

N:o 27.

Ank. till Riksd. Kansli den 13 Febr. 1882, kl. 3 e. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, i fråga om medgifvande att för anläggning af en bibana från Hjerpens station till Bonäset använda besparingar å jernvägsbyggnadsmedlen; Gifven Stockholms Slott den 20 Januari 1882.

Kongl. Maj:t vill, under hänvisande till innehållet af bifogade utdrag utaf statsrådsprotokollet öfver ett civilärende, härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att för byggande, med samma spårvidd och trafikförmåga som stambanan genom Norrland, af en bibana från Hjerpens station till Bonäsets lastageplats vid Kallsjön må få användas de å anslagen för samma stambanas anläggning uppkomna besparingar.

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

OSCAR.

Fredrik Hederstierna.

Utdrag af protokollet, hållet inför Hans Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms Slott den 20 Januari 1882.

Närvarande:

Hans Excellens Herr Statsministern Grefve *Posse*,
Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena Friherre *Hochschild*,
Statsråden: *Lovén*,
von Steyern,
Friherre *von Otter*,
Taube,
Hederstierna,
Hammar skjöld,
Richert och
Themptander.

Departementschefen Statsrådet *Hederstierna* anmälde vidare

39:o.

Styrelsens öfver statens jernvägsbyggnader underdåniga skrifvelse angående byggande af jernbana mellan Hjerpen och Kallsjön.

Statsrådet *Hederstierna* anförde härefter:

»Sedan Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader redan år 1876 och derefter vid särskilda tillfällen, då underdåniga utlåtanden afgifvits i fråga om fortsättandet af arbetena å stambanan genom Norrland, fäst at Eders Kongl. Maj:ts uppmärksamhet på fördelarne för trafiken å tvärbanan genom Jemtland deraf att från den beslutade stationen vid Hjerpen anlades en bibana till Bonäsets lastageplats vid Kallsjön, men Eders Kongl. Maj:t hittills funnit något yttrande icke erfordras i anledning af dessa underdåniga framställningar, har styrelsen uti underdånig skrifvelse den 19 sistlidne December, i betraktande deraf att med fattandet af beslut i ämnet nu icke kunde anstå längre, så vida jernvägsanläggningen skulle kunna verkställas i sammanhang med återstående arbeten å tvärbanan, ansett sig böra å nyo draga omförmälda fråga under Eders Kongl. Maj:ts pröfning.

Styrelsen, som fortfarande vidhåller sina förut uttalade åsigter om nyttan af denna bandel och om densammas fördelaktiga inverkan på trafiken

å tvärbanan, har funnit en ökad anledning till sin nu gjorda underdåniga framställning uti den omständighet, att till följd af de gynsamma förhållanden för jernvägsarbetenas bedrivande, som under de senare åren egt rum, en större besparing i anläggningskostnaderna för norra stambanan uppkommit, än hvad styrelsen tillföre hade vågat hoppas; och ehuru styrelsen ännu icke är i tillfälle att noggrant uppgifva storleken af dessa besparingar, som bestå dels i kontanta medel och dels i öfverblifna materialier, hvilka senare med största fördel skulle kunna användas för nu ifrågavarande ändamål, tilltror sig styrelsen dock kunna med säkerhet beräkna, att nämnda besparingar blifva tillräckliga för bestridande af kostnaderna för den föreslagna bibanan äfven för det fall, att icke större bidrag erhållas från vederbörande menigheter än de, till hvilka dessa sig redan utfäst.

Enligt hvad af den underdåniga skrifvelsen bifogade handlingar framgår, hafva nemligen *dels* Jemtlands koppar- och sågverksaktiebolag förklarat sig beredvilligt att till ifrågavarande bibana utan ersättning afstå den bolaget tillhöriga, för banan nödiga jord, som derfor kan komma att tagas i anspråk, med all den rätt, hvarmed bolaget kan öfver jorden förfoga, *dels* och Kalls socknemän vid särskilda kommunalstämmor, den 14 December 1879 och den 22 Oktober 1881, förbundit sig att till samma bana bidraga »med fem kronor per tunnland skatte för all i mantal satt jord inom kommunen, dock endast med hälften eller 2 kronor 50 öre per tunnland för lappskattshemman, samt 20 öre per fyrk för alla beskattningsföremål enligt den för 1880 upprättade fyrktalslängd.»

Beträffande den ifrågavarande bandelen och de trakter, hvilka densamma skulle komma att betjena, har styrelsen upplyst: att Kallsjöns stora vattendrag, som redan nu af ångbåtar trafikerades på en längd af fyra mil och vore afskildt endast genom ett smalt näs från den jemväl med ångbåt trafikerade, två mil långa Anjansjön, utgjorde tillsammans med denna senare de vestligaste delarne af den äldre kommunikationsleden genom Jemtland; att de vidsträckta, skogrika och till en del uppodlade trakter, som omgifva dessa vattendrag, äfvensom det utmed Kallsjön belägna Huså kopparverk skulle genom en sådan bibana erhålla en beqväm och väl behöflig förbindelse med tvärbanan; att Kallsjön, som stode i förbindelse med andra, norr derom belägna, större sjöar, deribland Jufveln och Torrön, hvilken senare sträckte sig ända intill riksgränsen mot Norge, alltså utgjorde en stor vattenbassin, som afbördade sitt vatten genom Hjerpströmmen, hvilken på den korta sträckan mellan Bonäset och sjön Lithen, invid hvilken Hjerpens station vore anlagd, bildade flera vattenfall af tillsammans icke mindre än 190 fots höjd, hvarigenom en tillräcklig vattenkraft förefunnes för drifvande af flera industriella verk, hvilken kraft genom lättade kommunikationer antagligen komme att i

en framtid blifva tillgodogjord; samt att verkställda undersökningar gifvit vid handen, att den ifrågavarande bibanan komme att erhålla en längd af 33,200 fot och att kostnaderna för dess anläggande skulle upppå till 537,000 kronor, hvilket belopp, grundadt på förut gällande högre så väl dagsverks- som materialpris, under nuvarande förhållanden likväl kunde ned-sättas till 450,000 kronor.

