förenligt. Erfarenheten hade till fullo ådagalagt, att dylika förmedlingslinier, i mån som befolkningen och industrien vunnit i tillväxt och behovet af lättnad i kommunikationerna låtit sig kännas, allt mindre förmått tillfredsställa de skilda intressena, utan i stället framkallat åstundan att åstadkomma nya jernvägslinier och manat att för ändamålets vinnande samla och till det yttersta anstränga alla till buds stående krafter. Hvad Norrland beträffade, funnes dock föga anledning till det antagande, att, synnerligast inom de mera nordliga delarne deraf med dess på vidsträckta marker spridda glesa befolkning, företag i sådant syfte ännu på långliga tider skulle komma till stånd, och desto mera angeläget syntes det vara, att redan vid jernvägarnes första anläggande derstädes åt desamma gifva en sådan rigtning, att de, hvar för sig, motsvarade och tillfredsstälde förenämnda två stora samfärdselintressen, det vestra och det norra.

I betraktande deraf, att det förra alternativet i den nådiga propositionen till 1875 års Riksdag icke syntes lemna någon billig önskan ouppfyld eller kunna vinna någon väsentlig förbättring, hvad beträffade den vestra hufvudlinien eller tvärbanan emellan Torpshammar och riksgränsen, hade Kongl. Maj:t och förklarar att, för underlättande af förbindelsen emellan landet norr om Ångermanelfven samt södra och mellersta Sverige, det borde tillses, huruvida icke en jernvägslinie, som vore på en gång fullt tjenlig och mera gen, än någon af de dittills ifrågasatta, kunde tillvägabringas från Hybo i rigtning vester om Stödesjön till förenämnda elf, antingen vid Sollefteå eller vid det öster derom belägna Björkä. I följd häraf, och enär det möjligen vore att befara, att betydande lokala svårigheter mötte för framdragande af en sådan linie, och en noggrann rekognoscering alltså borde föregå blifvande detaljundersökningar och utstakning, hade Kongl. Maj:t funnit godt i nåder anbefalla Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader att till en början låta verkställa en så beskaffad rekognoscering och okulär undersökning, hvarigenom blefve möjligt med säkerhet bedöma huruvida en i begge förenämnda hänseenden antaglig jernvägsförbindelse emellan de angifna punkterna kunde erhållas, eller om därför uppstode svårigheter af den art, att det blefve utan ändamål att anställa mera kostsamma och tidsödande detaljundersökningar, hvarjemte den nådiga föreskrift

blifvit lemnad, att undersökningen äfvenledes borde hafva till mål att utröna, huruvida för den från Hybo utgående banan en lämpligare öfvergång än den förut undersökta vid Torpshammar kunde utletas emellan Stödesjön och Ånge.

Genom en aflemnad promemoria med åtföljande handlingar hade af Chefen för statens jernvägsbyggnader blifvit Departementschefen meddeladt, att genom de verkställda undersökningarne visat sig, att hvarken emellan Stödesjön och Torpshammar eller emellan Torpshammar och Ånge någon punkt, mera tjenlig för öfvergång af Ljungan än de förut undersökta, vore till finnandes samt att öfvergången vid Torpshammar ej heller kunde i väsentlig mån förbättras; men att deremot de preliminära undersökningarne lemnade skäl till det antagande, att ifrån Ånge eller någon i närheten deraf belägen nordligare punkt skulle kunna utletas en tjenlig och så gen linie till Håssjö, att derigenom inbesparades omkring 3 mil af den förut beräknade väglängden emellan Ånge och Håssjö, hvadan den med antagandet af det förra alternativet i den Kongl. propositionen förenade olägenheten, att för det öfre Norrland skulle i afseende på dess förbindelser söderut förorsakas en vägförlängning af 3 mil 4,200 fot, kunde i det närmaste förfalla.

Då genom den sålunda ifrågasatta linien utsigt yppat sig att emellan Hybo och Ånge erhålla en jernvägsförbindelse, hvilken, på samma gång den vore för de vestra orterna den mest fördelaktiga, tillika för de nordöstra beredde en gen kommunikation med rikets hufvudstad och sydligare provinser, under det linien Wälje—Torpshammar, hvilken bland alla de ifrågasatta företedde den mest brutna profil och de största svårigheter vid trafikerandet, icke vidare behöfde komma i betraktande, hemstälde Departementschefen, att Byggnadsstyrelsen måtte erhålla nådig befallning att så snart årstiden medgäfvde låta anställa fullständiga och detaljerade undersökningar för dragande af jernväg ifrån Ånge eller någon i granskapet deraf nordligare belägen tjenlig punkt fram emot Angermanelfven vid Sollefteå eller Björkä eller någon punkt emellan dessa begge platser.

Först efter det resultatet af denna förrättning, hvilken, efter hvad Utskottet inhemtat, blifvit af Kongl. Maj:t, med bifall till Departementschefens hemställan, genom nådigt bref den 10 sistlidne Januari anbefald och hvilken antagits kräfva tre till fyra månader, blifvit känt, och de vidare undersökningar, hvilka för utfinnande af andra tilläfventyrs lämpligare linier kunde anses böra ega rum, blifvit verkställda och ärendet i öfrigt vunnit den fullständiga utredning som dess stora vikt fordrade, vore enligt Departementschefens åsigt tiden inne att inhemta

Riksdagens yttrande i afseende på sträckningen af den bana, hvilken i fortsättning af den från Storvik utgående borde från den ostridiga punkten Hybo mot norr utdragas. Med bestämmandet deraf kunde ock, enligt hvad Byggnadsstyrelsens chef gifvit tillkänna, utan all olägenhet anstå åtminstone till år 1877.

Beträffande åter den bana, hvilken skulle förena staden Sundsvall med Näskott, kunde, för så vidt afseende framför allt borde fästas derå, att banan erhöles den för denna sin bestämmelse mest lämpliga sträckning och vid bestämmandet af densamma icke inginge en beräkning, att den skulle utgöra kommunikationsled äfven emellan det öfre Norrland och rikets sydliga och mellersta provinser, tvekan icke uppstå derom, att den ifrån Torpshammar borde ledas öfver Ånge, Gällösundet och Östersund. Det vore redan visadt, att föreningsbanan, på detta sätt till läget bestämd, blefve så gen som sig göra läte, och ibland alla de ifrågakända vore den äfven till anläggningen den minst kostsamma, företedde de mest gynsamma lutningsförhållanden, berörde betydande sjöar och vattendrag samt genomginge till ej obetydlig del odlade och odlingsbara trakter.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt tillstyrkte Departementschefen Kongl. Maj:t att till Riksdagen afgifva ofvan omförmälda nädiga förslag.

Deremot har uti en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 129) Herr *F. Malmberg*, med hvilken instämt Herrar *G. Hæggström*, *P. Engman*, *L. J. Fahlander*, *C. E. Hjelm*, *P. A. Hellgrén*, *A. Bäckström*, *Anders Larsson*, *Joh. Rutberg*, *Pehr Nilsson* i Wittjerf och *Hans Andersson*, andragit, att, såsom en motionen bilagd, till Lits, Stugun och Ragunda jernvägskomitée af enskild ingenjör afgifven rapport utvisade, nyare under sistlidne sommar och höst på intresserade, enskilda personers bekostnad verkställda undersökningar gäfvade vid handen, hurusom den genom Kongl. Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader gjorda utstakningen af den östra linien, emellan Hybo öfver Torpshammar och Hässjö till Krokomb, kunnat betydligt förbättras, så att ej allenast alla de af Styrelsen utlagda branta lutningar af 1 : 60 till 1 : 99, hvilka uppginge till en sammanlagd längd af öfver 6 mil, kunnat minskas till lutningar ej öfverstigande 1 : 100, utan äfven, detta oaktadt, väglängden i sin helhet minskas i rundt tal med en mil, hvaraf framginge, att denna linie skulle blifva ej mindre än omkring 3 mil 22,000 fot kortare än det vestra alternativet med bibanor och naturligtvis i proportion derefter billigare att bygga, hvarjemte trafikknaster och slitage äfven måste blifva betydligt billigare än å den vestra, som enligt Kongl. Byggnadsstyrelsens

förslag skulle erhålla öfver 5 mil lutningar af 1 : 60 och öfver 4 mil lutningar emellan 1 : 61 och 1 : 99.

Med åberopande såväl häraf som af åtskilliga motionen bilagda statistiska uppgifter har motionären ansett, att stam- och tvärbanans förening från öfvergången af Ljunga elf till Håssjö skulle medföra följande fördelar, nemligen:

mindre anläggningskostnad för tvärbanan;

berörande af relativt mera odlingsbara, befolkade och för industriell utveckling gynnade socknar än linien »Ånge—Gällö»;

närmande till Ångermanelfvens stora handelsområde vid Hellgum-sjön på ett afstånd af 4 å 5 mil; då deremot banan vid Gällö vore derifrån aflägsen 10 å 11 mil;

minskande af byggnadskostnaden för Norrlands stambana vid en blifvande fortsättning norrut;

beredande åt Ångermanland, Norr- och Westerbotten af en bekväm och gen förbindelse med Westerhafvet samt möjlighet att använda Jemtlands kalktillgångar, värdefulla och behöfliga såsom förbättringsmedel för dessa provinsers jordbruk;

befrämjande och underhållande af Norrlands önskvärda, gamla handelsförbindelse med Stockholm;

möjliggörande af bibanors anläggande inom Ångermanland och norra Jemtland;

mindre trafik- och underhållskostnad genom jemnare lutningar och derigenom att endast en bibana — till Östersund — behöfde trafikeras, då deremot vestra alternativet förutsatte tvänne bibanor, den ena från Ånge till Torpshammar och den andra från Gällö till Håssjö; samt en öfverlägsen trafikinkomst i kol och trävaror.

Med anledning häraf har Herr Malmberg föreslagit, att Riksdagen måtte besluta, att den från Hybo uppåt gående statsbanan skall dragas öfver Wälje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf samt vidare öfver Håssjö, Dunsäsviken, Skärhällsforssen till Näskott, med bibana till Östersund, och att de 6 millioner kronor, Kongl. Maj:t begärt för stam- och tvärbanans fortsättande år 1877, måtte användas på bansträckningen Storvik—Hybo—Håssjö—Näskott—Riksgränsen.

De tvänne, angående riktningen af jernbanorna i Norrland sålunda väckta förslag, motsvara i sjelfva verket hvar sitt af de utaf Kongl. Maj:t vid senaste riksdag framlagda alternativ. Kongl. Maj:ts till innevarande Riksdag aflåtna nådiga proposition innefattar nemligen det vid senaste riksdag föreslagna förra eller vestra alternativ, ehuru med frånskiljande derifrån af bandelarne Hybo—Wälje—Ånge och Gällösund—Håssjö; hvar-

emot Herr Malmberg i sin hemställen återupptagit Kongl. Maj:ts senare eller östra alternativ, endast med den afvikelse, att han föreslår bibana till Östersund i stället för direkt beröring.

