

N:o 161.

Af herr **J. Johansson** i Noraskog, i *anledning af Kongl. Maj:ts proposition* angående jernvägsanläggningar för statens räkning.

Under återopande af mitt vid remiss till statsutskottet af Kongl. Maj:ts proposition n:o 46, angående jernvägsbyggnader för statens räkning, den 9 dennes afgifna yttrande, och med anledning deraf, att kongl. jernvägsstyrelsen i skrifvelse af den 4 sistlidne december, på grund af den instruktion, som Kongl. Maj:t lemnat i fråga om undersökning för jernväg mellan Krylbo och Örebro, förklarar sig hindrad att vidtaga några åtgärder i det syfte, som, enligt protokoll, hållet vid allmänt sammanträde i Linde den 26 förutgångna oktober, blifvit uttalade angående verkställande af ytterligare undersökning på allmän bekostnad för utrönande, huruvida det ej vore både för staten och de särskilda orterna fördelaktigast och lämpligast, att ifrågavarande stambana från Skinskattebergs bergslag droges genom Ramsbergs, Lindes och Nora bergslager, tillåter jag mig, med hänvisning för öfrigt till hvad härom finnes omförmäldt dels i berörda sammanträdesprotokoll och dels på grund deraf upprättade och härhos vidfogade handlingar, vördsamt hemställa,

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts förberörda proposition, i hvad den afser föreslagen jernväg från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till

Örebro, måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om verkställande af ytterligare undersökning af berörda jernvägslinie för utrönande, huruvida det ej skulle vara både för staten och de särskilda orterna fördelaktigast och lämpligast, att banan från Skinskattebergs bergslag droges genom Ramsbergs, Lindes och Nora bergslager, samt att till kommande riksdag framlägga det förslag angående ifrågavarande stambanas riktning och läge, som af en dylik undersökning kan föranledas.

Stockholm den 12 mars 1897.

J. Johansson
från Noraskog.

Transsumt.

Protokoll, hållet vid sammanträde å tingshuset i Linde, för öfverläggning angående nedan omnämnda ärende den 26 oktober 1896.

Genom kungörelse i ortens tidningar hade utfärdats ett så lydande upprop:

Stambanan Krylbo—Örebro.

Då kongl. jernvägsstyrelsen låtit undersöka olika jernvägslinier för att sammanbinda Krylbo och Örebro statsbanestationer, och då jernvägens sträckning genom Ramsbergs- Lindes- och Nora bergslager skulle för dessa orter vara af största vikt, få vi undertecknade inbjuda dem, som intressera sig härför, att sammanträda å tingshuset i Linde måndagen den 26 oktober klockan 1 e. m., för öfverläggning om hvilka åtgärder böra vidtagas för att få en undersökning utförd jemväl å nämnda sträckning.

Magnus Unger.

S. Cleophas,
Hammarby.

Aug. Larson,
Striberg.

P. M. Larsson,
Löa.

W. T. Hvitfeldt,
Ramsberg.

Henr. Lundborg,
Guldsmeshyttan.

Israel Ersson,
Öskevik.

Thore Lindberg,
Dalkarlshyttan.

Jacob Norrbohm.
Kils-Ramshyttan.

G. Diedrichs,
Frösvidal.

Med anledning deraf hade ett flertal i orten bosatta och för frågan intresserade män infunnit sig å utsatt tid och ort; och sedan häradshöfdingen Magus Unger på Hitorp öppnat mötet samt uppmanat de närvarande att utse ordförande, valdes dertill enhälligt landshöfdingen *A. G. Svedelius*, som förklarade sig villig fullgöra uppdraget.

