

N:o 74.

Af herr **A. Aulin** m. fl. om beviljande af ett statsunderstöd å 300,000 kronor åt Norra Södermanlands jernvägsaktiebolag.

För hela norra delen af provinsen Södermanland — såväl den del som tillhör Stockholms län som den del, hvilken räknas till Södermanlands län — har det, med afseende å der rådande kuperade terrängförhållanden, länge varit synnerligen behöfligt att erhålla förbättrade kommunikationer; särskildt har en från öster till vester genomgående jernvägsförbindelse ansetts önskvärd, och allmänt antogs år 1883, att detta önskemål skulle uppnås i form af en smalspårig jernväg (enligt det numera benämnda »Kosta-systemet», änskönt af något större spårvidd eller 0,75 meters bredd emellan skenorna), för hvilken jernvägs åstadkommande emellan Södertelje—Strengnäs—Eskilstuna orterna då visade ett ganska lifligt intresse. Kostnaden för denna jernbana öfversteg ingalunda de respektive städernas och landtkommunernas finansiella förmåga — men Kongl. Maj:t vägrade, efter åtskilliga myndigheters hörande, (se Bil. A. här nedan) koncession, uppenbarligen därför, att ofvan berörda jernväg icke tillräckligt tillgodosåg vissa statsändamål, och emedan för *deras* befrämjande man ansåg skäl förefinnas att suspendera dessa orters behof af jernvägskommunikationer. Sålunda åberopas t. ex. som ett skäl för koncessionens afslående, bland annat, följande år 1883 gjorda märkliga uttalande af dåvarande chefen för generalstaben: »att af alla tänkbara operationslinier i hela riket torde knappast någon hafva större sannolikhet att vid ett fiendtligt anfall komma till användning än just denna, och att det således måste i militäriskt hänseende vara af en ojämförlig betydelse att erhålla jernvägsförbindelse mellan den

punkt å denna linie, der densamma skiljer sig ifrån granskapet af vestra stambanan, eller Södertelje, och Eskilstuna, som redan står i jernvägsförbindelse med nätet i det inre af landet, men att en jernväg, byggd på sätt för den då ifrågavarande föreslagits, och med rullande materiel, åt hvilken, i sig sjelf alldeles otillräcklig, icke kunde beredas förstärkning från någon annan bana, saknade all positiv betydelse för försvaret, hvarjemte, genom dess anläggning, utsigten att få till stånd en för militära ändamål fullt användbar jernvägsförbindelse mellan Södertelje och Eskilstuna för obestämd tid undanskymdes.» (Se Bil. A.).

Sedan Kongl. Maj:t med afseende å dessa och andra af kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt styrelsen för statens jernvägs- trafik anförda grunder icke funnit skäl bifalla den då sökta koncessionen, har frågan om jernvägsanläggning emellan Södertelje och Eskilstuna fått hvila till år 1890, då den åter väcktes till lif med syfte att söka i möjligaste grad tillmötesgå äfven myndigheternas kraf på en för statsbehofvens tillfredsställande solidare och bredspårigare bana — allt under den naturliga förhoppningen och tilliten, att staten visserligen ej skulle kunna eller vilja undandraga sig att åtminstone i någon mån understödja dessa orters lojala sträfvanden att (*utöfver* hvad som tillfredsstälde kommunikationsmedlets beskaffenhet för orternas intressen) åstadkomma en lämplig jernväg för de ändamål, som äro gemensamma för landet i dess helhet, särskildt sådana, som afses i chefens för generalstaben ofvan citerade yttrande.

Då emellertid orter, som beröras af den *nu* ifrågasatta jernvägen emellan Södertelje—Eskilstuna—Nyby bruk med bibanor, Norra Södermanlands jernväg kallad, näppeligen förmådde med endast sina egna ressurser tillgodose alla de kraf, som kunde ur *statshänsyn* förväntas uppställda vid koncessionens beviljande, så uppdrogo jernvägsintressenternas komiterade åt herrar landshöfdingar i Stockholms och Södermanlands län att till Kongl. Maj:t ingå med ansökning om statsanslag, hvilken begäran härvid skulle sättas så anspråkslös som möjligt var, eller till allenast 300,000 kronor (se Bil. A.). — Med anledning af denna framställning infortrade Kongl. Maj:t utlåtande deröfver från åtskilliga myndigheter och i sammanhang dermed jemväl öfver en under tiden inkommen ansökning rörande koncession å nyssnämnda, af ingenjör V. Engström undersökta och kostnadsberäknade bansträcka.

Oaktadt staten, efter den numera koncessionerade jernbanesträckan och dertill hörande trafikområde, besitter, i högre grad än någon enskild person de värdefullaste jordegendomarne och industriella etablissemanten utefter hela jernvägslinien, har dock hitintills staten *icke*, i lik-