I Kongl. Maj:ts förslag är således endast fråga om den s. k. *tvärbanan*; hvaremot, om detsamma bifölles, afgörandet af den norra stambanans sträckning skulle uppskjutas. Redan i denna omständighet finner Utskottet betänkligheter möta mot bifall till Kongl. Maj:ts förslag. Då fråga om fortsättning norrut af statens jernvägsbyggnader vid 1873 års riksdag förevar, uttalades af Kongl. Maj:t och godkändes af Riksdagen den åsigt, att rättvisa och billighet mot Norrlands invånare bjöde att göra dem i någon mån delaktiga af de fördelar, som genom anläggning af stambanor bereds andra landsdelars befolkning, samt att den provinsiela afsöndring, som ett afskildt läge lätt nog framkallar, borde undertryckas genom att sätta Norrland i en närmare och innerligare förbindelse med det öfriga Sverige än hittills varit fallet. Med denna af båda statsmakterna omfattade åsigt skulle det, enligt Utskottets förmenande, illa stå tillsammans att nu, vid bestämmande af riktningen för de statsbanor i Norrland, hvilkas byggande under den närmaste tiden ifrågakommer, tillgodose en ojemförligt mindre del af Norrland, men deremot låta tills vidare bero med beslut och åtgärder, afsedda att gagna den allra största delen af Norrlands befolkning.

Utom det att genom ett sådant, endast partielt afgörande af frågan om statsbanorna i Norrland billigheten måhända skulle trädas för nära, torde staten derigenom afstå från väsentliga fördelar, som kunde vinnas genom att söka ernå ej blott, såsom nu blifvit af Kongl. Maj:t föreslaget, de ursprungligen med den s. k. tvärbanan afsedda kommunikationsförbindelser, utan äfven, och så vidt möjligt samtidigt, det viktiga målet: det norr om tvärbanans af Kongl. Maj:t föreslagna riktning belägna Norrlands förbindande med det öfriga Sverige äfven under tider, då sjöfarten upphört. I statsrådsprotokollet omförmäles den möjlighet, som genom 1874 års Riksdags beslut att bygga äfven tvärbanan bredspårig blifvit beredd, att någon del af tvär- och stambanorna kunde till minskning i ej blott anläggnings- utan äfven driftskostnaden blifva gemensam. Att på sådant sätt, i och med tvärbanans byggande, föra äfven stambanan så långt norrut som till Håssjö, kan ej vara annat än önskvärdt, och att lemna utan afseende den minskning i anläggnings- och driftkostnaderna, hvilken sålunda kan vinnas, torde så mycket mindre böra tillstyrkas som jernvägsbyggandet i Norrland i allt fall kan för staten medföra ej ringa uppoffring och den ökade väglängd, 3 mil 8,700 fot, som, under antagande att Östersund direkt beröres, för transitofarten

mellan Sundsvall och Trondhjem uppkommer genom banans dragande öfver Håssjö, ej lär vara af någon synnerlig betydelse på en sträcka, sådan som den mellan nämnda tvänne städer, utgörande, enligt vestra alternativet, ej mindre än 43 mil 1,089 fot. För invånarne i norra delen af Ångermanland, Westerbotten och Norrbotten åter medför det östra alternativet en kortare väglängd söderut af 3 mil 4,200 fot, till Trondhjem, om Östersund beröres med bibana, af 2 mil 24,300 fot, men, med direkt beröring, af 1 mil 28,300 fot samt till Sundsvall af 7 mil 2,600 fot; hvarjemte vägen från Stockholm till Sundsvall genom detsamma förkortas med 2 mil 34,600 fot. Den fördel, som genom vestra alternativet beredes Sundsvall, för dess förbindelser vesterut, och en del af Jemtland, torde jemväl mera än motsvaras af de lättade kommunikationer, som banans dragande öfver Håssjö medför för hela det öfriga Norrland, helst ihåtkommas bör, att till berörda del af Jemtland redan finnas kommunikationsleder, bestående af goda landsvägar och segelleder, hvaremot de orter, som komme att beröras af den östliga linien delvis sakna alla tidsenliga kommunikationer.

Å ena och andra sidan uppgjorda beräkningar öfver det ena eller det andra alternativets större eller mindre trafikförmåga torde vara ganska vanskliga att tillförlitligt bedöma, och äfven af den orsak ej kunna utöfva ett afgörande inflytande att de äro till större delen uppgjorda med afseende å en mindre rayon utefter banorna. Beträffande statens jernvägsbyggnader i så vidsträckta och delvis så glest befolkade trakter som de ifrågavarande bör dock en vidsträcktare synpunkt tagas för bestämmandet af banornas riktning och ej för mycket afseende fästas å de närvarande förhållandena. En hufvudsak anser Utskottet vara, att statsbanorna förläggas så att de föranleda anslutning till dem af bibanor och dymedelst framkalla en beqväm och ökad trafik i de orter, der de frångå.

I detta afseende tillerkänner Utskottet det östra alternativet ett afgjordt företräde. Redan i den Kongl. Propositionen till 1873 års Riksdag anmärktes, beträffande tvärbanans dragande norr ut till Håssjö och först der vesterut, att, om från Håssjö anlades en bibana af omkring sex mils längd till närmaste punkt vid Ångermanelfven eller Sollefteå, skulle de ifrågaställda banorna komma i beröring med fyra särskilda flodområden, nemligen Ljusnaus, Ljungans, Indalselvans och Ångermanelfvens, hvilken förbindelse komme att mäktigt bidra till höjande af trafiken å dessa banor. Liknande anledningar till bibanors anläggande torde ej på den vestra linien förefinnas.

Beträffande längd, kostnad och lutningsförhållanden å hvar särskild

ifrågasatt bandel innehåller Utskottets till sistlidne års Riksdag afgifna utlåtande N:o 88 en tabell, hvilken Utskottet anser sig böra här nedan ånyo meddela, jemte erinran, 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:

Bandel.	Väglängd.	Anläggningskostnad, i kronor.	Lutningar af		
			1 : 60.	1 : 61—79.	1 : 80—99.
A) Linien Hybo—Välje—Ånge—Gällösund—Östersund—Näskott med bibanor Ånge—Torpshammar och Gällösund—Hässjö.					
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—Hässjö	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—Hässjö—Dusnäsvisken—Östersund—Näskott.					
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—Hässjö	7 » 2,800 »	4,100,000:—	1 » 15,200 »	14,000 »	15,100 »
Hässjö—Dusnäsvisken	4 » 32,400 »	2,630,000:—	12,900 »	4,100 »	6,100 »
Dusnäsvisken—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—Hässjö—Dusnäsvisken—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—Hässjö	7 » 2,800 »	4,100,000:—	1 » 15,200 »	14,000 »	15,100 »
Hässjö—Dusnäsvisken	4 » 32,400 »	2,630,000:—	12,900 »	4,100 »	6,100 »
Dusnäsvisken—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.

En jemförelse mellan den af Kongl. Maj:t vid denna riksdag föreslagna och den af Herr Malmberg förordade sträckning blir naturligtvis ej giltig med mindre än att till den förre sträckningen läggas de bandelar, Hybo—Välje—Ånge samt Gällösundet—Hässjö, hvilka ingingo i Kongl. Maj:ts förre alternativ vid senaste riksdagen, men om hvilka Kongl. Maj:t för närvarande ej afgifvit något förslag. Genom antagande af det östra alternativet blifva nemligen dessa två bandelar öfverflödiga, och äfven om de, på sätt i statsrådsprotokollet antydes såsom en möjlighet, framdeles, derest det vestra alternativet i öfrigt skulle godkännas, komme att utbytas mot någon eller några andra linier, har Utskottet ingen anledning antaga, att dessa senare skulle blifva billigare än de två nyssnämnda. Med inberäkning således af dessa två bandelar, visar sig det resultat i afseende å längd och kostnad, som framgår af följande tabell:

	Längd.		Längd för trafiken mellan		
	Mil.	Kronor.	Näskott och Hybo.	Hässjö och Hybo.	Hässjö och Näskott.
			Mil.	Mil.	Mil.
Torpshammar—Ånge—Gällösundet—Östersund—Näskott	30,6	18,235,000	21,1	20,5	12,9
Hybo—Välje—Ånge					
Gällösundet—Hässjö					
Hybo—Välje—Torpshammar—Hässjö—Dusnäsvisken—Näskott	29,0	17,395,000	27,4	17,3	10,1
Bibana till Östersund					
Hybo—Välje—Torpshammar—Hässjö—Dusnäsvisken—Östersund—Näskott	28,3	16,890,000	28,3	17,3	11,0

Såsom af Herr Malmberg i hans motion uppgifves, hafva under sistlidne sommar och höst på vissa delar af den utaf honom förordade sträckning undersökningar af enskild ingenjör verkstälts. Sedan de i anledning af berörda undersökningar upprättade profiler och öfriga handlingar till Utskottet aflemnats, hafva desamma underkastats granskning af några bland Utskottets ledamöter, som ega särskilda kunskaper i dylika frågor och haft biträde af tillkallade ingenjörer. Ehuru denna granskning ej bestyrkt riktigheten af Herr Malmbergs förmodan, att väglängden skulle kunna med i rundt tal en mil förminskas, samt de verkställda undersökningarne ej heller synas kunna föranleda något nytt

förslag i afseende å banornas sträckning, framgår af desamma, att åtskilliga förbättringar kunna göras å de på jernvägsbyggnadsstyrelsens befallning utstakade linier och att på dem förekommande svårare lutningar kunna i viss mån undvikas, ehuru kostnaden derigenom torde komma att ökas. Detta oaktadt finner Utskottet sådana svårare lutningars undvikande i hög grad önskvärdt, enär af bifogade, till Utskottet aflemnade jämförande beräkning (*Bil. Lit. A*) framgår, hvilken väsentlig skilnad i underhålls- och trafikknaster lutningar 1 : 60 förorsaka, jämfördt med lutningar 1 : 100.

Utskottet tillstyrkte vid sistlidne års riksdag enahanda beslut som nu af Herr Malmberg föreslagits och har, såsom af ofvanstående framgår, fortfarande hufvudsakligen samma åsigt. Då det östra alternativet medför den minsta anläggningskostnaden, kortare väglängd på bansträckningen i dess helhet samt de största fördelarne för flertalet af Norrlands befolkning, och då derjemte genom antagande af detta alternativ ett slutligt afgörande vinnes i afseende å så väl stambanan som tvärbanan samt fortsatta jernvägsstrider för erhållande af nya stambanedelar härigenom för den närmare framtiden undvikas, förordar Utskottet den i Herr Malmbergs motion föreslagna sträckning, dock med en mindre förändring.

