

N:o 27.

Ank. till Riksd. Kansli den 2 Mars 1877, kl. 1 e. m.

Utlåtande, angående statens jernvägsbyggnader.

(R. A.)

Uti den nådiga propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1878 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor för fortsättande under samma år af arbetena ej mindre på tvärbanan emellan Torpshammar och riksgränsen, än ock på Norra stambanan inom Norrland; denna senare bestämd att från Hybo framdragas öfver Vålje i nordlig riktning till Ånge, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, och de ställen, den skall anlöpa.

Härjemte har uti inom Kamrarne väckta motioner föreslagits, af Herr *Pehr Staaff* (motion i Andra Kammaren N:o 103):

det måtte Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition beträffande Norra stambanans riktning, förklara, att den norrländska stambanan bör från Hybo fortsättas genom Delsbo, Bjuråkers och Bergsjö socknar till Malungen och derifrån vidare till Vattjom eller annan lämplig punkt för öfvergången af Indalselven, för att sedermera i sinom tid fortsättas till lämplig plats vid Ångermanelfven, eller, om icke i frågans närvarande skick sådant kunde bifallas, besluta, att med stambaneriktningens bestämmande från Hybo må anstå till nästa års riksdag, derförinnan på enskild väg föranstaltad undersökning af denna jernvägssträckning kunde hinna behörigen afslutas och af vederbörande granskas;

af Herr *W. Farup* (motion i Andra Kammaren N:o 123):

att Riksdagen måtte besluta, att Norra stambanan från Hybo drages öfver Hogdal och Råtan till lämpligt ställe på tvärbanan Torpsham-

mar—Näskott eller, alternativt, ingå till Kongl. Maj:t med underdånig begäran, att nödig plan för ett blifvande jernvägsnät för de norra provinserna först beredes, innan stambanan från Hybo vidare fortsättes; samt af Herr *Edvard Frisk* (motion i Första Kammaren N:o 35):

att Riksdagen måtte

a) lemna frågan om Norra stambanans fortsättande från Hybo för närvarande ofgjord, men tillika hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t bland nuvarande riksdagsmän utse tre eller fem lämpliga personer, från söder om Gefleborgs län belägna orter, hvilka egde att sig emellan utse ordförande, för att under loppet af instundande sommar genomresa orterna mellan höjden af Hybo och tvärbanan eller, helst, Ångermanelfven och särskildt efter de ifrågasatta vestliga (Hybo—Välje—Ånge) och östliga (Hybo—Elfsund—Malungen-tvärbanan) riktningarne samt derefter och med ledning af under resan vunnen erfarenhet och gjorda iakttagelser för Riksdagen framställa sina åsikter derom, hvar Norra stambanan borde från Hybo framgå, för att dels i vidsträcktaste mån gagna Norrlands befolkning och dels höja de norrländska provinserna till den högsta möjliga grad af utveckling i de uti motionen antydda hänseenden och dymedelst, gagnande hela fäderneslandet, återgälda detsamma alla dess uppoffringar för det stora ändamålets vinnande; och

b) till bestridande af med nyssberörda åtgärd förenade kostnader bevilja ett förslagsanslag af sex tusen kronor.

Slutligen har Herr *Staaff*, till närmare utveckling af sin ofvan omförmälda motion, till Utskottet aflemnat en promemoria med dervid fogade åtskilliga beskrifningar, kostnadsförslag, planer, kartor och utlåtanden.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition och omförmälda motioner hafva af Stats-Utskottet, till hvars handläggning de remitterats, i ett sammanhang behandlats; hvarjemte Utskottet tagit kännedom om ofvan nämnda, af Herr *Staaff* till Utskottet aflemnade handlingar.