het med jordegare och industriidkare i öfrigt å ifrågavarande ort, i ringaste mån tecknat bidrag till denna jernvägsundersökning eller till de preliminära åtgärderna för dess byggande — och ändock hafva ortens intressen för en billigare jernvägsbyggnad fått stå tillbaka, och man har sökt så mycket som möjligt tillgodose statsändamålen! Jemföre man de myndigheters utlåtanden, som *nu* af Kongl. Maj:t hörts i fråga om det senare jernvägsförslaget, med de myndigheters yttranden som år 1883 hördes med afseende å den då projekterade jernvägslinien och hvars uttalanden i hufvudsak finnes återgifna i Bil. A. här nedan! Myndigheternas *nu* gjorda utlåtanden torde hvar och en opartisk läsare finna synnerligen upplysande i sak och anmärkningsvärdt enstämmiga såväl angående nyttan af den nu föreslagna jernvägsanläggningen ur det allmännas synpunkt som äfven att vitsorda billigheten af jernvägsintressenternas anhållan om ett statsanslag utan återbetalningsskyldighet, stort 300,000 kronor. (Med uteslutande af ingresser och vissa för den nu föreliggande frågan mindre vägende reflexioner angående ena eller andra detaljen i jernvägsförslaget, återfinnas de hufvudsakliga yttrandena från myndigheternas sida i Bil. B., C., D., E. och F. här nedan.) — Skenvigten, som för tillgodoseende af lokaltrafiken år 1883 ansågs icke behöfva räknas högre än 9,5 kilogram per meter, är i kostnadsförslaget, af år 1890 faststæld för hufvudbanan till 21,5 kilogram per meter; spårvidden, som i först nämnda förslaget upptogs till blott 0,75 meter, är i det senare beräknad lika med sektionen å statens alla jernvägs-spår eller 1,435 meter; största lutningen å banan är reducerad från 1 : 50 till 1 : 60; kurvaförhållandena äro väsentligt gynsamare i det senare förslaget, som jemväl i öfrigt erbjuder många andra förbättringar i jemförelse med 1883 års förslag — allt i främsta rummet för att af statshänsyn tillgose anspråken på större trafikförmåga och ökad trygghet; men, ehuru alla de hörda myndigheterna gäfvö välvilligt erkännande häråt, och att detta jernvägsförslag förtjenade icke blott att undfå koncession, utan äfven orternas patriotiska bemödanden att åstadkomma denna väsentligt dyrare bana vore väl värda det begärda statsanslaget 300,000 kronor, så endast skärpte Kongl. Maj:t koncessionsvilkoren ännu mera för denna bana, utöfver hvad som tillföre varit vanligt. Detta skedde i synnerhet på yrkanden af chefen för generalstaben — men från hans sida dock uttryckligen under förutsättning, att statsanslaget skulle komma att beviljas och med betonande att dessa hans fordringar gingo »utöfver vanliga koncessionsvilkor» i följande hänseenden, nemligen:

»att mötesstationer för militärtåg anordnas på ett afstånd af högst 14 kilometer från hvarandra;

att vattentillgång beredes tillräcklig för en trafik af 16 tåg om dygnet i hvardera rigtningen;

att skenorna förses med dubbla vinkelskarfjern;

att broarna erhålla en sådan bärighet, att lokomotiv om 36 tons vikt kunna deröfver framgå;

att bropelarne å större broar förses med sprängrör efter samma modell som å statens jernvägar;

att vändskifvorna för lokomotiven så konstrueras, att statens tunga lokomotiv derå kunna vändas; samt

att 50 procent af alla täckta godsvagnar förses med inredning för manskapstransport och 50 procent för hästtransport i öfverensstämmelse med för statens godsvagnar gällande modeller, äfvensom att å vagnar- nas yttre sida uppgift anbringas å det antal män eller hästar, som rym- mas i hvarje vagn i likhet med hvad å statens vagnar af enahanda slag eger rum.»

Genom nådig resolution af den 22 maj 1891 beviljade Kongl. Maj:t jernvägsintressenterna koncession och fastslog dervid alla sistnämnda af chefen för generalstaben uppställda fordringar, *uteslutande ur militä- risk hänsyn*, äfvensom åtskilliga af öfriga myndigheter ifrågasatta extra anordningar och detta såsom vilkor för koncessionens giltighet — men lemnade ansökningen om statsanslag oafgjord. I en senare nådig resolution af den 6 november 1891 medgaf Kongl. Maj:t åt jernvägsintres- senterna (som under tiden bildat bolag) ett statslån å 1,800,000 kronor (mot 4½ procent ränta, ½ procent årlig amortering, skyldighet att aflöna statsrevisor och ledamot i jernvägsstyrelsen etc.), men förklarades i sam- band härmed jernvägsbolagets åstundan om statsanslag utan återbetal- ningsskyldighet icke till några vidare åtgärder föranleda.

Något viktigt, ehuru ej uttryckligen nämnt skäl har naturligtvis Kongl. Maj:t haft för detta senare afböjande beslut; dock torde för en och hvar vara klart, att det beviljade statslånet ej kan anses utgöra något egentligt premium åt jernvägsbolaget eller sägas representera någon uppoffring från statens sida, eftersom jernvägsbolaget, förutom andra kostnader, härför betalar inemot 1 procent högre ränta än hvad staten för dessa penningars anskaffande får vidkännas.