Med afseende nemligen derå, att Östersund är Jemtlands hufvudort, att anläggandet af en bibana till nämnda stad förorsakar en ökad byggnadskostnad af 505,000 kronor jemte olägenheten af en kostsam särskild trafik samt att de ogynsamma lutningsförhållanden å linien Dusnäs-viken—Östersund, hvilka förnämligast föranledde sistlidne års Stats-Utskott att föredraga en indirekt beröring af denna stad, torde kunna i väsentlig mån undvikas genom uppsökande af en fördelaktigare terräng, anser Utskottet sig böra föreslå, att Östersund direkt af statsbanan beröres.

Beträffande de framställningar, om hvilka Utskottet här ofvan sig utlätit, hemställer alltså Utskottet:

1:o

att Riksdagen måtte besluta, att den från Hybo uppåtgående jernbanan skall dragas öfver Välje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som medgifver beqvämare anknytning än Torpshammar och af Kongl. Maj:t må bestämmas, samt vidare från Torpshammar eller berörda punkt till Håssjö, äfvensom att en jernbana skall dragas från Håssjö till Dusnäs-viken och derifrån öfver Östersund till Näskott, samt att Riksdagen måtte, för fortsättande under år 1877, på sätt

Kongl. Maj:t lämpligast synes, af arbetena å så väl ofvannämnda banor som banan mellan Storvik och Hybo och mellan Näskott och riksgränsen — med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma de orter, jernvägssträckningarne skola genomgå och de ställen, de böra beröra — ställa till Kongl. Maj:ts disposition, att under år 1877 i Riksgäldskontoret lyftas, ett belopp af sex millioner kronor.

B) *Angående enskilda jernvägsanläggningar.*

Uti de angående understödjande af enskilda jernvägsanläggningar väckta motioner har blifvit föreslaget:

	Lån.	Anslag.	Summa.
<i>1:o) angående jernväg mellan Näsvisken och Sveg:</i>			
af Herr J. Brun i Första Kammaren (motion N:o 31) och Herr W. Farup i Andra Kammaren (motion N:o 78):			
att Riksdagen måtte, för anläggande af en jernväg från vestra ändpunkten af Hudiksvall—Forssa jernväg vid Näsvisken af sjön Södra Dellen till Sveg i Herjeådalen, 15,65 mil, bevilja understöd medelst:			
dels anslag utan återbetalningsskyldighet af		1,000,000	3,000,000
dels lån på vanliga vilkor af ..	2,000,000	—	
<i>2:o) angående jernväg mellan Krylbo och Borlänge:</i>			
af Herrar Jan Andersson, Anders Anderson i Nyckelby, Eric Dofsén, Emil Königsfeldt, C. Jo-			
Transport	2,000,000	1,000,000	3,000,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport hanson och C. F. Toll (motion i Andra Kammaren N:o 142):	2,000,000	1,000,000	3,000,000
att Riksdagen måtte för an- läggning af en jernbana mellan Krylbo och Borlänge, jemte en bibana till Bispbergs gruffält, bevilja helst ett anslag, stort kronor en million, utan återbe- talingsskyldighet samt såsom låneunderstöd 1,800,000 kronor, eller, om detta förslag icke skulle kunna antagas, ett låneunderstöd af 2,800,000 kronor, på vilkor som Riksdagen behagade be- stämma.....	1,800,000	1,000,000	2,800,000
3:o) angående jernväg mellan Malung och Källbäcken:			
af Herr E. Dofsén inom An- dra Kammaren (motion N:o 152):			
att Riksdagen måtte för an- läggande af en jernbana från Malung antingen till Källbäcken eller Bysjön bevilja statsanslag till $\frac{2}{3}$ enligt de i de alternativa kostnadsförslagen upptagna kost- nadssummor, allt efter den sträck- ning, som kunde pröfvas vara den ändamålsenligaste och der- med bereda den största fördelen.			
Då de beräknade kostnads- summorna uppgå till respektive 2,000,000 kronor och 2,260,000 kronor, allt efter som banan			
Transport	3,800,000	2,000,000	5,800,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport droges till Bysjön eller Källbäcken, skulle, i senare fallet, det begärda statsbidraget, som af Utskottet antagits vara af motionären föreslaget att utgå såsom lån, utgöra	3,800,000	2,000,000	5,800,000
4:o) angående jernväg mellan Tenhult och Göteborg: af Herrar <i>C. Ribbing</i> i Första Kammaren (motion N:o 29) och Grefve <i>E. Sparre</i> i Andra Kammaren (motion N:o 106): att Riksdagen, för anläggande af en jernväg från Tenhult eller annan lämplig punkt på stambanan öfver Tabergs bergslag genom Jönköpings, södra delen af Elfsborgs samt Göteborgs och Bohus län till Göteborg med utgrening till Jönköping, ville såsom lån anvisa ett till omkring $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden beräknadt belopp af	1,506,666 66	—	1,506,666 66
på de vilkor, som för beviljande af lån till jernvägsanläggningar bestämdes.	12,000,000	—	12,000,000
5:o) angående jernväg mellan Borås och Warberg: af Herr <i>A. Börjesson</i> , med hvilken Herr <i>A. Ohlson</i> instämt (motion i Andra Kammaren N:o 81):			
Transport	17,306,666 66	2,000,000	19,306,666 66

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport att för anläggande af en bredspårig bana af omkring 8 mils längd från Warberg till Borås, som beräknats kosta ungefär 4,500,000 kronor, måtte af Riksdagen anvisas såsom lån, räntefritt under byggnadsåren	17,306,666 66	2,000,000 —	19,306,666 66
6:o) angående jernväg mellan Göteborg och lämplig punkt vid jernväg i Skåne: af Herrar <i>F. W. Leijonancker, I. Wallberg, P. von Möller och C. Hanmar</i> (motion i Första Kammaren N:o 30): att Riksdagen måtte på något af här nedan anförda alternativa sätt understödja anläggning af en bredspårig jernväg från Göteborg, genom Hallands hela längd, till Engelholm eller annan punkt på Engelholm—Åstorpsbanan eller, om så skulle finnas fördelaktigare, till Helsingborg, af en längd i förra fallet af 20,4 mil och i senare, eller till Helsingborg, af omkring 23 mil, nemligen: a) Så som Hallands landsting begärt: ett lån af $\frac{2}{3}$ af jernvägens beräknade anläggningskostnad, räntefritt under byggnadstiden, samt ett anslag utan återbetalningsskyldighet af $1\frac{1}{2}$ milion kronor;	3,000,000 —	— —	3,000,000 —
Transport	20,306,666 66	2,000,000 —	22,306,666 66

	Lån.	Anslag.	Summa.
<p>Transport</p> <p>b) ett lån till ett belopp af 450,000 kronor per mil, på billiga vilkor; eller</p> <p>c) statens garanti å 4 eller högst 5 procent ränta å ett lånebelopp af 500,000 kronor per mil; hvarjemte uti en af Herrar <i>Carl Ifvarsson, C. A. Jönsson, A. Ohlson, S. B. Bruhn, A. M. Lundberg</i> och <i>I. Lyttkens</i> inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 119) föreslagits:</p> <p>att Riksdagen, till befrämjande af en jernvägsbyggnad med 4,83 fots spårvid, utgående från någon lämplig anknypningspunkt vid jernväg i Skåne och sträckande sig genom Hallands hela längd till staden Göteborg, ville på ändamålsenligt sätt lemna erforderligt bidrag, i hvilket hänseende motionärerne hemställt, att den af Hallands landsting uttalade önskan måtte villfaras och således 1,500,000 kronor statsanslag utan återbetalningsskyldighet och två tredjedelar af byggnadskostnaden såsom lån på billiga vilkor beviljas det bolag, som utför ifrågavarande jernvägsbyggnad.</p> <p>Då kostnaden är, enligt en af landstinget till Kongl. Maj:t ingifven underdånig ansökning</p>	20,306,666 66	2,000,000 —	22,306,666 66
Transport	20,306,666 66	2,000,000 —	22,306,666 66

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport om statsbidrag, beräknad till 675,000 kronor för hvarje mil, hvilket för 23 mil skulle utgöra 15,525,000 kronor, äro således genom omförmälda motioner begärda ett lån af	20,306,666 66	2,000,000 —	22,306,666 66
och ett anslag af	10,350,000 —	—	11,850,000 —
	—	1,500,000 —	
7:o) angående jernväg mellan Helsingborg och Höganäs: Af Herr <i>Sven Andersson</i> inom Andra Kammaran (motion N:o 136): att, för anläggning af jernväg mellan Helsingborg och Engelholm med sidobana till Höganäs, hvilken jernväg beräknats kosta omkring 2,000,000 kronor, Riksdagen ville bevilja ett lån motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden eller	1,333,333 33	—	1,333,333 33
mot högst fem procent ränta och för öfrigt på de vilkor, som Riksdagen kunde finna för godt bestämma, med skyldighet för bolaget att medelst aktieteckning anskaffa den återstående tredjedelen.			
8:o) angående jernväg dels mellan Norsholms station och sjön Risten och dels mellan Norrköping och Gamleby: af Herr <i>N. Fosser</i> (motion i Andra Kammaran N:o 109):			
Transport	31,989,999 99	3,500,000 —	35,489,999 99

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport	31,989,999 99	3,500,000 —	35,489,999 99
a) att det bolag, som bildat sig under benämning Norsholm—Ristens kommunikations-aktiebolag och har för ändamål att anlägga jernväg mellan Norsholms station på Östra stambanan och sjön Risten, måtte, på de vilkor Riksdagen kunde finna lämpligt närmare bestämma och derest bolaget anlade en 3 fots jernväg från Norsholm till Bersbo, en bana från Westervik till mötes, erhålla ett lån motsvarande $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, eller	800,000 —	— —	800,000 —
samt b) att det bolag, som bildade sig för att till en början på sträckningen mellan Norrköping och Gamleby anlägga jernväg med 3 fots spårvidd mellan Norrköping och Waldemarsvik, måtte, på de vilkor Riksdagen kunde finna lämpligt närmare bestämma, erhålla ett lån, motsvarande $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, eller	2,300,000 —	— —	2,300,000 —
hvarjemte, beträffande särskildt den under mom. b) här ofvan omförmälda jernväg, Herrar <i>J. G. Granlund</i> och <i>J. P. Nilsson</i> i en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 134) hemstält, att emot de vilkor, Riksdagen kunde finna lämpligt bestämma,			
Transport	35,089,999 99	3,500,000 —	38,589,999 99