Utaf det den nådiga propositionen bifogade protokoll öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i Statsrådet den 8 sistlidne Januari (Bil. N:o 5 a, sid. 133—142) inhemtas, att Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet dervid föredragit, bland annat, en af Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader den 18 December 1876 till Kongl. Maj:t ingifven skrifvelse, i hvilken styrelsen till en början yttrat sig angående åtskilliga från tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen norrut gående jernvägslinier, afseende, i förening med en tillförene undersökt linie mellan Hässjö och Sollefteå, en ofbruten jernvägsförbindelse mellan tvärbanan och Sollefteå.

Då likväl något beslut om jernvägars byggande norr om tvärba-

nan ännu ej blifvit af Kongl. Maj:t föreslaget eller af Riksdagen fattadt, har Utskottet ej ansett sig ega anledning ingå i något bedömande af hvad beträffande omförmälda jernvägslinier af styrelsen andragits, eller meddela yttrande med anledning af den utaf styrelsen lemnade upplysning, att den omväg i jernvägsförbindelsen från det öfre Norrland söderut, som skulle blifva förenad med en jernvägslinie, dragen från Sollefteå vid Ångermanelfven öfver Håssjö till tvärbanan vid Gällösundet, kunde genom en förändrad rigtning emellan Bräcke och Ulfsjönäs förminska med 2 mil.

Beträffande åter den uppåtgående stambanans anslutningspunkt till tvärbanan, hvilken punkt i afvaktan af de resultat, nådigst anbefalda undersökningar kunde gifva vid handen, ännu vore oafgjord, har Jernvägsbyggnadsstyrelsen, med erinran, att jernvägsarbetenas nuvarande ståndpunkt såväl å tvärbanan som å den uppåtgående stambanans ostridiga del fordrade ett snart afgörande af den uppåtgående stambanans rigtning, i berörda skrifvelse hufvudsakligen anført, att de alternativ för ifrågavarande stambanas rigtning emellan Hybo och tvärbanan, som föreläge och af hvilka det ena anslöte sig till tvärbanan vid Torpshammar, det andra vid Ånge, numera, sedan förlidet års undersökningar visat, att hvarken emellan Stödesjön och Torpshammar eller emellan Torpshammar och Ånge någon tjenligare punkt, än de förut undersökta vid Torpshammar eller Ånge, vore till finnandes, utgjorde de enda som rätt gerna kunde ifrågakomma. Dessa alternativ vore gemensamma emellan Hybo och Wälje, så att vid jemförelsen dem emellan afseende endast behöfde fästas på de från Wälje skiljaktiga delarne deraf.

Föregående undersökningar och kostnadsberäkningar hade ådagalagt, att linien Wälje—Ånge vore 6 mil 13,100 fot lång, med beräknad anläggningskostnad af 3,480,000 kronor, och, då afseende endast fästes på förekommande lutningar af 1:60, hade en sammanräknad längd sådana af 1 mil 28,600 fot, under det deremot linien Wälje—Torpshammar vore 6 mil 31,000 fot lång och kostade i anläggning 4,264,000 kronor samt hade lutningar af 1:60 af tillsammans 3 mil 14,000 fots längd. Denna senare linie vore således 17,900 fot längre och kostade 784,000 kronor mer i anläggning samt hade 1 mil 21,400 fot sammanräknade stigningar af 1:60 mer, än linien Ånge—Wälje.

Denna sistnämnda linie egde följaktligen i tekniskt hänseende afgjort företräde framför den förra, eller linien Wälje—Torpshammar; och om än genom noggrannare undersökningar, än de hittills gjorda, förbättringar kunde åstadkommas å båda linierna för ernåendet af gynsamare lutningsförhållanden, så vore det tydligt, att sådana skulle fordra

vida större kostnader och medföra längre omväg på Wälje—Torpshammar-linien än på Wälje—Änge-linien, då, såsom förut nämnts, den förra hade 1 mil 21,400 fot mera sammanräknade längder stigningar af 1 : 60 än den senare linien.