Icke nog med den mindre gynsamma utsigt, chefen för general- staben ställer i perspektiv åt denna del af landet, då han förklarar: »att af alla tänkbara operationslinier i hela riket knappast någon torde hafva större sannolikhet att vid ett fiendtligt anfall komma till använd-

ning än just efter ifrågavarande jernvägslinie, som därför i militäriskt hänseende vore af ojemförlig betydelse, utan den ort, der en så vigtig jernväg genom kraftiga ansträngningar från befolkningens sida är ifrågasatt att utföras på ett särskildt ur statshänsyn långt dyrbarare sätt (och någon billigare byggnadsmetod, om än för lokalbehofven tillfyllestgörande, *medgifves icke*, såsom här ofvan är visadt!!) — denna ort, säga vi, skulle alltså ej för dessa lojala ansträngningar kunna påräkna ett ringa statsunderstöd för ändamålet, men väl tillförbindas ytterligare kända extra förpligtelser i militäriskt hänseende, därför att just denna del af landet sannolikt har att företrädesvis mottaga första choquen af ett fiendtligt anfall. Detta kan icke vara billigt ej heller rimligtvis lända till uppammandet af patriotiska ansträngningar för framtiden med afseende å jernvägsbyggnader! Kan det vara staten fullt värdigt att undandraga sig att på något sätt och i någon mån bidraga till en jernvägsanläggning uti en ort, der staten odisputabelt har dels betydande lokala fastighetsintressen, dels äfven för landet i dess helhet vigtiga, gemensamma intressen att bevaka?!

De betydande jordvärden och industriella etablissement, staten utmed ifrågavarande jernvägslinie eller inom dess trafikområde besitter till mera än 1½ millions jordvärde (se slutet af bil. A och bil. E), förutom de industriella etablissementen, gevärsfaktoriet i Eskilstuna och Åkers krutbruk med dess rekognitionsskog, torde i och för sig innebära tillräcklig grund för staten att proportionsvis till andra fastighets-egares bidrag teckna stamaktier för 300,000 kronor eller bevilja ett statsunderstöd till detta belopp, men ännu mera med afseende å alla öfriga statsändamål, hvarför fordringar ställas på jernvägsbolaget.

Det kan ej heller för staten vara oväsentligt, om på en linie af så stor *militär* betydelse som denna jernvägsbolaget af sparsamhetskäl måste fästa alltför stor vikt vid priset, då materialierna för banan, och i främsta rummet skenorna, skola inköpas, *eller ock* bolaget af brist på medel nödgas framdraga banan en längre väg och med betydligt ökade kurvor — allt detta måste ju högst menligt inverka icke blott på lokaltrafiken, utan äfven på banans användbarhet för militära ändamål och samtrafik.

Med afseende å banans sträckning nödgas sannolikt Norra Södermanlands jernvägsaktiebolag, af brist på erforderliga medel, derest staten nu ej mellankommer, att framdraga jernvägen med många och stora kurvor omkring den s. k. Mariefredsviken (vester och söder om Mariefred) med en bibana till nämnda stad, i stället för att låta banan gå jemförelsevis rakt *öfver* Mariefredsviken ifrån den s. k. Pörtudden,

i närheten af Gripsholms kongl. lustslott till södra stranden af samma vik. Denna senare af fackmän utur teknisk synpunkt varmt förordade alternativa linie för banan förkortar jernvägen med inemot $\frac{1}{3}$ -dels nymil, men kräver beklagligtvis, enligt beräkning af en utaf våra mest framstående jernvägsentreprenörer, en ökad kostnad af cirka 180,000 kronor.

Med stöd af hvad vi sålunda anfört och med afseende å denna jernvägs utaf alla hörda myndigheter vitsordade vigt och betydelse, få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen täcktes såsom statsanslag utan återbetalningsskyldighet, eller åtminstone såsom aktieteckning, bevilja Norra Södermanlands jernvägsaktiebolag ett statsunderstöd af 300,000 kronor att utgå under åren 1893 och 1894 under förbehåll att dessa medel användas,

dels till inköp af räler utaf en qvalité fullt jemförlig med dem staten under senare tiden inköpt,

dels att tillgodose de militära kraf, som chefen för generalstaben äfvensom kongl. arméförvaltningen föreslagit såsom vilkor för statsanslagets erhållande,

dels och slutligen att åstadkomma banbyggnaden i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af ingenjör V. Engström år 1891 uppgjorda alternativa förslaget, hvarigenom jernvägslinien komme att dragas öfver Mariefredsviken från den s. k. Pörtudden i närheten af Gripsholms kongl. lustslott.

Vi anhålla om remiss af denna vår motion till statsutskottet.

Stockholm den 28 januari 1892.

Adolf Aulin.

C. A. Kumlin.

C. Andersson.

Fr. Pettersson.

C. G. Andersson.

Carl Alexanderson.

E. A. Edelstam.

Nils Olsson.

Carl Palm.

Bil. A. (2:ne landshöfdingars framställning.)

Till Konungen!