	Lån.	Anslag.	Summa.
<p>Transport måtte, såsom understöd för en smalspårig jernväg från Norrköping öfver Söderköping till Waldemarsvik med framtida utsträckning till Gamleby, anslås ett belopp, motsvarande hvad till andra enskilda jernvägsanläggningar, jemförliga med denna, blefve af Riksdagen beviljadt.</p> <p>9:o) angående jernväg dels från Hultsfreds station till Westervik och dels från Westervik öfver Atvidaberg till Bersbo:</p> <p>af Herrar <i>E. Carleson</i> (motioner i Första Kammaren N:is 39 och 40) samt <i>G. Mæchel</i> (motioner i Andra Kammaren N:is 147 och 148):</p> <p>att det bolag, som bildat sig under benämning Hultsfred—Westerviks jernvägs-aktiebolag, med ändamål att anlägga jernväg af tre svenska fots spårvidd mellan Hultsfreds station på Näs-sjö—Oskarshamnsbanan till Westervik eller närheten deraf, måtte på de vilkor, Riksdagen kunde finna lämpligt att närmare bestämma, erhålla ett lån, motsvarande $\frac{2}{3}$ af beräknade anläggningskostnaden, eller högst</p> <p>samt att det bolag, som blifvit bildadt för att i fortsättning af jernvägen från Hultsfreds station</p>	35,089,999 99	3,500,000 —	38,589,999 99
	2,200,000 —	— —	2,200,000 —
Transport	37,289,999 99	3,500,000 —	40,789,999 99

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport till Westervik åstadkomma en jernväg, med tre svenska fots spårvidd, från sistnämnde stad öfver Atvidaberg till Bersbo i Linköpings län, måtte på de vilkor, Riksdagen kunde finna lämpligt närmare bestämma, erhålla ett lån, motsvarande två tredjedelar af beräknade anläggningskostnaden, eller högst	37,289,999 99	3,500,000 —	40,789,999 99
10:o) angående jernväg mellan Wieslanda och sjön Bolmen: af Herrar Jöns Pehrsson och C. I. Bengtsson, med hvilka Herrar Ed. F. Meyer, Carl Magni, L. J. Larson, J. Sandstedt, Ola Månsson och Lars Månsson instämt (motion i Andra Kammar- aren N:o 124): att Riksdagen måtte såsom låneunderstöd till Wieslanda—Bolmens jernvägs-aktiebolag för anläggning af en jernväg med 3,39 fots spårvidd från Wieslanda jernvägsstation till Ljungby köping och vidare till stranden af sjön Bolmen anvisa ett amorteringslån af motsvarande hälften af den till 1,500,000 kronor beräknade anläggningskostnaden, att af bolaget tillgodonjutas på möjligen billigaste vilkor;	2,400,000 —	— —	2,400,000 —
	750,000 —	— —	750,000 —
Transport	40,439,999 99	3,500,000 —	43,939,999 99

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport och 11:o) angående jernväg mellan Wisby och Hemse med bibanor till Rone och Klintehamn: af Herrar <i>A. J. Lyth</i> , <i>Petter Larsson</i> och <i>Ernst Leijer</i> (motion i Andra Kammaren N:o 113): att Riksdagen till understöd för anläggande af en jernväg mellan Wisby och Hemse täcktes bevilja ett anslag, motsvarande $\frac{1}{4}$ af banans beräknade anläggningskostnad, d. v. s. ett belopp af i rundt tal.....	40,439,999 99	3,500,000 —	43,939,999 99
samt att Riksdagen ville äfvenledes bevilja ett anslag, motsvarande $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaderna för bibanor till Rone och Klintehamn, med.....	—	285,000 —	285,000 —
som kunde ställas till Kongl. Maj:ts disposition att på Gotländska jernvägsbolagets framställning användas när Kongl. Maj:t funne teckningen betryggande.	—	112,000 —	112,000 —
Summa kronor	40,439,999 99	3,897,000 —	44,336,999 99

Härjemte har föreslagits:

12:o) af Herr *E. Frisk* (motion i Första Kammaren N:o 32):

att Riksdagen behagade ställa till Kongl. Maj:ts disposition, till understöd för enskilda jernvägsanläggningar, ett extra anslag af femton millioner kronor, att utgå under fem år med tre millioner årligen under åren 1877—1881 och på enahanda vilkor, som vid 1871 års riksdag bestämdes;

13:o) af Herr *A. Gumælius* (motion i Andra Kammaren N:o 17):

att, i nära likhet med beslutet år 1871 och på samma grunder som då, till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar måtte beviljas och till Kongl. Maj:ts förfogande ställas ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år med två millioner under hvardera af åren 1877, 1878, 1879, 1880 och 1881, å hvilket anslag Kongl. Maj:t skulle ega att när som helst anvisa understödsbelopp, att utgå med högst de här ofvan för hvarje år bestämda belopp;

samt 14:o) af Herr *J. E. Akesson Lundegård* (motion i Andra Kam-maren N:o 68):

att Riksdagen måtte för sin del besluta, ettdera att i sammanhang med upplåning för statens egna behof borde företagas sådan till utsträckning och belopp, att emot fullgoda säkerheter lånebidrag utan hvarje uppoffring från statens sida kunde tillhandahållas deraf behöfvande och allmännyttiga större jernvägs- och hamnbyggnadsföretag, eller ock att staten med garanti för kapital- och räntebetalning måtte understödja och befordra upptagande af obligationslån, hvilka, af regeringen tillättna, erbjöde full säkerhet för återbetalning samt verkliga fördelar till utvidgande af landets kommunikationsanstalter.

Vid öfvervägande af de sålunda gjorda framställningarne om understöd åt enskilda jernvägsanläggningar, har Utskottet i första rummet haft att utreda, huruvida skäl för staten förefinnas att fortfarande understödja det enskilda jernvägsbyggandet i landet och, i sådant fall, med huru stort belopp, på hvilket sätt och under hvilka vilkor ett sådant understöd borde lemnas; och har Utskottet i sammanhang härmed tagit del af de medelst protokollsutdrag till Utskottet hänvisade yttranden, hvilka i Första Kammaren vid remissen af en bland ofvan omförmälda motioner afgåfvos.

Att förbättrade kommunikationer, och särskildt jernvägar, äro ett af de mäktigaste medlen för höjande af ett lands förkofran, är ej blott ett ofta upprepadt påstående, utan torde numera vara ett så fullständigt ådagalagdt faktum, att någon bevisning därför ej lärer vara erforderlig. Staten har ock hittills, i öfverensstämmelse med denna uppfattning, verk-samt befrämjat det enskilda jernvägsbyggandet här i landet och dermed icke allenast gagnat landets utveckling i dess helhet, utan äfven till-godose sett sitt eget intresse, då stambanorna visat sig lemna ett fördel-aktigare ekonomiskt resultat i den mån bibanor tillfört dem ökad trafik.

Något äfventyr för staten har, att döma efter den hittills vunna erfarenheten, ej varit med dess försträckningar till enskilda jernvägs-bolag förenadt, om än undantagsvis betalningen af en och annan an-

nuitet blifvit i någon mån fördröjd; tvärtom har den granskning, som Riksdagens revisorer verkställt, gifvit vid handen att flera af de med statslån understödda jernvägsbolagen lemnat så fördelaktigt resultat, att på grund deraf revisorerne ansett sig böra göra framställning om annuiteternas ökande.

Ej heller torde man behöfva frukta att förhållandet för framtiden skall blifva sämre, då jernvägarnes förmåga att lemna nöjaktig afkastning af i dem nedlagda kapital bör tilltaga i bredd med landets fortgående utveckling och det för öfrigt, när staten med lån understödjer enskilda jernvägar, måste förutsättas, att icke andra komma deraf i åtnjutande än sådana, som anses kunna erbjuda tillräcklig säkerhet för den emottagna låneförsträckningen.

Vidare torde icke böra lemnas utan afseende, att staten genom att nu upphöra med enskilda jernvägsanläggningars understödjande knappast skulle kunna anses hafva fullt billigt behandlat de orter eller landsdelar, hvilka vore beredda att kraftigt bidraga till åstadkommande af jernvägsförbindelser, lika gagnande för det allmänna, lika förtjenta af understöd som de med sådant redan gynnade banor, men hvilka, derigenom att staten undandroge det enskilda jernvägsbyggandet sitt allt hittills så gagneliga biträde, sattes ur stånd att erhålla kommunikationer, som för deras täflan med andra orter vore nödvändiga. Ty det är en naturlig egenskap hos jernvägarne, att medan de kraftigt föra framåt de orter, som ega dessa de yppersta medel till samfärdsel, verka de tillbakahållande på de orter, som samtidigt måste undvara dem.

Om det således i allmänhet ej synes vara med någon risk för staten förenadt att såsom hittills med statsbidrag befrämja enskilda jernvägsanläggningar, utan fastmer klokhet och billighet tala för att dermed fortsätta, torde, om ej några särskilda skäl förefinnas för ett motsatt tillvägagående, det nu så mycket mindre vara välbetänkt att upphöra med dylika understöds beviljande, som statens finansiela ställning och kredit göra det möjligt att utan någon uppoffring lemna sådana statsbidrag och de många, från olika håll gjorda framställningarne om anvisande deraf, nogsamt bevittna, att behof af understöd till enskilda jernvägsanläggningar förefinnes, antagligen i högre grad än år 1871, då understöd för enahanda ändamål senast af Riksdagen anvisades.

Såsom skäl mot fortsatt beviljande af statsbidrag till enskilda jernvägar har hufvudsakligen anförts, dels att detsamma skulle stå i strid mot en nödig omvårdnad om vår statskredit, dels ock att ett behörigt aktgifvande på den närvarande ekonomiska ställningen och industriens

behof fordrade att icke för närvarande med anslag eller lån uppmuntra nya enskilda jernvägsföretag.

För Utskottet synes det vara en öfverdrifven farhåga, att statskrediten skulle kunna skadas, om medel inom måttliga gränser af staten upplånas och sedermera såsom lån utlemnas för utförande af sådana enskilda jernvägar, som afse att verksamt befordra landets utveckling och välmåga; den hittills vunna erfarenheten lär snarare lemna stöd för det antagande, att hvad som med klok beräkning göres för att befordra landets framåtskridande, stärker statens kredit.

Hvad åter landets ekonomiska ställning och industriens behof af förlag vidkommer, torde det vara obestriddigt, att om de orter, som genom saknad af jernvägsförbindelser finna sig tillbakasatta och oförmögna af en täflan med sådana, som erhållit fördelarne af jernvägar, nu skulle lemnas utan understöd från statens sida, detta förhållande kunde tvinga dem att antingen uppträda på den inhemska lånemarknaden eller ock kasta sig i händerna på utländska jernvägsentreprenörer, i båda fallen på sådana villkor, som tvifvelsutan komme att menligare inverka på den allmänna ekonomiska ställningen och möjligen äfven på räntefoten än om staten, förmodligen i utlandet, förmedlade jernvägsbolagens behof af lån till jernvägsföretagens utförande. Befaras bör ej heller att de belopp, som af jernvägsbolagen sjelfva, såsom inbetalning för tecknade aktier, tillsläppas, skola alltför kämbart inverka på tillgången af rörelsekapital, då betydligt mera och således jemväl en afsevärd del af de summor, som genom statens upplåning erhållas, utgår såsom betalning till de vid jernvägsbyggnaderna anställde arbetare och för inom landet tillverkad materiel.