Toge man nu hänsyn till den inverkan på väglängderna, som det ena eller andra af dessa alternativ skulle komma att medföra för förbindelsen emellan hufvudstaden och det södra landet och nordöstra Jemtland, äfvensom det öfra Norrland, så funne man, att, då vägen emellan Änge och Wälje vore endast 6 mil 13,100 fot, men deremot emellan Änge—Torpshammar och Wälje 10 mil 11,500 fot, en omväg af icke mindre än 3 mil 34,000 fot skulle uppstå för dessa förbindelser, i fall de komme att dragas öfver Torpshammar.

För förbindelsen emellan Sundsvall och Sundsvall—Torpshammar-banan samt hufvudstaden medförde visserligen Änge—Wälje-linien en med 2 mil 34,600 fot förlängd väg, men åt denna större väglängd kunde, enligt styrelsens åsigt, icke tillmätas något större afseende, då Sundsvall och der omkring belägna trakt hade en stor lättnad i sin snabba och billiga sjökommunikation med hufvudstaden, och Sundsvalls stad dessutom genom tvärbanans dragande öfver Änge erhöle en högst viktig lättnad i samfärdseln med det inre landet.

På grund af hvad styrelsen sålunda anført, har styrelsen ansett linien Hybo—Wälje—Änge i alla afscenden ega företräde framför linien Hybo—Wälje—Torpshammar.

Efter föredragning af Jernvägsbyggnadsstyrelsens omförmälda utlåtande och sedan Herr Departementschefen erinrat derom att i afseende å de beslutade norrländska jernvägarne numera endast återstode att bestämma sträckningen af den linie, hvilken, utgående ifrån Storvik, borde i försättning af den Norra stambanan från Hybo utdragas till förenämnda tvärbana, har Herr Departementschefen vidare i ifrågavarande ärende hufvudsakligen anført, hurusom, då det vore att förutse, att, om icke förr, åtminstone när begge dessa jernvägslinier blifvit bragta till fullbordan, fråga komme att uppstå om vidare fortsättande af den uppåt gående banan, vid fattande af beslut om sättet för densammas ledande från Hybo icke borde lemnas ur sigte möjligheten deraf, att den kunde komma att i en närmare eller fjärrare framtid ingå såsom en del i en blifvande jernvägsförbindelse mellan på ena sidan Sollefteå, Björkä eller någon annan punkt vid Ängermanelfven, dit banan, om den utsträcktes längre än redan vore beslutadt, utan tvifvel blefve framdragen, och på den andra sidan så väl rikets sydligare provinser som hamnen vid Trondhjem. Önskligt vore således, att åt banan gäfves en rigtning,

hvilken, på samma gång den uppfylde dess ursprungliga och främsta bestämmelse att på bästa möjliga sätt sammanbinda Hybo med tvärbanan, tillika, så vidt sig göra läte, tillfredsstälde de anspråk, som i det andra hänseendet framdeles kunde på densamma ställas. Om dervid först toges i betraktande den fråga, huruvida det med det öfre Norrlands intressen kunde vara närmast öfverensstämmande att till jernvägens framförande öfver Ljunga elf välja Ange eller Torpshammar, så vore anledningen härtill icke att söka deri, att i ärendets nuvarande skick tillfredsställandet af dessa intressen borde vara det uteslutande eller företrädesvis bestämmande vid beslutets fattande, utan deri att för den händelse, efter ett öfvervägande af de olika liniernas inbördes förmåga att vara denna vidsträckta landsdel till gagn, det skulle befinnas, att dessa intressen i lika eller åtminstone i icke väsentligt olika mån befrämjades, ehvad det ena eller andra alternativet lemnades företräde, all tanke på dessa särskilda intressen kunde vid ärendets vidare behandling lemnas å sido, och beslutet bestämmas endast och allenast med hänseende till den åt banan anvisade, redan nämnda bestämmelse. För så vidt fråga nu vore att för det öfre Norrland finna den närmaste utfartsvägen till sydligare landsdelar, borde, då Hässjö i norr likasom Vålje i söder allmänligen antagits såsom gemensamma begynnelse- och slutpunkter för de i öfrigt sins emellan stridiga linierna, med skäl till jemförelse uppställas på ena sidan linien Vålje—Ange—Bräcke—Ulfsjönäs—Hässjö och på den andra Vålje—Torpshammar—Gimån—Hässjö. Af dessa linier hölle den förra eller vestra i längd 14 mil 35,600 fot och den senare endast 13 mil 33,800 fot. Genom antagandet af det vestra alternativet blefve således vägen väl förlängd med en mil 1,800 fot; men utom det att en dylik förlängning icke kunde tillmätas någon synnerlig betydelse i afseende på en jernväg, hvilken i allt fall för det öfre Norrland skulle så väsentligt underlätta kommunikationen icke allenast med sydligare trakter inom samma landsdel, utan äfven med provinserna inom Svea och Göta land, så borde ej heller förbises, att medelst en sådan jernvägens sträckning det öfre Norrlands förbindelse med Jemtland och med Norge komme att med icke mindre än 7 mil 21,000 fot förkortas. Den ifrågavarande landsdelens inbyggare vore utan tvifvel sjelfva bäst i tillfälle bedöma, huruvida för dem förkortningen af 1,05 mil i kommunikationen söderut vore af mera värde, än en minskad väglängd af 7,58 mil vid förbindelsen med Jemtland och Norge; men huru än detta omdöme utfölle, syntes dock på detsamma icke kunna läggas den vikt, att deraf skulle hemtas skäligen anledning att frångå den sträckning, som för den uppåt gående jernvägens ledande till tvärbanan funnes mest