Genom nådig resolution den 14 september 1883 på särskilda, af Th. Strömberg, L. von Wernstedt, Th. Munktel, Otto Ekenberg, M. Thorén, Filip Mannerstråle, C. C. Beck-Friis, Axel Altberg och F. F. Jansson gjorda underdåniga ansökningar, bland annat, om tillstånd att anlägga och för allmän trafik mot afgift upplåta jernvägar af 0,75 meters (2,526 fot) spårvidd ej mindre mellan Södertelge, Mariefred och Strengnäs än äfven från Strengnäs till Eskilstuna, fann Eders Kongl. Maj:t, med afseende å hvad de i ärendet hörde embetsmyndigheter anført, ifrågavarande ansökningar icke böra bifallas. De embetsmyndigheter, hvilkas yttranden infordrats, voro väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, styrelsen för statens jernvägstrafik och chefen för generalstab, hvilka samtliga afstyrkt bifall till de gjorda ansökningarne, och torde ur dessa yttranden följande här få återgifvas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förmälde, bland annat, att ifrågavarande banor, som blefve en enda sammanhängande jernvägsförbindelse mellan Södertelge och Eskilstuna, väl komme att utgöra den felande delen af det jernvägssystem, som omslöte Mälaren ända från hufvudstaden till västrå ändan af nämnda sjö vid Köping, men att, då de i detta system redan utförda banorna, utgörande en sammanräknad längd af 229 kilometer (29,42 mil), alla hade en spårvidd af 1,435 meter (4,83 fot), nu ifrågavarande banor, om de, såsom sökandena föreslagit, erhöile en olika, vida mindre spårvidd, än de öfriga banorna i detta system, och dertill försågos med svag öfverbyggnad med skenor af endast 9,5 kilogram vikt per meter (6,365 skålpund per fot) jemte en derefter lämpad rullande materiel samt anlades med ofta påkommande lutningar af 1 : 50, skulle blifva till ringa eller intet gagn för transport af trupper och krigsmateriel, utom det att fråga äfven kunde vara, om dessa banor med sin ringa trafikförmåga ens skulle kunna motsvara trafikens fordringar inom den trakt, de skulle komma att genomgå.

Styrelsen för statens jernvägstrafik instämde uti de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade åsigter i fråga om olämpligheten att midt inuti mellersta Sveriges bredspåriga jernvägssystem anlägga en jernvägsförbindelse med ringare spårvidd, än som blifvit ifrågasatt för

någon annan inom landet anlagd jernbana, samt med svåra lutnings- och krökningsförhållanden, hvarjemte styrelsen framhöll åtskilligt, som syntes densamma mindre tillfredsställande i de föreslagna tekniska anordningarne.

Chefen för generalstaben anförde, att de båda ifrågasatta jernvägarne skulle vid Strengnäs sammanbindas med hvarandra och sålunda bilda en enda linie, till sin hufvudsträckning följande landsvägen mellan Södertelge och Eskilstuna, d. v. s. en väsentlig del af den stora förbindelseled, som, längs Mälarens södra strand, förer från hufvudstaden till Nerike, att af alla tänkbara operationslinier i hela riket torde knappast någon hafva större sannolikhet att vid ett fiendtligt anfall komma till användning än just denna, och att det således måste i militäriskt hänseende vara af en ojemförlig betydelse att erhålla jernvägsförbindelse mellan den punkt å denna linie, der densamma skiljer sig från granskapet af vestra stambanan, eller Södertelge, och Eskilstuna, som redan står i jernvägsförbindelse med nätet i det inre af landet, men att en jernväg, byggd på sätt för den nu ifrågavarande föreslagits, och med den rullande materiel, åt hvilken, i sig sjelf alldeles otillräcklig, icke kunde beredas förstärkning från någon annan bana, saknade all positiv betydelse för försvaret, hvarjemte, genom dess anläggning, utsigten att få till stånd en för militära ändamål fullt användbar jernvägsförbindelse mellan Södertelge och Eskilstuna för obeständ tid undanskymdes.

Sedan Eders Kongl. Maj:t sålunda med afseende å dessa och i öfrigt anförda skäl icke funnit de gjorda ansökningarne böra bifallas, har frågan om byggandet af jernvägar i norra Södermanland fått hvila, intill dess den under innevarande år å nyo bragts å dagordningen. Norra Södermanland, hvarmed här förstås den del af landskapet Södermanland, som ligger nor om stambanan mellan Södertelge och Flen samt öster om Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg mellan Flen och Qvicksund, är onekligen ganska illa lottadt i afseende å tidsenliga kommunikationsmedel, om man undantager de delar, som ligga närmast nyssnämnda båda jernvägssträckor äfvensom de delar, som ligga utmed Mälaren, under den tid sjöfarten är öppen på denna sjö. Många äro ock de försök, som gjorts att åstadkomma en förbättring härutinnan, men hittills hafva dessa försök icke ledt till något resultat. Ännu en gång har emellertid intresset för att bereda en lycklig lösning åt denna fråga visat sig nog starkt att åstadkomma ett förslag, kring hvilket samlat sig många såväl kommuner som enskilda. Vid ett i Strengnäs den 30 sistlidne maj hållet talrikt besökt sammanträde tillsattes en komité,

bestående af tolf personer, med uppdrag att söka utreda, hvilka bidrag kunde vara att påräkna för vare sig en jernväg Strengnäs—Gnesta eller en jernväg Eskilstuna—Åker—Södertelge, äfvensom att derefter vidtaga erforderliga åtgärder för att bringa till utförande det företag, de i främsta rummet ansåge utförbart. Redan vid tiden för nyssnämnda sammanträde förelåg ett kostnadsförslag för byggande af en jernväg, med en spårvidd om 1,435 meter, från Södertelge öfver Åker till Eskilstuna och Nyby bruk med grenbanor till Igelstaviken, Mariefred och Åkers styckebruk.