De väsentligaste invändningar, som mot ett fortsatt beviljande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar blifvit anförda, äro således icke af beskaffenhet att Utskottet kunnat tillmäta dem någon afgörande vigt eller betydelse; men deremot förefinnas, utom de ofvan af Utskottet framlagda allmänna skälen, just för det närvarande särskilda orsaker, hvarför ett upphörande med sådana bidrags beviljande sannolikt komme att verka skadligt.

För bedömandet af denna fråga har Utskottet ansett det vara angeläget att erfara till hvilken grad kapital och arbete under de senare åren för enskilda jernvägars byggande tagits i anspråk, och Utskottet har därför från enskilda och bolag, hvilka under de senaste fem åren från och med 1871 verkställt jernvägsbyggnader, införskaffat uppgifter i berörda afseende. Dessa uppgifter, hvilka blifvit af några ledamöter inom Utskottet, som ega speciela insigter i hithörande frågor, granskade

och sammanförda, ådagalägga det förhållande, som utvisas af bifogade tablå (*Bil. Lit. B*).

Af densamma framgår, att på enskilda jernvägar nedlagts:

under år 1871.....	Kronor	2,206,347: —
» » 1872.....	»	13,157,732: —
» » 1873.....	»	34,193,062: —
» » 1874.....	»	44,313,272: —
samt » » 1875.....	»	28,299,382: —

Till fullbordande åter af de enskilda jernvägsanläggningar, hvilka för närvarande äro under arbete, erfordras, approximativt uträknadt och i runda tal:

under år 1876.....	Kronor	20,000,000: —
» » 1877.....	»	15,000,000: —
» » 1878.....	»	8,000,000: —
» » 1879.....	»	4,000,000: —
» » 1880.....	»	3,000,000: —

Dessa siffror anser Utskottet otvetydigt utvisa, *ej mindre* att jernvägsbyggandet här i landet utvecklat sig i ett sådant omfång, att det samman dels i och för sig sjelft blifvit och dels, för förfärdigande af jernvägsmateriel och dylikt, framkallat en industri af den betydighet och användande, såsom tablåen jemväl angifver, af arbetskraft i den myckenhet, att det redan därför, oafsedt de fördelar lättade kommunikationer medföra, vore högeligen att beklaga om arbetet å jernvägsanläggningar under den närmare framtiden komme att allt för mycket inskränkas, hvilket otvifvelaktigt skulle inträffa, om understöd ej af staten lemnades, *än äfven* att, å andra sidan, jernvägsbyggandet, om än understundom sträckt längre än försigtigheten måhända bort medgifva, redan visat en sådan tendens till nedgående, att deraf de farhågor, hvilka det forcerade byggandet ingifvit, böra hafva blifvit lugnade och att, om förhållandet skulle påkalla någon särskild uppmärksamhet från statens sida, denna visserligen ej i sådant fall borde kunna gå i en riktning, som afsåge att allt för mycket försvåra och minska anläggningar af ifrågavarande beskaffenhet.

Under dessa förhållanden vore det enligt Utskottets förmenande i sanning oförenligt med det allmännas fördel, om medel skulle saknas till utförande af sådana nya jernvägsanläggningar, hvilka kunde på ett verkligt sätt befrämja utvecklingen af landets näringslif. Men detta skulle sannolikt blifva händelsen, om staten helt och hållet undandrog de

enskilda jernvägsbolagen sitt understöd, och, om banorna icke dess mindre komme till utförande, kunde detta endast ske med sådana uppoffringar från aktieegarnes sida, som för desse kunde blifva ruinerande och i väsentlig mån förminskade det gagn, som eljest af jernvägarne skulle det allmänna beredas.

Enligt en Utskottet lemnad uppgift innehade de enskilda bankerna och kreditaktiebolagen under sistlidne Oktober månad öfvertagna och inköpta jernvägsobligationer till belopp af omkring 21,400,000 kronor, hvilket antagligen ej sedermera undergått någon synnerlig förändring. Häre äro likväl ej inberäknade de säkerligen ganska betydliga belopp dylika obligationer, hvilka af enskilde bankirer innehafvas. Det torde vara obestriddigt, att i marknaden redan finnes så pass stort förråd af jernvägsobligationer och att för deras fasta placering för närvarande möter så mycken svårighet, att det för jernvägsbolag knappast lär vara möjligt att annorlunda än på allt för betungande vilkor sjelfva genom upptagande af obligationslån anskaffa behöfliga medel. Med fullt fog synes då det anspråk kunna framställas, att staten, som utan svårighet eller uppoffring kan bereda tillgång till dessa medel, med användande af sin större kredit bidrager dertill att för landet nödiga och nyttiga jernvägsföretag komma till stånd.

Det belopp, som år 1871 för berörda ändamål af Riksdagen anvisades för de fem åren 1872—1876, utgjorde tio millioner kronor. Med afseende på det nuvarande större behovet och de i viss mån högre arbetskostnaderna, anser Utskottet sig nu ej böra föreslå ett lägre belopp än femton millioner kronor, att utgå under åren 1877—1881, dock ej med lika andel hvarje år, utan jemkadt efter de summors storlek, som, på sätt ofvan blifvit angifvet, komma att för redan påbörjade jernvägsanläggningar användas, så att, då dessa summor äro större, ett mindre belopp af det föreslagna nya anslaget anvisas, och tvärtom. Utskottet anser därför anslagsbeloppet böra på de särskilda åren fördelas sålunda, att deraf komme att utgå:

under år 1877.....	Kronor	2,000,000: —
» » 1878.....	»	2,000,000: —
» » 1879.....	»	3,000,000: —
» » 1880.....	»	4,000,000: —
samt » » 1881.....	»	4,000,000: —

Summa Kronor 15,000,000: —

Enligt denna fördelning och under antagande, att aktieegarnes tillskott komme att utgöra en tredjedel af anläggningskostnaden och hälften

af ofvan föreslagna statsunderstöd, skulle för redan påbörjade samt för nya med statsbidrag understödda enskilda jernvägsföretag komma att utgifvas:

under år 1877.....	Kronor	18,000,000: —
» » 1878.....	»	11,000,000: —
» » 1879.....	»	8,500,000: —
» » 1880.....	»	9,000,000: —
och » » 1881.....	»	6,000,000: —

Utskottet tvekar ej att uttala den öfvertygelse, att dessa utgiftssummor, med landets nuvarande utveckling, icke kunna hafva någon menlig inverkan på den ekonomiska ställningen, helst antagligen endast en del af dem komme att inom landet upptagas, men en större del säkerligen att åter der utgifvas.

I afseende på sättet för understöds meddelande synes intet skäl förefinnas att frängå det år 1871 af Riksdagen bestämda, eller att dylika statsbidrag meddelas blott såsom *lån* och till högst två tredjedelar af anläggningskostnaden. Endast mot återbetalningsskyldighet kan nemligen staten lemna ett understöd, tillräckligt stort att de dermed afsedda förmåner kunna ernås, och genom statsbidragets bestämmande till högst två tredjedelar beredes, å ena sidan, säkerhet därför att det understödda företaget verkligen är af den beskaffenhet att genom dess utförande ett för det allmänna och landets näringslif nyttigt ändamål vinnes, alldenstund det är fullt antagligt, att enskilde aktietecknare och kommuner icke vilja, utom ansvarigheten för statslånet med dess företrädesrätt till annuitetsliqvid ur bolagets inkomster, af egna medel tillsläppa en så betydlig andel af kostnaden som en tredjedel, om icke företaget är för orterna af stort gagn. Å andra sidan torde anskaffandet af denna tredjedel icke komma att öfverstiga enskilde personers eller kommuners inom landet krafter, och i följd deraf jernvägsföretaget kunna komma till stånd utan anlitande af utländskt delegareskap, hvaraf skulle kunna följa en skadlig inblandning af främmande intressen och förvecklingar af åtskilliga slag, som ej på förhand kunna förutses. Ej heller torde vara skäl att frängå 1871 års Riksdags beslut att ställa det då beviljade anlagsbeloppet till Kongl. Maj:ts disposition, hvarigenom största säkerhet torde vinnas, att de jernvägsanläggningar, till hvilkas utförande statsbidrag blifvit eller blifva begärda, kunna bedömas efter den vikt, de hafva för landets jernvägssystem i dess helhet, och att deras större eller mindre rätt att af statsbidrag komma i åtnjutande varder noggrant utrönt. Vid pröfning af kostnadsförslag och arbetsplan har Kongl. Maj:t ock tillfälle tillse, att jernväg, som erhåller statsunderstöd,

anläggas och bygges på ett sätt, som fullt motsvarar det ändamål, hvar för densamma ansetts böra komma till stånd och af staten understödjas, men jemväl att kostnadsförslaget ej är upprättadt högre än att det beräknade beloppet af aktietecknarnes tillskott verkligen kommer att för anläggningens utförande erfordras och utgå.

I afseende å öfriga villkor för statsbidrags erhållande, utöfver de redan omförmälda, att understöden ansetts böra utgå endast såsom lån och till högst två tredjedelar af anläggningskostnaden, har Utskottet funnit de af 1871 års Riksdag meddelade, i dess underdåniga skrifvelse N:o 70 intagna bestämmelser böra vidhållas. De få tillägg till desamma, Utskottet ansett sig böra föreslå, afse uteslutande beredande af något större säkerhet beträffande arbetets utförande samt fullgörandet af aktietecknarnes inbetalningar och bolagets förbindelser.

Af de mera detaljerade föreskrifter, Kongl. Maj:t meddelat vid beviljande af understöd utaf det år 1871 anvisade anslag till enskilda jernvägsanläggningar, har Utskottet tagit del; och synes statens rätt och intresse vara genom desamma väl tillgodosedda. Jemväl har Utskottet tagit kännedom om innehållet af åtskilliga af Kongl. Maj:t efter nämnda tid i nåder meddelade jernvägskoncessioner samt inhemtat, att vid koncessionerande under de senare åren af sådana banor, hvilkas förvärfvande i en framtid ansetts kunna för staten ifrågakomma, Kongl. Maj:t förbehållit staten rätt att efter viss tid och på vissa villkor till sig lösa banan; en rättighet, hvarvid staten enligt Utskottets åsigt äfven framdeles i likartade fall bör bibehållas.