fördelaktig. Genom Norra stambanans framdragande från Välje till Torpshammar skulle visserligen den förmån beredas staden Sundsvall och dess omängd, att för desamma afståndet från hufvudstaden och det södra landet blefve med 2 mil 34,600 fot minskadt; men då denna förmån icke vunnes, utan att vägen till hufvudstaden från andra betydliga delar af Norrland, hela Jemtland och Norge tillökades med 3 mil 34,400 fot och sålunda på bekostnad af intressen, hvilka icke vore af mindre afseende förtjenta, talade icke heller från denna synpunkt betraktadt öfvervägande skäl för linien Välje—Torpshammar.

Om af hvad Herr Departementschefen sålunda anført de slutsatser kunde dragas, att för det öfre Norrland och dess intressen föga vigt låge derpå, om den uppåt gående jernvägen träffade tvärbanan vid Torpshammar eller vid Änge, och att de fördelar, som Sundsvall och orten deromkring kunde vinna genom antagandet af Torpshammar till sammanknypningspunkt för de begge banorna, mer än motvägdes af de menliga följder, som deraf skulle för de vestliga delarne af Jemtland och vidsträckta delar af det öfriga Norrland uppkomma, och om förty icke någon betänklighet förefunnes att vid valet mellan anslutningspunkterna Änge och Torpshammar bestämma sig för den, hvilken med afseende på sättet att binda banorna tillsammans funnes mest lämplig, så förekomme, på sätt Herr Departementschefen slutligen andragit och jemväl här ofvan ur Jernvägsbyggnadsstyrelsens skrifvelse meddelats, i fråga härom, att linien från Välje, i nordlig rigtning utdragen till Änge, vore 17,900 fot kortare, fordrade i anläggningskostnad 784,000 kronor mindre och hade 1 mil 21,400 fot sammanräknade stigningar af 1 på 60 mindre än linien Välje—Torpshammar, hvarförutan linien Hybo—Änge, såsom Chefen för Generalstaben vitsordat, vore af stor betydelse för landets försvar.

På dessa grunder har Herr Departementschefen tillstyrkt Kongl. Maj:t att göra Riksdagen det här ofvan af Utskottet omförmälda förslag.