Detta förslag har sedan dess fullständigats dels med ett förslag till grenbana från Åker till Strengnäs, dels med alternativa förslag beträffande anknytningen mellan den tillämnade jernvägen och vestra stambanan vid Saltskog och Södertelge samt Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg vid Eskilstuna. De af ingenjör V. Engström upprättade kostnadsförslag med tillhörande ritningar äfvensom af bandirektören m. m. A. Th. Lindencrona upprättade alternativa förslag, likaledes med tillhörande ritningar, bifogas i underdånighet.

Hufvudlinien, med en längd af 92,86 kilometer, utgår från Södertelge, genomlöper Tveta, Vester-Telge och Turinge socknar af Stockholms län, Taxinge, Kärnbo, Åker, Länna, Dunker, Årila, Stenqvista, Kloster, Fors och Torshälla socknar af Södermanlands län. Grenbanan till Strengnäs, med en längd af 12,92 kilometer, utgår från närheten af Åkers kyrka samt går genom Åkers och Strengnäs socknar. Kostnaden för hela den ifrågavarande jernvägsanläggningen beräknas komma att utgöra i rundt tal 3,600,000 kronor, hälften af detta belopp, eller 1,800,000 kronor hafva komiterade antagit böra kunna upplånas mot säkerhet af jernvägsanläggningen — — — — —

Under förhoppning, att Eders Kongl. Maj:t skulle finna det nu ifrågavarande jernvägsföretaget förtjent af understöd af allmänna medel, hafva komiterade uppdragit åt undertecknade att göra underdånig framställning om ett statsanslag å 300,000 kronor, vare sig genom aktieteckning eller statsbidrag utan återbetalningsskyldighet.

Samtliga de embetsutlåtanden, som i det föregående åberopats och delvis återgifvits, vitsorda den stora betydelsen af ett sådant fullständigande af det svenska jernvägsnätet, som nu är ifrågasatt. Det var uppenbarligen därför, att de år 1883 ifrågasatta jernvägarne icke tillräckligt tillgodosåge vissa statsändamål som koncession då af Eders Kongl. Maj:t vägrades och det derigenom omöjliggjordes att tillgodose de mera lokala intressen, för hvilka utsigterna eljest vid nämnda tidpunkt måste anses hafva varit ganska goda. De brister, som då an-

märktes, har man nu sökt afhjelpa; spårvidden, som då var föreslagen till 0,75 meter, är nu 1,435 meter, skenvigten har ökats från 9,5 kilogram per meter till 21,5 kilogram, största lutning på banan var då 1:50, men är nu reducerad till 1:60; genom förbättringar äfven i flera andra afseenden erbjuder det nu utarbetade förslaget större trafikförmåga och större trygghet.

Den jernvägsanläggning, för hvars utförande nu påkallas Eders Kongl. Maj:ts nådiga medverkan, torde således, jemte det att den blifver af stor betydelse för hela norra delen af provinsen Södermanland, komma att fylla ett viktigt statsbehof. Förutom de omständigheter, som i sådant afseende framhållits, särskildt af chefen för generalstaben i det af honom afgifna utlåtande, torde få ytterligare framhållas, att, enär den tillämnade jernvägen skulle komma att gå fram helt nära Åkers krutbruk, detta viktiga, staten numera tillhörande industriella etablissement, som för närvarande har mindre goda kommunikationer, i synnerhet vintertiden, skulle komma i förbindelse med rikets jernvägsnät.

För staten såsom fastigsetsegare skulle jernvägen säkerligen äfven blifva af ganska stor betydelse; i de socknar, som jernvägen skulle genomlöpa, eger staten nemligen fast egendom till ett taxeringsvärde af 910,400 kronor och i angränsande socknar till ett värde af 609,300 kronor, eller sammanlagdt mer än 1 1/2 million kronor.

På grund af det uppdrag oss blifvit lemnadt, få vi, under åberopande af de omständigheter här ofvan i underdånighet anförts, anhålla, att Eders Kongl. Maj:t tacktes bereda det bolag, som kan komma att bildas för byggandet af en jernväg från Södertelge öfver Eskilstuna till Nyby bruk med grenbanor till Igelstaviken, Mariefred, Åkers styckebruk och Strengnäs, ett statsanslag utan återbetalningsskyldighet af 300,000 kronor.

Stockholm och Nyköping den 20 december 1890.

Underdånigst:

O. R. THEMPTANDER.

OTTO PRINTZSKÖLD.

Bil. B. (Kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande).

Då den senast beräknade anläggningskostnaden uppgår till 3,722,762 kronor, och af den underdåniga ansökningen inhemtas, att 1,800,000 kronor af komiterade antagas kunna erhållas genom lån, och att de hoppas genom aktieteckning kunna hopbrunga ett belopp af 1,500,000 kronor, utöfver hvilken summa det ej vore utsigt att på sådan väg komma, synes, äfven om det begärda anslaget 300,000 kronor beviljas, en brist af 122,762 kronor komma att uppstå, med hvilket belopp väl lånesumman sålunda torde få ökas. Antages emellertid det erforderliga lånet komma att i rundt tal uppgå till 2,000,000 kronor, blifva annuiteterna derå omkring 100,000 kronor.

Drift- och underhållskostnaderna torde med stöd af uppgifterna i Sveriges officiella statistik kunna beräknas till omkring 1,500 kronor för bankilometer eller 168,000 för hela banan. En bruttoinkomst af omkring 268,000 kronor behöfves sålunda för att kunna bestrida såväl annuiteter som drift- och underhållskostnad, hvilken inkomst, utgörande mindre än 7 kronor per dag och bankilometer, synes kunna med sannolikhet antagas.