Utförandet af en sådan jernvägsanläggning, hvilken menigheterna i trakten icke kunde antagas ega förmåga att på egen bekostnad bringa till verkställighet, skulle, enligt styrelsens förmenande, ske billigast och ändamåls-enligast i sammanhang med pågående arbeten å tvärbanan, och staten borde med sin materiel kunna billigare än någon annan trafikera densamma samt derjemte erhålla en icke obetydlig inkomst genom den ökade trafik, den komme att tillföra tvärbanan.

På grund af hvad styrelsen sålunda anført, och då merberörda jernbana i anseende till sin ringa längd och öfriga lokala förhållanden, som icke med-gifvit tvärbanans direkta beröring med Kallsjön, icke kunde anses såsom en särskild bana, utan snarare vore att betrakta såsom utgreningsspår från stam-banan, har styrelsen i underdånighet hemställt, att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att till byggandet af förevarande bibana från Hjernpens station till Kallsjön finge användas de besparingar, som äro att påräkna från anläggningen af stambanan genom Norrland.

På sätt Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader sålunda antydt, före-finns norr om den ifrågavarande delen af tvärbanan genom Jemtland såväl vidsträckta skogsområden som rika malmfyndigheter, och förädlingsverk för dessas tillgodogörande äro derstädes redan anlagda. Endast Huså-verken skola, enligt mig meddelade uppgifter, uti dessa trakter ega mer än 180,000 tunn-land skog, till största delen belägen omkring de ofvan nämnda stora sjöarne, och den afverkningsbara mogna skogen å denna egovidd har blifvit uppskattad till 60,000 standard sågade trävaror förutom 26 millioner kubikfot kolved. Dessutom förekommer en ej obetydlig skogsareal uti andre egares händer. Någon beräkning af de quantiteter oarbetad malm eller förädlad koppar eller andra i förening med bruksdriften alstrade varor, hvilka kunna komma att från dessa trakter tillföras trafiken å tvärbanan, kan väl icke med någon visshet på förhand uppgöras; men antagligen skulle åtminstone den oarbetade malmen komma att dervid spela en icke obetydlig roll, då densammas för-säljning i oförädladt tillstånd lärers anses fördelaktigast uti en trakt, som endast med svårighet kan förses med stenkol. Utom nu omförmälda varusändningar torde äfven ladugårdsprodukter kunna tagas med i beräkningen, enär omkring de stora sjöarne förefinnas egendomar, hvilka redan föda ett större antal bo-skap och särdeles väl lämpa sig för ladugårdsskötselns bedrivande i än högre

grad, i synnerhet som de rika fjellbetena lemna lönande tillfällen till idkande af denna näring.

Att tillföra jernvägstrafiken dessa skilda slag af ortens produkter skulle såväl för denna som för jernvägen icke kunna vara annat än fördelaktigt, och man har derföre äfven vid tvärbanans utstakning sträfvat att söka bringa densamma i direkt beröring med de ifrågavarande stora, redan förut med ångbåtar trafikerade vattendragen, hvarigenom åt jernvägen skulle vinnas ett ökad trafikområde af omkring tjugu kvadratmil. Lokala förhållanden hafva häremot lagt öfverstigliga hinder i vägen; men genom anläggandet af det nu föreslagna utgreningsspåret från tvärbanan till Bonäset kan målet ändock vinnas, och detta utan andra uppoffringar, än användandet af de besparingar, hvilka genom kloka anordningar och gynsamma förhållanden uppkommit å de anslag, som redan anvisats till byggandet af den uppåt gående stambanan och tvärbanan genom Jemtland. En nödvändig förutsättning härför är likväl, att arbetet med bibanan företages i sammanhang med fullbordandet af tvärbanan, och att dervid användes en del materialier, som varit vid tvärbanan begagnade, och hvilka på detta sätt bäst tillgodogöras. Redan denna omständighet torde ock tala för, att staten sjelf lämpligast utför den ifrågavarande banbyggnaden; men dertill kommer ock, att det obetydliga afståndet mellan Hjerpen och Bonäset utgör hinder för banans trafikering utaf enskilda personer, äfven om ortens invånare egde förmåga att åstadkomma erforderliga medel.

Då alltså det ifrågavarande utgreningsspåret synes böra blifva af betydelse för trafiken å tvärbanan; då tillgängliga medel härtill finnas, utan anvisande af särskildt anslag, äfvensom erforderliga materialier, om banan bygges i sammanhang med återstående arbetena å tvärbanan; och då det torde kunna anses obestriddt, att banan icke kan genom den enskilda företagsamheten bringas till utförande, får jag i underdånighet tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att föreslå Riksdagen,

att för byggande, med samma spårvidd och trafikförmåga som stambanan genom Norrland, af en bibana från Hjerpens station till Bonäsets lastageplats vid Kallsjön må få användas de å anslagen för samma stambanas anläggning uppkomna besparingar.»

Uti denna hemställan instämde Statsrådets öfrige ledamöter.

Hvad Statsrådet sålunda tillstyrkt täcktes Hans Maj:t Konungen i nåder bifalla samt förordnade, att proposition i ämnet skulle till Riksdagen aflätas af den lydelse bilagan till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo
W. J. Modigh.