I öfverensstämmelse med hvad Utskottet redan här ofvan beträffande Jernvägsbyggnadsstyrelsens utlåtande antydt, anser Utskottet sig jemväl i afseende å det utaf Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet i ärendet afgifna yttrande böra fästa uppmärksamheten derpå, att i detsamma en bestämd skilnad göres mellan de redan beslutade jernvägsanläggningarne i Norrland och de jernbanor norr om tvärbanan, hvilkas utförande endast antagits framdeles kunna komma att ifrågasättas, samt att allt hvad nämnda yttrande beträffande dessa senare innehåller således, på sätt ock Herr Departementschefen uttryckligen betonat,

ej kan ega mera än en vilkorlig betydelse, enär fråga nu ej är om annat än den uppåt gående stambanans anslutning till tvärbanan.

Vid bedömande af Kongl. Maj:ts förslag har Utskottet tagit en hufvudsaklig hänsyn till sistlidna års Riksdags, i enlighet med Kongl. Maj:ts då gjorda proposition, fattade beslut rörande statens jernvägsbyggnader. Då Riksdagen, med afslag å Utskottets förslag om en jernbana Hybo—Välje—TorpsHAMMAR—HåSSJÖ—DUSNÄSVIKEN—ÖSTERSUND—NÄSKOTT, biföll Kongl. Maj:ts proposition om tvärbanans dragande från TorpsHAMMAR till Ånge och derifrån öfver Gällösundet och Östersund till Näskott, lär detta beslut i en väsentlig grad vara föranledt deraf, att Riksdagen ansåg vägen mellan Trondhjem, riksgränsen samt Jemtland, å ena, och Stockholm jemte sydligare belägna trakter å andra sidan, böra göras så kort och gin som möjligt. Den sålunda åsyftade fördelen vinnes med den föreslagna linien Hybo—Välje—Ånge, och under diskussionen härom i Kamrarne förklarade ock en mängd talare, så väl af dem som voro för och af dem som voro emot Kongl. Maj:ts förslag, att ett bifall till detsamma ovilkorligen måste framkalla stambanelinien Hybo—Välje—Ånge; med anledning hvaraf ock bifall till Kongl. Maj:ts nu gjorda förslag lär vara en gifven följd af 1876 års Riksdags beslut.

Vid sådant förhållande lära ej heller ofvan omförmälda i ifrågavarande afseende väckta motioner kunna vinna Riksdagens bifall.

Enligt de handlingar, Herr *Staaß* till Utskottet inlemnad, skulle den jernvägssträckning, Hybo—Malungen—Wattjom—Björkä, han förordar, utgöra en väglängd af 21 mil 23,600 fot, emot en väglängd för linien Hybo—Välje—Ånge—Bräcke—Sollefteå af 23 mil 3,800 fot; hvarjemte kostnaden för den förra linien, 16,675,000 kronor, af Herr *Staaß* ansetts kunna, genom att för linien Malungen—Björkä beräkna broarnes öfverbyggnad af trä i stället för af jern, genom utgående af brobyggnaden öfver Angermanelfven, genom skenvigtens minskande från beräknade 20 till 15,5 $\%$ per fot samt genom minskning i kostnaden för den rullande materielen från 100,000 till 55,000 kronor per mil, nedsättas med 2,100,000 kronor till 14,575,000 kronor, emot en kostnad för linien Hybo—Välje—Ånge—Bräcke—Sollefteå af 15,632,000 kronor.

Vid den jämförelse, som af berörda uppgifter skulle framkallas, måste dock Utskottet, jemte den erinran, att om en fortsättning af Norra stambanan norr om tvärbanan nu alldeles icke är fråga, tillika annärka, att, på sätt de af Herr *Staaß* ingifna kartor och handlingar utvisa, hvarken utgångs- eller slutpunkterna i den af honom förordade linie äro desamma som i den ofvannämnda jernvägssträckning, Hybo—Välje—Ånge—Bräcke—Sollefteå, mot hvilken en dylik jämförelse

skulle uppställas. Med begynnelsepunkten Hybo på Herr Staaffs linie menas nemligen rätteligen en punkt Kramstad, belägen en mil söder om Hybo, och den af Herr Staaff angifna slutpunkten Björkä ligger omkring 1,5 mil öster om Sollefteå.