Säkerligen skulle en billigare bana med mindre spårvidd och lättare öfverbyggnad, än som nu ifrågasatts, kunna tillfredsställa trafikbehovet i orterna; men då, med afseende å banans obestridda gagn jemväl för en större rörelse och för statens behof, särskildt med hänsyn till landets försvar, normal spårvidd och ett solidare byggnadssätt nu blifvit föreslagna, får styrelsen, med hänvisning i öfrigt till hvad sökandena framhållit, i underdånighet uttala den åsigt, att anläggningen synes vara väl förtjent af ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 300,000 kronor, och därför tillstyrka nådigt bifall till den gjorda ansökningen. Stockholm den 27 februari 1891.

Underdånigst:

J. G. RICHERT.

J. Marks von Würtemberg.

Bil. C. (Chefens för generalstaben utlåtande.)

Redan uti mitt underdåniga utlåtande af den 7 juli 1883 har jag varit i tillfälle inför Eders Kongl. Maj:t framhålla den stora militära betydelsen af en jernvägsförbindelse mellan Södertelge och Eskilstuna; och skulle fienden rigta sitt hufvudanfall mot Södertörn, eller den öfriga delen af Södermanland, faller vid en blick på kartan olägenheten af att endast en jernvägslinie leder genom Södermanland ifrån vester till öster genast i ögonen. Vilja vi t. ex. koncentrera våra hufvudkrafter till Södertelge, kan det för närvarande ej ske utan betydlig tidsutdrägt. Genom en linie Eskilstuna—Södertelge skulle deremot ett hastigt framförande af trupper från norr, vester och söder till Eskilstuna och Flen kunna tillgodogöras, och på så sätt finge vi i sjelfva verket fyra särskilda linier, som sammanlöpte mot Stockholm från snart sagdt den skandinaviska halföns alla delar, nemligen:

- 1:o) Malmö—Nässjö—Linköping—Katrineholm—Södertelge;
- 2:o) Göteborg—Hallsberg—Örebro—Arboga—Eskilstuna—Södertelge;
- 3:o) Kristiania—Kil—Borlänge—Krylbo—Kärrgrufvan—Tillberga—Stockholm, samt slutligen
- 4:o) Norra stambanan.

Med afseende å möjliga operationer i Mälaredalen äro de visserligen genom vårt nuvarande jernvägsnät ganska väl gynnade, men vore det i vida högre grad, om banan Södertelge—Eskilstuna komme till stånd. En sådan jernväg i förening med linien Stockholm—Vesterås—Köping—Örebro—Hallsberg, vestra stambanan och Flen—Valskog—Kolbäck äfvensom ångbåtstrafiken på Mälaren bereder för oss möjlighet att kunna draga den bästa nytta af operationerna på de inre linierna.

Af hvad jag nu yttrat framgår hvilken stor betydelse jag ur försvarets synpunkt tillmäter en linie genom norra Södermanland som för-
enar Södertelge med Eskilstuna.

Mot rigtningen af den linie, hvarå koncession nu sökes, har jag med den förändring som blifvit vidtagen uti ingenjör W. Engströms förslag af den 12 sistlidne februari, hvarigenom banan från Södertelge till Eskilstuna utgår i nordlig i stället för sydlig rigtning, intet i hufvudsak att erinra.

Hvad utstakningen af den nya linien beträffar, så äro lutningsförhållandena (1:60) enahanda som på norra stambanan norr om Långsele och sålunda icke gynsamma, då de icke medgifva framförande af längre tåg än 285 meter, men i betraktande af den öfvervägande vigten af att inom en snar framtid få se den föreslagna banan med normal spårvidd förverkligad, anser jag mig icke i detta hänseende böra uppställa fordringar, som sannolikt skulle, för närvarande åtminstone, försvåra om icke omöjliggöra banans tillkomst.

Med afseende å banans öfverbyggnad så hade visserligen varit önskvärdt, att skenvigten som nu beräknats per löpande meter till 21,5 kilogram å hufvudlinien och 18 kilogram å bibanorna, tagits något större, men i betraktande deraf, att syllafståndet beräknats mindre (0,65 meter) än hvad som vanligen är förhållandet (0,74 meter), och under förutsättning att skenorna förses med dubbla vinkelskarfjern, så anser jag mig af enahanda skäl som förut blifvit anförda icke böra uppställa ökade fordringar.

Sedan vigten å statens tyngre godslokomotiv numera uppgår till 36 ton, så anser jag mig med afseende å broarne böra framhålla såsom ett önskningsmål, att de erhålla en sådan bärighet, att lokomotiv om nämnde vikt kunna deröfver framgå. Jag tvekar så mycket mindre uppställa detta önskningsmål som härigenom någon höjning af kostnaderna för banan icke torde blifva behöflig, då enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åsigt något för höga pris beräknats å broarnes öfverbyggnad.

I sammanhang härmed torde böra framhållas hurusom, för att medgifva broarnes hastiga förstöring, bropelarne å större broar böra förses med sprängrör efter samma modell som å statens jernvägar.

Med afseende å vändskifvorna, torde de böra så konstrueras att statens tunga godslokomotiv derå kunna vändas.