På grund af hvad ofvan anförts, hemställer Utskottet:

2:o

att, med anledning af ofvan omförmälda motitioner, Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af femton millioner kronor, att utgå under fem år, med två millioner kronor under år 1877, två millioner kronor under år 1878, tre millioner kronor under år 1879 samt fyra millioner kronor under hvardera af åren 1880 och 1881, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att när som helst till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst de här ofvan för

hvarje år bestämda belopp samt i enlighet med följande villkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra; varande det lånesökande bolaget skyldigt att godtgöra de särskilda kostnader för möjligen erforderliga besigtningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslaget och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf att bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar; skolande härjemte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen inneslå till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af Kongl. kungörelsen den 11 December 1874, angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik, förrättad och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

3:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna statsunderstöd erhålla, skall vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt kostnadsförslaget;

4:o) att i afseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten beräknas till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fem för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå;

b) att räntefrihet må beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad;

c) att kapitalafbetalning skall vidtaga tre år efter sistnämnda dag;

5:o) att jernvägsanläggningen med alla dertill hörande byggnader och materiel, äfvensom all bolagets öfriga egendom, skall utgöra underpant och säkerhet för den af staten lemnade försträckning och staten tillförsäkras all den pant- och förmånsrätt, som enligt gällande eller blifvande lagstiftning kan för den lemnade försträckningens återbetalande medgifvas;

6:o) att Kongl. Maj:t skall insätta en ledamot i direktionen för hvarje jernvägsbolag, som undfått låneunderstöd, och utse en revisor att deltaga uti granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper samt att arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas af bolaget;

7:o) att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i öfrigt skall underkastas alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att hvarje sådant bolag, som nyss är nämndt, må, då Kongl. Maj:t så pröfvar lämpligt, dels utan kostnad eller årlig ersättning undfå upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga, Kronan tillhöriga mark, som står under dess omedelbara disposition, hvaremot, när fråga är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning derför af bolaget bör lemnas i enlighet med gällande expropriationslag, dels ock kostnadsfritt begagna sådana å Kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustägrter, som kunna vara disponibla.

Med anledning af det beslut, Utskottet sålunda ansett sig böra i afseende å enskilda jernvägsanläggningars understödjande under de närmaste fem åren tillstyrka Riksdagen att fatta, har Utskottet saknat anledning att ingå i närmare pröfning af de ofvan omförmälda framställningar, hvilka afse beviljande af understöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar.

Under förutsättning af bifall till hvad Utskottet här ofvan under punkten 2:o, föreslagit, hemställer Utskottet alltså,

3:o

att Herrar J. Bruns, W. Farups, Jan Anderssons m. fl., E. Dofséns, C. Ribbings, Grefve E. Sparres, A. Börjessons, F. W. Leijonanckers m. fl., Carl Ifvarssons m. fl., Sven Anderssons, N. Fossers, J. G. Granlunds m. fl., E. Carlesons, G. Mæchels, Jöns Pehrsons m. fl. och A. J. Lyths m. fl. motioner icke må till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 April 1876.

På Stats-Utskottets vägnar:

CARL EKMAN.

Reservationer:

A) Angående statens jernvägsbyggnader:

1:o) af Herr L. Nordenfelt:

»Emot Utskottet anser jag mig i första rummet böra anmärka, att Utskottet tillstyrkt Riksdagen att besluta angående stambanans rigtning jemte tvärbanans, oaktadt Kongl. Maj:t förklarar, att ytterligare undersökningar böra företagas innan den uppåtgående stambanans rigtning bestämmes.

Utskottets antagande, att en bibana snart skulle uppstå från Håssjö till Sollefteå, om det östra alternativet antages, synes mig högst osanno-

likt, emedan, om man ock lika med Utskottet antager, att stambanornas byggande kommer för en tid att upphöra efter fullbordandet af de nu föreliggande, det mycket naturliga hoppet att framdeles erhålla en stambana i denna riktning vållar, att ingen enskild företagsamhet för vinnande af en bibana härstädes kommer till stånd. När stambanans byggande längre åt norr företages, så kan icke skäligen Sollefteå ställas såsom slutligt mål, utan någon vida nordligare belägen punkt, och då inverkar på den stora frågan högst obetydligt, om man kommit sex mil längre på vägen åt norr eller icke.

Vida fördelaktigare verkar då, om man lagt norrländska banorna så, att de lemnat en skäligen inkomst.

Intill dess man fortgått med jernvägsbyggandet längre åt norr än till Hässjö, komma nästan alla norr om Ångermanelfven bosatta norrländingar att ställa sin trafik till Sundsvall och icke till Hässjö, emedan *från Örnsköldsvik landsvägen till Hässjö är 5 mil längre än till Sundsvall.*

Det är först sedan stambanan blifvit framdragen till Sollefteå, som någon bibana åt öster synes kunna uppstå. Hässjö-linien har uppkommit såsom ett förmedlingsförslag mellan alldeles olika intressen och ser till godo intetdera af dem. Denna bana skulle försvåra uppkomsten af en kustbana och ligger dock för långt ifrån kusten, för att någorlunda väl betjena der befintlig industri och befolkning.

Dess antagande kan icke förekomma, att i framtiden, då landet blifvit mera befolkadt och industrien tillväxt, en kustbana uppkommer genom enskild företagsamhet, och Hässjö-linien får då med denna kustbana en svår täflan.

Icke heller kan antagandet af Hässjö-linien hindra, att Sundsvall—Torpshammar-banan framdeles blifver utsträckt till Storsjön.

I Norrland blifver det alltid tvärbana, som gifva största inkomsten, om de äro rätt lagda, hvarpå Gefle—Dala, Marma—Sandarne, Hudiksvall—Dellen m. fl. jernvägar gifvit framstående bevis; men Hässjö-linien är icke någon tvärbana längre, än från Hässjö vesterut och kommer icke att blifva fullständig sasom tvärbana förr, än den utsträcket österut till Nylands lastningsplats vid Ångermanelfven, samt gör icke ens då samma gagn, som den kortare Refsunds-linien.

Man talar varmt om vigten af att gå hela Norrlands önsknings till mötes, men förhållandet är verkligen, att mera än hälften af Norrlands befolkning, nemligen den, som bor söder om Ångermanland, föredrager Refsunds-linien och dessutom hafva hela landets öfriga innevånare större fördel af sistnämnda linie. Genom att antaga Hässjö-linien skulle man

alltså skada vida större folkmängd och vida viktigare intressen, än som genom denna linie kunde gagnas.

Håssjö-linien fordrar i anseende till den större längden och de svåra transportförhållandena minst ett år längre byggnadstid, än den vestra och gifver i anseende till bristen af någon lämplig slutpunkt för trafiken, förr än man kommer till Storsjön, betydligt större ränteförlust under byggnadstiden.

Till dess banan blifver fortsatt norrut får man enligt Utskottets förslag 3 mil 24,600 fot längre väg, på hvilken trafik skall bedrivas, än efter Refsunds-linien.

Sistnämnda linie kommer ock enligt alla sakkunniga personers sammanstående omdöme, att gifva vida större trafikinkomst, än den östra linien.

Från Storsjön till Throndhjem är afståndet 20 mil 34,000 fot, från Storsjön till Sundsvall, efter Utskottets förslag, 21 mil 19,500 fot och efter Refsunds-linien 16 mil 29,000 fot, allt räknadt från närmaste punkt, hvarest jernvägen i det ena eller andra fallet skulle beröra Storsjön.

Den särdeles billiga flottningskostnaden, så väl på Indals-elfven, som på nedre delen af Gimån, jemte den längre vägen från Sundsvall till Storsjön, efter den östra linien, gifva öfvertygande skäl att antaga, att, om detta alternativ föredrages, trävirke endast undantagsvis eller kortare sträckor komma att sändas på jernvägen. Denna linie lider ock i jemförelse med den vestra af en betänklig underlägsenhet i antalet af tillstötande landsvägar samt i befolkning, bostäder och kultur i närheten af banan.

Sägblockarne i östra liniens närhet äro ock i anseende till dess läge invid flottlederna redan betydligt mera afverkade, än invid Refsunds-linien.

Deremot synes Refsunds-linien hafva att förvänta en betydlig trätrafik, då denna linie, enligt uppgjorda tillförlitliga beräkningar, kommer att upptaga stora virkesmassor vid Ange- och vid Refsundsjön, samt äfven från Storsjön med fördel kan täfla med flottleden på Indalselfven.

Den sistnämnda linien underlättar bibehållandet af Jemtlands trafik till svenska hamnar, hvaremot den östra tvingar en stor del af denna trafik att öfvergå till Throndhjem.

Angående de olika liniernas trafikförhållanden anförde chefen för statens jernvägstrafik i Första Kammaren den 21 sistlidne Maj bland annat:

»Efter min öfvertygelse är det af Kongl. Maj:t framställda första alternativet (Refsunds-linien) det, som har största utsigten att få en större trafik och att kunna trafikeras med den minsta drift- och under-

hållskostnad samt att således gifva den bästa afkastningen på det kapital som derå nedläggas. — — — — —

Om vi taga den nu gällande trafiktaxan till grund för beräkningen, visar sig, att, för gods i vagnslaster af första klassen ökas genom väljande af den östra linien transportkostnaden från Torpshammar till Östersund med 24 procent, för vagnslaster af andra klassen med 27, för vagnslaster af tredje klassen med 23 procent och för spanmåslaster med 16 procent mera, än hvad det skulle kosta å det kortare alternativet. Från Torpshammar till riksgränsen blir skillnaden nog betydligt mindre, i anseende till den stora väglängden, och utgör endast 6 å 7 procent. Från Stockholm till Östersund är skillnaden 10—15 procent på de särskilda godsklasserna. — — — — —

Denna linie eller den så kallade Håssjö-linien har icke någon af de fördelar, som jag nämnt med afseende å den vestra. — — — — —

Min fulla öfvertygelse, på grund af den erfarenhet jag har, är, att det vestra alternativet, Hybo—Wälje—Ånge—Gälle—Östersund, har så stort företräde framför hvarje annat, som hittills blifvit framlagdt och synnerligen framför det af Utskottet föreslagna, att jag icke tvekar, att på det varmaste anbefalla detsamma».