En jemförelse mellan den af Kongl. Maj:t och den af Herr Staaff föreslagna sträckningen till tvärbanan, den enda jernvägssträckning, hvarom nu bör vara fråga, utvisar, att linien Hybo—Välje—Ånge utgör 9 mil 27,000 fot och linien Kramstad till Wattjom å Sundsvall—Torpshammarbanan 10 mil 21,000 fot.

Herr Staaffs ofvan oförmälda, till Utskottet aflemnade promemoria innehåller hufvudsakligen trenne påståenden, för det första att någon den ringaste nödvändighet icke förefinnes att redan vid denna riksdag bestämma stambanerigtningen. Häremot, likasom emot bifall till Herrar Farups och Frisks i enahanda afseende gjorda framställningar, möter dock, att, såsom ofvan förmälts, vederbörande myndighet, Kongl. Jernvägsbyggnadsstyrelsen, meddelat, det jernvägsarbetenas nuvarande ståndpunkt så väl å tvärbanan som å den uppåtgående stambanans ostridiga del fordrade ett snart afgörande af den uppåtgående stambanans rigtning.

För det andra yrkas af Herr Staaff, att undersökning från Hybo måtte verkställas jemväl rörande en östligare rigtning af stambanan än de hittills ifrågasatta öfver Ånge eller Torpshammar. Den i sådant afseende af Herr Staaff ifrågasatta rigtning har jemväl af Wester-Norrlands läns landsting i en till Kongl. Maj:t ingifven skrifvelse föreslagits. I sitt ofvan oförmälda, till statsrådsprotokollet hållna anförande har Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet beträffande berörda förslag erinrat, att den sålunda af Wester-Norrlands läns landsting gjorda framställning, mot hvilken flere af tingets ledamöter anmält reservation, inefattade återupptagande af ett år 1874 väckt, men af så väl Wester-Norrlands som Gefleborgs läns landsting frångånget förslag, och så mycket mindre vore förtjent af afseende, som den icke så mycket åsyftade tillvägabringande af en lämplig förening af de två nu under arbete varande banorna, som icke mer framkallande af beslut om byggande af en ny, i närheten af kusten framgående jernväg genom provinserna Helsingland, Medelpad och Angermanland, men hvilken sträckning, så länge i det inre af landet en bana, gående från norr till söder, saknades, icke i militäriskt hänseende kunde lemnas utan svåra anmärkningar.

Härtill kommer, att genom den af Herr Staaff föreslagna linie Hybo—Malungen—Wattjom den uppåtgående stambanan komme att anknytas

knytas, icke vid statens tvärbana, utan vid en enskild bana, Sundsvall — Torpshammar-jernvägen, af annan spårvidd än statens jernbanor. Afståndet mellan punkten Wattjom å sistnämnda enskilda, sinalspåriga jernväg och Torpshammar, der statens bredspåriga tvärbana börjar, utgör omkring $3\frac{3}{4}$ -dels mil, och genom anknätningspunktens förläggande till Wattjom skulle således uppoffras, bland annat, en af de fördelar, som lågo till grund för 1874 års Riksdags beslut om tvärbanans byggande bredspårig, nemligen fördelen af ett sammanhängande jernvägssystem i Sverige och Norge af icke mindre än 317 till 325 miles längd, hvilket skulle komma i oafbruten förbindelse med den under alla årstider tillgängliga och isfria hamnen vid Trondhjem, hvarigenom icke allenast i kommersielt hänseende genom undvikande af omlastning stora fördelar komme att beredas, utan äfven i militäriskt afseende de förenade rikenas försvar skulle vinna ökad styrka.

Slutligen har, för det tredje, i Herr Staaffs ofvanberörda promemoria yrkats, att i hvad fall som helst, om också förbindelsen mellan Hybo och Ånge nu skulle tillstyrkas, sådant måtte ske under uttryckligt förbehåll derom, att denna bandel, som måhända kunde vara önskvärd i unionelt hänseende, icke måtte ovilkorligen erkännas såsom fortsättning af norra stambanan från Hybo. Då likväl Riksdagen aldrig beslutat byggande af mera än *en* uppåtgående och till tvärbanan sig anslutande stambana, torde detta yrkande ej förtjena något afseende.