Rörande materielen framstår såsom ett önskningsmål, på sätt jag framhållit i mitt underdåniga utlåtande af den 12 sistlidne februari öfver ansökan om koncession å jernväg mellan Vansbron och Engelsberg, att alla täckta godsvagnar förses med inredning vare sig för manskaps- eller hästtransport.

Beträffande den af landshöfdingarne Themptanders och Printzskölds, på uppdrag af komiterade för jernvägsanläggning mellan Södertelje—Eskilstuna—Nyby bruk, gjorda underdåniga framställning om ett statsanslag af 300,000 kronor, så tillåter jag mig på ofvan anförda militära skäl och på grund af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande, äfvensom i betraktande af att det nu föreliggande förslaget, hvad spårvidd

och öfverbyggnad beträffar, i viss mån kan sägas vara tillkommet för att tillmötesgå fordringar, som från statens synpunkt framhållits såsom önskvärda, att på det kraftigaste förorda, att ifrågavarande jernvägsanläggning må tillerkännas ett statsunderstöd af 300,000 kronor, dock helst genom aktieteckning. Erfarenheten har nemligen visat, särskildt hvad Karlskrona—Vexjö jernväg beträffar, att förhållanden kunna inträffa, då det för staten måste vara önskligt kunna för upprätthållande af banans trafikförmåga göra sin röst gällande.

På grund af hvad jag nu anfört, får jag på det varmaste tillstyrka nådigt bifall såväl till ett anslag om 300,000 kronor som till koncession för jernbana mellan Södertelge öfver Eskilstuna till Nyby bruk med grenbanor till Igelstaviken, Mariefred, Åkers styckebruk och Strengnäs med iakttagande förutom vanliga koncessionsvilkor:

att mötesstationer för militärtåg anordnas på ett afstånd af högst 14 kilometer från hvarandra;

att vattentillgång beredes, tillräcklig för en trafik af 16 tåg om dygnet i hvardera rigtningen;

att skenorna förses med dubbla vinkelskarfjern;

att broarne erhålla en sådan bärighet, att lokomotiv om 36 tons vikt kunna deröfver framgå;

att bropelarne å större broar förses med sprängrör efter samma modell som å statens jernvägar;

att vändskifvorna för lokomotiven så konstrueras, att statens tunga lokomotiv derå kunna vändas; samt

Att 50 procent af alla täckta godsvagnar förses med inredning för manskapstransport och 50 procent för hästtransport i öfverensstämmelse med för statens godsvagnar gällande modeller, äfvensom att å vagnarnes yttre sida uppgift anbringas å det antal män eller hästar, som rymmas i hvarje vagn i likhet med hvad å statens vagnar af enahanda slag eger rum.

De nådiga remisshandlingarne återgå härjemte.

Stockholm den 4 mars 1891.

Underdånigst

AXEL RAPPE.

Chef för generalstaben.

Bil. D. (Kongl. arméförvaltningens utlåtande.)

En blick på plankartan utvisar, att den ifrågasatta jernvägen i nu föreslagna sträckningar kommer att beröra tvenne kronan tillhöriga industriella etablissemang, som stå under artilleridepartementets vård, nemligen: Carl Gustafs stads gevärsfaktori och Åkers krutbruk, hvilka båda etablissemang af den föreslagna jernvägen, derest den kommer till stånd, böra hemta väsentliga fördelar. För Carl Gustafs stads gevärsfaktori erbjuder nemligen den nya banan en betydligt förkortad utfartsväg i östlig riktning, genom hvars begagnande för kronans jernvägstransporter bör kunna åstadkommas betydlig nedsättning i de ganska dryga transportkostnader, som anlita det af den betydligt längre trafikleden öfver Flen hittills medfört och som hårdt trycka på gevärsfaktoriets utgiftskonto. Åkers krutbruk åter, som är beläget i en trakt med skogiga och delvis oländiga omgifningar samt med för närvarande högst otillfredsställande kommunikationsmedel, synes af den ifrågasatta jernvägen böra i än högre mån kunna påräkna fördelar. Brukets rekognitionsskogar, hvarifrån måste hemtas det för kruttillverkningen och andra brukets behof erforderliga virke, ligga på ganska långt afstånd, omkring 1½ mil, från sjelfva bruksetablissemang, hvarförutom vägarna dit äro backiga, hvilket allt i hög grad försvårar transporterna och har till följd, att transportkostnaderna stiga till oskäligen höga belopp. Då nu den nya jernvägen är afsedd att dragas nära förbi brukets skogsmarker med stationen Stålboga i granskapet, samt då den tilltänkta platsen för Åkers station är belägen på endast omkring 300 meters afstånd från krutbruket, måste fördelarne här af för krutbruket, eller i hög grad lättade transportmedel mot betydligt reducerade pris, ligga i öppen dag. Slutligen torde, på tal om de af denna jernvägsanläggning för bruket förväntade fördelarne, äfven böra framhållas ej mindre att genom den påtänkta grenbanan till Mariefred krutbruket erhåller nästan omedelbar jernvägsförbindelse med dess lastageplats vid Mälaren, än ock att vid transporter, som från krutbruket skola landvägen fortskaffas och för hvilka nu den aflägsne belägna Björnlunda station å vestra stambanan är närmaste inlastningsplatsen, den afsedda nya jernbanan med station i krutbrukets närhet kommer att erbjuda väsentliga bekvämligheter, allt dock under förutsättning att der anordnas kruttåg, som stå i öfverensstämmelse med de å statens jernvägar trafikerande kruttågen.