För öfrigt hänvisar jag dem, som vilja söka skäl för den ena eller andra rigtningen, till Första Kammarans protokoll för den 21 Maj 1875. Då det alltså synes mig afgjort:

att den af Kongl. Maj:t föreslagna tvärbanan, hvilken för större delen af sin längd ligger betydligt djupare in i landet, än den af Utskottet föreslagna, mycket fullständigare än denna senare fyller det inre landets behof af lättade kommunikationer och af dess förbindelse med hafvet, omfattar ett betydligt större trafikområde och öppnar detsamma för befolkning, odling och industri samt gör dess produkter tillgängliga;

att samma af Kongl. Maj:t föreslagna tvärbana kommer att lemna ett mycket fördelaktigare ekonomiskt resultat än Utskottets;

att den förstnämnda medför kortare väglängder att trafikera än den senare, nemligen från Throndhjem till Sundsvall af 3 mil 8,700 fot, från Throndhjem till Stockholm af 7 mil 7,000 fot och från Storsjön till Sundsvall af 4 mil 26,500 fot;

att Kongl. Maj:ts förslag gör möjligt för Jemtlands omkring Storsjön bosatta befolkning att bibehålla sina urgamla handelsförbindelser med Stockholm och Sundsvall;

att anläggningskostnaden enligt Kongl. Maj:ts förslag, intill dess

banan kommer att fortsättas åt norr, bliver 2,373,000 kronor lägre än efter Utskottets;

att jemväl trafik-kostnaden efter det förstnämnda förslaget bliver betydligt lägre, än efter Utskottets, ända till den tid, då den uppåtgående banan blifvit fullbordad flera mil norr om tvärbanan;

att efter Kongl. Maj:ts förslag, redan under arbetstiden eller i den mån hvarje del af banan till exempel till Ånge eller till Refsund bliver fullbordad, icke obetydliga trafik-inkomster komma att vinnas, hvaremot Utskottets förslag sannolikt lemnar trafikförluster under byggnadstiden;

att ofvan nämnda besparingar i anläggnings- och trafik-kostnader jemte minskade ränteförluster och ökade inkomster, enligt Kongl. Maj:ts förslag, inom få år komma att öfverstiga den ökade kostnad för fortsättning af den uppåtgående banan, norr om tvärbanan, som detta förslag kräfver i jämförelse med Utskottets; hemställer jag,

att Riksdagen ville, med afslag å Stats-Utskottets förslag, bifalla Kongl. Maj:ts i ämnet afgifna nådiga proposition.

Angående den af Herr Adelsköld till Utskottet lemnade, i utlåtandet införda, jämförande beräkning, hvilken så sent blifvit mig meddelad, att jag icke hunnit underkasta densamma någon uttömmande granskning, vill jag anföra;

1) att, ehuru jag, i likhet med Herr Adelsköld, är viss derom, att lutningar af 1 : 100 i stället för 1 : 60 medföra betydliga besparingar uti underhålls- och trafik-kostnader, jag likväl anser honom hafva uppskattat dessa besparingar väl högt, under ifrågavarande förhållanden, dels emedan de många tågen och det ringa antalet vagnar uti hvarje tåg å statens nu trafikerade jernbanor lära bero på en liflig persontrafik, hvilken icke i lika grad kan vara att förvänta å de norrländska banorna, dels emedan godstrafiken å dessa banor icke heller torde på lång tid uppnå medeltalet å de öfriga stambanorna, dels emedan skenor af 19,4 ϵ per fot tills vidare användas för norra stambanan norr om Storvik i stället för 15,5 ϵ , som Herr Adelsköld antagit, dels emedan den förhöjning af 50 procent, hvilken han tillagt utöfver det beräknade resultatet, synes mig godtycklig, dels ock emedan man genom tillägg af omkring 60,000 kronor per mil för ökande af rälsvigten och omkring 40,000 kronor per mil för ökande af lokomotivens styrka kan nästan helt och hållet återvinna hvad man förlorat genom användande af lutningar af 1 : 60 i stället för 1 : 100;

2) att vid förändring af långa lutningar af 1 : 60 till 1 : 100 nästan alltid en betydlig förlängning af linien måste ega rum på dessa ställen

och att kostnaden för sådana förändringar stundom äro högst betydande; så har till exempel uti Ingeniören Larssons förslag till förändring af linien öfver Ljungan till vattendelaren söder derom, enligt den granskning, som blifvit verkställd af detta förslag, på uppdrag af riksgäldsafdelningen, linien blifvit på denna sträcka förlängd med en mil och kostnaden ökad med 3,362,000 kronor i jemförelse med Ingeniören Sjögrens förslag;

3) att förbättrade lutningar lättare och med mindre kostnad måste kunna åstadkommas på den vestra linien, än på den östra, emedan höjdskilnaderna på den förra äro mindre än på den senare, och att alltså de besparingar i underhålls- och trafik-kostnader, som kunna vinnas genom förbättring af lutningarne, tala starkare till fördel för den vestra än för den östra linien.»

2:o) af Herrar *F. Hederstjerna*, Grefve *L. af Ugglas*, Grefve *A. Mörner*, *C. Petre*, *J. H. Rosensvärd*, Grefve *G. Sparre*, *C. Hammarhjelm*, *C. Ifvarsson* och *J. Rundbäck*, hvilka yrkat bifall till Kongl. Maj:ts förslag; samt

3:o) af Herrar *E. Key*, *L. O. Larsson*, *P. O. Hörnfeldt* och *O. B. Olsson*, hvilka, enär linien Dusnäviken—Östersund, utgörande 3 mil 35,500 fot, vore i afseende å lutningsförhållanden särdeles ogynsam samt den direkta beröringen af Östersund förorsakade för hela trafiken från Hässjö till Näskott och Norge en omväg af nära en mil, hvilka olägenheter ej motsvarades af fördelen utaf direkt beröring med en så liten stad som Östersund, så till vida voro från Utskottets förslag skiljaktige, att de ansågo Östersund böra endast med bibana beröras.

B) Angående enskilda jernvägsanläggningar:

1:o) (i afseende å Utskottets i första stycket af punkten 2:o gjorda hemställan) af Herr Grefve *L. af Ugglas*, som ansett anslagsbeloppet 15 millioner kronor böra under åren 1877—1881 utgå med lika belopp hvarje år, eller 3 millioner kronor om året; samt

af Herrar Grefve *A. Mörner*, *L. O. Larsson* och *J. E. Johansson*, hvilka ansett, att nämnda första stycke af punkten 2:o bort hafva följande innehåll:

»att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år ifrån och med år 1877, med två millioner kronor årligen, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att när som helst, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda

jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst det här ofvan för hvarje år bestämda belopp, samt i enlighet med följande villkor och bestämmelser: (dessa villkor och bestämmelser lika med de af Utskottet föreslagna)».

2:o) (i afseende å Utskottets i *punkten 2:o under mom. 3:o*) gjorda förslag) af Herr *L. Nordenfelt*:

»Äfven med det noggrannaste kostnadsförslag kan vid förändrade förhållanden lätt inträffa, att den beräknade kostnadssumman befinnes otillräcklig, och någon säkerhet för byggnadsrisken synes mig för den skull böra äskas, till förekommande af de svårigheter, hvilka skulle uppstå i händelse staten nödgades öfvertaga en eller flera banor i ofullbordadt skick. 1863 års Riksdag fordrade i denna afsigt garantiaktier till en tredjedel af kostnadssumman utöfver den såsom stamaktier påräknade tredjedelen. Enskilda långifvare fordra ock personlig säkerhet för jernvägsarbetets fullbordande. Med anledning häraf föranledes jag att föreslå följande förändring och tillägg i slutet af tredje villkoret, hvarigenom detsamma skulle erhålla denna lydelse: »att det lånesökande etc. (lika med Utskottets) — — — utförande enligt arbetsplanen, hvarföre ock säkerhet, som af Kongl. Maj:t godkännes, till belopp af minst en sjettedel af kostnadsförslaget slutsumma, skall utöfver denna ställas för betäckande af möjligen uppkommande brist i det kapital, som finnes nödigt för anläggningens fullbordande enligt faststald plan.»

3:o) (i afseende å Utskottets i *punkten 2:o under mom. 4:o a*) gjorda förslag) af Herr *S. Nilsson*, som ansett till detta förslag böra läggas en ytterligare bestämmelse af följande innehåll: »I händelse den behållna inkomsten af jernvägsanläggningen kommer att för något år uppgå till sådant belopp, att den öfverskjuter 6 procent årlig ränta å hvad aktieegarne tillskjutit, beräknadt från den dag, då de sålunda tillskjutna medlen blifvit af dem till bolaget inbetalda, skall det nämnda 6 proc. öfverskjutande beloppet, efter för året upprättat bokslut, till Riksgäldskontoret inbetalas såsom ytterligare kapitalafbetalning utöfver den här ofvan bestämda»; samt

4:o) af Herrar *O. B. Olsson* och *J. Rundbäck*, hvilka yrkat, att ifrågavarande om understödjande af enskilda jernvägsanläggningar gjorda framställningar måtte afslås.

Bilaga Lit. A.

Jemförande approximativ beräkning öfver en del trafik- och underhållskostnader å jernvägar med lutningar 1:100 och 1:60 samt skenor med 15,5 skålpunds vikt per löpande fot.

Beräkningarne gjorda med antagande af samma trafik som å svenska statsbanorna 1874, eller cirka 3,000,000 centner årligen per mil; att vagnarne i medeltal väga 110 centner och lasta 210 centner och likasom å statsbanorna i medeltal gå med $\frac{1}{3}$ last och således med last väga 180 centner; att skenor, såsom af Kongl. Byggnadsstyrelsen föreslagits för stambanan norr om Storvik, väga 15,5 ö per fot; att lokomotiven för denna skenvigt väga 720 centner med tender, hafva 14 tums cylindrar, 21 tums slag, 5 fots drifhjul, deraf 4 kopplade, och 100 ö ångtryck i cylindrarne samt således med dessa dimensioner uppför stigningar af 1:100 draga 4,700 centner och uppför stigningar af 1:60 3,220 centner med 3 mils hastighet i timman, sin egen vikt jemte tenderens inbegripen.

Under dessa antaganden är nedanstående tabell uppgjord för en trafik af 3 millioner centner fraktgods per mil, eller ungefär samma trafik som å svenska statsjernvägarne 1874.

Tabell N:o 1.

	1:100.	1:60.	Vid stats-jernvägarne 1874.
Antal tåg à 22 vagnar med 1,540 ctr nettolast	1,948	—	—
Antal tåg à 14 vagnar med 980 ctr nettolast	—	3,061	—
Antal tåg à 15 vagnar med 1,100 ctr nettolast	—	—	3,585
Antal lokomotiv (eller tågmil) per banmil	1,948	3,061	3,585
Antal vagnmil pr banmil	42,856	42,856	55,239
Tågens sammanlagda bruttovigt	9,116,640	9,917,640	13,689,000

Tabell N:o 2

öfver en del årliga trafik- och underhållskostnader; beräkningarne grundade dels på föregående tabell N:o 1, dels på Kongl. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse 1874.