På grund af hvad sålunda här ofvan blifvit af Utskottet anfördt, hemställer Utskottet,

1:o.

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag och afslag å Herrar Staaffs, Farups och Frisks motioner, må för år 1878 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor för fortsättande under samma år af arbetena ej mindre på tvärbanan emellan Torpshammar och riksgränsen, än ock på norra stambanan inom Norrland; denna senare bestämd att från Hybo framdragas öfver Välje i nordlig rigtning till Ånge, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genömgå, och de ställen, den skall anlöpa.

Förutom hvad, på sätt ofvan anförts, blifvit af Kongl. Maj:t och enskilda motionärer föreslaget beträffande jernvägsbyggnader söder om dels tvärbanan och dels Ångermanelfven, har uti en inom Andra Kam-maren väckt motion (N:o 41) Herr *F. Malmberg*, med hvilken instämt Herrar *P. A. Hellgrén* och *L. J. Fahlander*, gjort framställning till Riksdagen om anslag för fortsatt detaljundersökning af en statsbana ifrån Ångermanelfven till riksgränsen vid Haparanda.

Till stöd för denna framställning har i motionen anförts, att, enligt norrländska skogs-komiténs uppgift, de tre nordligaste länen utgöra en ytvidd af 218,743,000 kvadratref, hvaraf staten eger 138,128,000 kvadratref uti kronans öfverlappsmarken, kronoparker och privilegierade stockfångstskogar; att under år 1868 omkring 50 millioner kubikfot tvåvaror blifvit derifrån afskeppade, hvari staten från sina skogar torde deltagit med mer än hälften; att genom lättade och tidsenliga kommunikationer i dessa trakter trävaruvärdet komme att stiga och staten skörda en stor vinst, oberäknadt den fördel ett utveckladt jordbruk och en möjliggjord jernindustri m. m. kunde åstadkomma; samt att en statsbana genom Norrland således voro behöflig, nyttig och nödvändig för Norrlands naturliga och tidsenliga utveckling, för ordnandet af landets försvar och för beredande åt staten af den största möjliga inkomst af dess stora skogsegendomar inom Norrland; med anledning af hvilket allt i motionen föreslagits, att Riksdagen behagade anslå 50,000 kronor för detaljundersökning af en bredspårig statsbana genom Norrland ifrån Hammar eller någon annan lämplig punkt vid Ångermanelfven till den punkt vid riksgränsen mot Finland, som af Kongl. Maj:t kunde nådigst bestämmas.

Utskottet hyser ej ringa betänklighet vid att på enskild motionärs föranledande föreslå, om än endast förberedande, åtgärder för nya jernvägsanläggningar af så betydande omfattning, som i Herr Malmbergs m. fl. motion ifrågasättes. De redan beslutade jernbanorna i Norrland fordra ännu lång tid för att fullbordas. Ett beslut om deras fortsättande norrut i det genom motionen ifrågasatta stora omfång torde böra föregås af noggranna undersökningar, ej blott, såsom i motionen begäres, i tekniskt, utan äfven i statsekonomiskt hänseende, hvarvid resultatet af de redan beslutade och utförda norrländska jernbanorna ej torde kunna lemnas utan afseende.

På sätt här ofvan meddelats, hafva åtskilliga från tvärbanan norrut gående jernvägslinier redan blifvit af Jernvägsbyggnadsstyrelsen under-

sökta. Då Kongl. Maj:t säkerligen ej lärer underlåta att, när ytterligare undersökningar i det af motionärerne angifna syfte blifva behöfliga, desamma anbefalla, hemställer Utskottet,

2:o.

att Herr Malmbergs m. fl. motion må af Riksdagen lemnas utan afseende.

Stockholm den 2 Mars 1877.

På Stats-Utskottets vägnar:

CARL EKMAN.