Då af det ofvan anförda framgår, att den ifrågasatta nya jernvägen

kommer att för kronans ofvannämnda etablissement medföra väsentliga fördelar, anser sig arméförvaltningens artilleridepartement, under förbehåll om kruttågs anordnande derstädes, böra för sin del, i likhet med de i ämnet redan hörda myndigheterna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för generalstaben, i underdånighet tillstyrka den sökta koncessionen, äfvensom att, på sätt begärts, ett statsanslag af 300,000 kronor utan återbetalningsskyldighet må för ifrågavarande jernvägsanläggning varda i nåder beviljad på vilkor i öfrigt, som Eders Kongl. Maj:t täckes närmare bestämma.

Stockholm den 11 mars 1891.

Underdånigt

E. J. BREITHOLTZ.

A. E. MALMGREN.

C. G. HJÄRNE.

Ref.

J. U. Gestrin.

Bil. E. (Kongl. domänstyrelsens utlåtande.)

— — — — att om man frånräknar de kronoegendomar, som äro belägna i närheten af anknytningspunkterna mellan den föreslagna och nu befintliga jernvägen samt således redan hafva beqväm tillgång till jernvägsförbindelse, äfvensom en ej långt från Strengnäs belägen mindre kronoegendom, som är på ständigt arrende mot en gång för alla bestämd afgift upplåten till Vansö församling, utgör antalet af de utarrenderade kronoegendomar, som genomskäras af den ifrågasatta jernvägen eller ligga inom en mils afstånd från densamma, trettiofyra, för hvilka egendomar med ett sammanlagdt taxeringsvärde af 1,054,800 kronor i arrende för nästlidna arrendeår utgått 41,546 kronor 24 öre. Dessutom är en kronopark, benämnd Ribbingelunds kronopark, med en areal af 345,80 har, belägen tätt intill en af de tillämnade stationerna å jernvägen.

Att den föreslagna jernvägen, om den kommer till stånd, skall genom den lättnad, densamma bereder för afsättning af landtmannaprodukter och skogseffekter, väsentligt höja värdet å nu omnämnda, närbelägna fastigheter samt vid förnyad utarrendering verka stegring i

arrendeafgifterna, torde få anses gifvet; och då härtill kommer, att kronan på något längre afstånd från jernvägen eger fastigheter, som jemväl, ehuru i mindre grad, skulle af densamma hemta nytta, samt att tillsynen öfver ifrågavarande fastigheter skulle genom den nya kommunikationsleden blifva lättare och för statsverket mindre kostsam, anser sig styrelsen hafva allt skäl tillstyrka, att koncession å jernvägsanläggningen meddelas, samt att, helst derförutan densamma ej torde komma till utförande, det sökta statsanslaget beviljas. Deremot synes styrelsen den i sammanhang med koncessionsansökningen framställda begäran om kostnadsfri upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga kronan tillhöriga mark samt derå belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter ej böra bifallas i vidsträcktare mån än som hittills vid meddelande af koncession å enskilda jernvägar varit vanligt, eller så att upplåtelsen utan ersättning endast omfattar under kronans omedelbara disposition varande mark samt sådana å kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter, som kunna vara disponibla.

De remitterade handlingarna återställas härjemte.

Stockholm den 17 mars 1891.

Underdånigst

OSCAR EVERS.

J. M. AHLMARK.

T. CHRISTIERSON.

F. W. Hoffstedt.

Bil. F. (Kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande.)

De myndigheter, som redan uttalat sig i frågan hafva samtliga vitsordat gagnet af en jernvägsförbindelse, sådan som den föreslagna, såväl för de orter i allmänhet linien komme att genomskära som den egendom staten eger i dessa trakter, och särskildt har framhållits den stora militära betydelse den eger såsom led i det för försvaret behöfliga jernvägsnätet; och delande deras åsigter härutinnan kan styrelsen icke

annat än instämman i det förord, de inlagt för den sökta koncessionen och företagets understödjande medelst statsbidrag — — — — —

Stockholm den 10 april 1891.

Underdånigst

RUDOLF CRONSTEDT.

C. Löfman.

N:o 75.

Af herr **O. W. Redelius**, om tillägg till § 14 i gällande bevillningsförordning.

Fordran på rättvisare beskattning synes kunna bättre tillgodoses derigenom, att hvarje skattskyldig till årets bevillningsberedning eller taxeringskomité sanningsenligt uppgifver sin verkliga inkomst för näst-förflutna året. Att lemna dylik uppgift borde åläggas hvar och en, som vet sig ega beskattningsbar inkomst, såsom en oafvislig pligt, till hvars fullgörande man må tillhållas förmedelst straffpåföljder för origtiga eller för låga uppgifter. Sådan straffpåföljd torde kunna bestämmas sålunda, att för hvarje fullt ett hundra kronor i inkomst (af kapital eller arbete, rörelse, näring och yrke), som undandrages från beskattning genom bevisligen origtig uppgift, påföres två kronor i bevillning till staten och tillika motsvarande utskylder till kommunen för det eller de år, för hvilka felaktig uppgift lemnats. Jag vill därför hemställa:

att Riksdagen måtte besluta sådan ändring i gällande bevillningsförordning, att under § 14 »2:o