	Vid jernvägar med lutningar 1 : 100.	Vid jernvägar med lutningar 1 : 60.	Vid statens jernvägar 1874.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
3,585 lokomotivmil..... à 5,3 kronor	—	—	19,000
1,948 " à 5,3 "	10,324	—	—
3,061 " à 5,3 "	—	16,223	—
42,856 vagnmil..... à 0,77 "	3,300	3,300	—
55,239 " à 0,77 "	—	—	4,253
Summa kronor	13,624	19,523	23,253
Underhåll af skenorna.			
Om man enligt Trafikstyrelsen antager, att skenorna å nämnda statsbanor med lutningar af 1:100 utnötas på 12 år och man enligt tabellen N:o 1 känner att sammanlagda bruttolasten vid lutningar 1:100 och 1:60 förhåller sig nära som 19:21, så skulle skenorna således i senare fallet utnötas på 10,85 år, och som kostnaden för 1 mil spår med 15,5 ö skenor jemte nedläggning uppgår till cirka 100,000 kronor, så skulle årliga utgiften för skenorernas underhåll belöpa sig till	8,333*	9,217*	c:a 11,000
Summa kronor	21,957	28,740	34,253
	6,783 kr.		

*) Då statens jernvägars nuvarande skenor i medeltal väga cirka 22 ö per fot och utnötas på 12 år, borde egentligen en vida kortare tid beräknas för 15,5 ö skenor, helst med stigningar 1:60, der bromsningen inom kort förstör skenorna.

Detta belopp, 6,783 kronor, kapitaliseradt efter 5 procent, gifver ett kapital af 135,600 kronor, hvilket skulle kunna nedläggas per mil för vinnande af lutningar 1 : 100 i stället för 1 : 60, utan att företaget som affär stälde sig sämre. Men om man närmare granskar de förestående tabellerna 1 och 2, visar det sig, att de teoretiska beräkningarne icke öfverensstämma med de praktiska resultaten vid statens jernvägar 1874, utan äro för låga, kommande sig detta deraf, att i verkligheten tågen varit mindre och flera samt den döda lasten, som sålunda måst framföras, vida större än hvad teoretiskt beräknats, under förutsättning att tågen alltid skulle bestå af så många vagnar, som lokomotiven kunna draga.

Detta förhållande blifver i ögonen fallande, då det af Tab. 1 visar sig att, oaktadt de vida kraftigare lokomotiv, som nu begagnas å statens jernvägar, mot dem, som kunna gå på en bana med 15,5 *tt* skenor, tågens antal för samma trafik å statsbanorna 1874 uppgår till 3,585, då jag med svagare lokomotiv under lika stigningsförhållanden erhållit endast 1,948, och då kostnaderna för dragkraften, bränsle, smörja och personalen samt lokomotivs, vagnars och skenors underhåll kunna anses förhålla sig temligen nära som antal tåg, så torde man utan fara för större misstag kunna öka utgifterna för dessa poster vid lutningar af 1 : 60 mot 1 : 100 med 50 % och erhåller då ett kapital af cirka 220,000 kronor per mil, som skulle kunna nedläggas på terrassering och ökad skenvigt för erhållande af en jernväg med större trafikförmåga. Och jag anser så mycket riktigare att denna senare siffra antages, som jag i min kalkyl beräknat samma slitbarhet för 15,5 *tt* som 22 *tt* pr fot tunga skenor, hvilket uppenbarligen är för lågt, och som Norrlands längre och strängare vintrar och större snömassor i dubbelt hänseende öka trafik- och underhållskostnaderna vid en bana med så branta stigningar som 1 : 60 i förening med så svaga skenor som 15,5 *tt* per fot.

Men derjemte måste vidare tagas i betraktande, att statens nuvarande lokomotivcenter icke, utan att skenorna hastigt förstöras, kunna begagnas å norrlands-jernvägarne, om de skulle komma att utföras med 15,5 *tt* skenor, hvarföre lättare maskiner måste anskaffas, hvilka, utom att vara olämpliga för så branta lutningar som 1 : 60 och en tung trafik, som ej tål höga taxor, inom kort, vid trafikens tillväxt och banans blifvande ombyggnad med tyngre skenor, skulle blifva obrukbara, och de medel, som användas till dessa maskiners inköp, sålunda vara bortkastade.

Och tager man slutligen i öfvervägande den viktiga frågan om en sådan jernvägs trafikförmåga för militära ändamål, så kommer man till

det nedslående resultat att, då statens nuvarande lokomotiv ej kunde användas för trupptransporterna, så vore man inskränkt till norrlandsbanans egna, mindre kraftiga maskiner, hvilka i lutningar af 1 : 60 icke kunde draga mera än öfverhufvud taget 14 stycken med trupper lastade vagnar; och då af generalstaben (med ledning af existerande jernvägsförhållanden) gjorda beräkningar grunda sig på 40 vagnar i tågen, med hvilka, om tillräcklig rörelsemateriel finnes, en armécorps på 40,000 man med tillhörande effekter skulle kunna förflyttas 20 mil på 10 dagar, så blefve förhållandet på norrlandsbanorna, att en sådan förflyttning erfordrade minst 58 dagar och troligen vida längre tid, till följd af det inskränkta antal lokomotiv, som finnes tillgängliga och användbara för transporten.

Såsom allmän regel vid jernvägsbyggnader gäller, att, om terrängen tvingar till branta lutningar, så användas kraftiga lokomotiv — hvilket förutsätter starka skenor — för ökande af en sådan jernvägs trafikförmåga och minskande af trafikkostnaderna, hvaremot å jemn terräng med fördelaktiga lutningar mindre kraftiga och lättare lokomotiv kunna med fördel användas och till följd deraf äfven lättare skenor.

Vid norrlandsstambanan norr om Storvik har, i strid med denna regel, föreslagits att använda långa och ofta förekommande branta lutningar i förening med svaga skenor och deraf nödvändiga svaga lokomotiv, hvarigenom resultatet skulle blifva det i hög grad ofördelaktiga, som ofvan visats.

Då dertill kommer, att den under terrassering varande delen af banan närmast norr om Storvik kunnat förbättras, så att ingen brantare lutning än 1 : 100 förekomme, att hela vägen utmed Ljusne elf ingen svårare lutning borde ifrågakomma, samt det är att hoppas, att noggrannare undersökningar skola gifva det resultat, att norra stambanan, utan synnerligen ökade kostnader, kan utföras med lutningar, ej öfverstigande 1 : 100, så vill det förefalla som om ändring i den fastställda planen borde göras och på samma gång skenvigten ökas till 20 ϵ för jern eller till 18 ϵ för sådana af stål, hvilka sistnämnda i längden äro betydligt billigare.

Förändringarne från lutningar af 1 : 60 till 1 : 100 borde å sträckan Storvik—Näskott icke på långt när föranleda den tillökning i anläggningskostnad, som med fördel kan nedläggas för vinnande af en jernväg med ökad trafikförmåga, och hvad skenorna beträffar, så skulle ökningen i vikt från 15,5 till 20 ϵ , efter det pris som betalts för skenor till stambanan norr om Storvik, eller 6 : 40 per centner, öka kostnaden per mil jemte stationer med cirka 24,000 kronor, och för 18 ϵ stålskenor

efter nuvarande pris med cirka 36,000 kronor, till hvilka förändringar medel torde finnas, enär de kostnadsberäkningar, hvilka ligga till grund för af Riksdagen lemnadt anslag, dels upptaga kostnaderna för skenorna till kronor 11: 25 per centner och dels i allmänhet blifvit upprättade under en tid, då priset på arbete och alla materialier var betydligt högre än nu; men skulle kostnaderna äfven uppgå till högre belopp, än som finnes anvisadt, lider det väl intet tvifvel, att Riksdagen skulle bevilja en sådan tillökning, då det lätt kan bevisas att jernvägen, genom lutningar 1 : 60, skulle blifva oändamålsenlig och dess trafikförmåga högst betydligt nedsatt, emot om den byggdes så som de öfriga statsbanorna, med lutningar af 1 : 100.

Stockholm i April 1876.

C. Adelsköld.

BIL. LIT. B.

T A

utvisande approximativt antalet använda dagsverken och nedlagdt kapital under

I. Banor, för hvilka hufvudsaklige

- A) **Bredspåriga banor:** Malmö—Ystad, Karlskrona—Wexiö, Lund—Trelleborg, Helsing Bångbro—Kloten, Bergslagernas, Stockholm—Westerås—Bergs Mjölby, Upsala—Gefle, Storå—Guldsmedshyttan, Nybro—
- B) **Smalspåriga banor:** Pålshoda—Finspong, Karlshamn—Wieslanda, Wikern—Möckeln, Strömsdal, Dannemora—Harg, Lidköping—Skara—Stenstorp, Sunnansjö—Bysjön, Limmared—Åsunden, Sölvesborg—Kristian Dalelfven, Wintjern—Björnmossen.

A n v ä n d a d a g s v e r k e n .					
1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	S:a dagsverken.
77,000	1,678,000	4,209,000	4,791,000	3,230,000	13,985,000

II. Banor, för hvilka dels utländskt,

Svenska Central-jernvägen, Oxelösund—Flen—Westmanland, Halmstad—

A n v ä n d a d a g s v e r k e n .					
1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	S:a dagsverken.
274,000	577,000	1,060,000	1,464,000	825,000	4,200,000

Af sistnämnda summa, 31,000,000 Kronor, kunna omkring 16,000,000 Kronor obligationer samt till en mindre del genom inbetalde aktier, lemnade materialier

	A n v ä n d a d a g s v e r k e n .					
	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	S:a dagsv:n.
Summa af I och II	351,000	2,255,000	5,269,000	6,255,000	4,055,000	18,185,000

BLÅ,

hvert och ett af de senaste fem åren på nedanstående enskilda jernvägar.

Inhemskt kapital varit användt:

borg—Hessleholm, Landskrona—Engelholm, Sala—Tillberga, Östra Wermlands, lagen, Norberg—Engelsbergs ombyggnad, Kalmar—Emmaboda, Halsberg—Motala—Säfsjöström, Krylbo—Norberg.

Sundsvall—Torpshammar, Wattjom—Marmen, Filipstad—Nordmarken, Hörken—Taberg—Mokärnshyttan, Näs—Morshyttan, Mariestad—Moholm, Hudiksvall—Forssa, stad, Hjo—Stenstorp, Ulricehamn—Wartofta, Wadstena—Fogelstad, Bysjön—Vestra

N e d l a g d t k a p i t a l.

1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	Summa Kronor.
206,347	8,997,732	26,673,062	33,813,272	21,479,382	91,169,795

dels inhemskt kapital varit användt:

Jönköping, Nora—Karlskoga, Nässjö—Oskarshamn, Wimmerby—Hultsfred.

N e d l a g d t k a p i t a l.

1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	Summa Kronor.
2,000,000	4,160,000	7,520,000	10,500,000	6,820,000	31,000,000

antagas vara effektivt upptagna inom landet, till största delen genom försäljning af och jord.

N e d l a g d t k a p i t a l.

1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	Summa Kronor.
2,206,347	13,157,732	34,193,062	44,313,272	28,299,382	122,169,795