Sedan på förslag af ordföranden till mötets sekreterare antagits juris kandidaten *Abraham Unger*, antecknades till en början af ett 70-tal närvarande följande:

Landshöfdingen A. G. Svedelius, häradshöfdingen Magnus Unger på Hitorp, disponenten för Hammarby-Yxe aktiebolag S. Cleophas å Hammarby, grufförvaltaren Aug. Larson å Striberg, förre riksdagsmannen P. M. Larsson i Löa, förvaltaren W. T. Hvitfeldt i Ramsberg, disponenten för Guldsmedshytte aktiebolag Henr. Lundborg å Guldsmedshyttan, häradshöfdingen Israel Ersson i Öskevik, ingenjören Thore Lindberg å Dal-karlshyttan, bruksegaren Jacob Norrbohm å Kils-Ramshyttan, bruksegaren G. Diedrichs å Frösvidal, häradshöfdingen A. Hygrell i Linde, borgmästaren I. Bergöö i Linde, grufförvaltaren F. T. Ekstam vid Stripa, disponenten för Vedevågs aktiebolag friherre Axel Sparre, kontraktsprosten Johan Wahlfisk i Kil, majoren P. A. H. Stjernspetz å Rockhammar, majoren O. Sjögren i Linde, ingenjören R. Rubin i Linde, godsegaren P. V. Andersson å Sund, grufförvaltaren P. Wilson å Lerberg, bruksegaren L. Larsson på Bredsjö, byggmästaren J. Andersson i Linde, disponenten för Stadra aktiebolag Edv. Carlsson å Stadra, ingenjören vid Gyttorps sprängämnesaktiebolag H. Björkman vid Gyttorp, disponenten B. Sjövall vid Bångbro, disponenten för Rockesholms aktiebolag, löjtnanten Helmer Bernhardt, disponenten för aktiebolaget Bofors-Gullspång Jonas C:son Kjellberg å Bofors, direktören, kommandörkaptenen G. Dyrssen å Bofors, bruksegaren V. Berglund i Linde, bergsbruksidkaren Israel Olsson i Lindesby, gårdssegaren A. Gustafson i Nora, gjuteriegaren Jansson i Nora, bergsmannen Erik Olsson i Fornaboda, disponenten för Strömsnäs Jernverks aktiebolag E. Odelberg å Degerfors, bergsmannen L. E. Ersson i Löa, häradsskrifvaren Chr:n Hultman i Linde, kronofogden Aug. Nylén i Linde, bergsbruksidkaren P. Andersson i Björka, jägmästaren C. A. Schmidt i Linde, häradshöfdingen J. E. Jansson i Högstaboda, jägmästaren H. Stuart i Ramsberg, förre nämdemännen O. Björklund, Aug. Ersson och A. Andersson från Resta, gästgifvaren K. Ersson i Ramsberg, bergsmännen P. Karlsson vid Hammaren och N. Aug. Pettersson i Uskeboda, nämdemannen A. Andersson i Björkhyttan, kommissarien G. Carleson, rådman C. Lindgren, fabrikören P. A. Birgén och handlanden R. H. Lundqvist i Linde, förvaltaren P. M. Andersson å Brotorp, handlanden L. Lindqvist i Ramsberg samt vinhandlanden J. O. Andersson och bankkamreraren G. Fosselius i Linde.

Sedan ordföranden derefter uppläst ofvanintagna kallelse och hemställt, att mötesdeltagarne ville yttra sig i den föreliggande frågan, begärdes

ordet först af hr *Cleophas*, som uppläste och till protokollet ingaf följande skriftliga anförande:

»Sedan fråga blifvit väckt om byggandet af en stambana Örebro—Krylbo, för åstadkommande af en genare förbindelse emellan rikets nordliga och sydliga delar, än som kan ega rum på de redan befintliga stambanorna, har inom de trakter, hvarigenom den nya banan skulle ledas, naturligen uppstått ett lifligt intresse för banans framdragande i sådan sträckning, som ansetts mest gagnelig för de orter, hvilka kunde ifrågakomma att deraf beröras. Till följd häraf hafva ock flera olika förslag till banans riktning blifvit framställda, och befinner sig ibland dem äfven det förslag, som legat till grund för detta mötes sammankallande; och när jag nu begärt ordet, har detta skett för att söka ådagalägga, att ej blott ortens, utan äfven statens intressen skulle bäst tillgodoses genom banans framdragande i den sträckning, som finnes antydd uti den till detta möte utfärdade kallelsen. Jag torde då icke behöfva särskildt uppehålla mig vid de fördelar för bergslagerna, deras verk och inrättningar, jordbruksrörelse och industri, hvilka skulle härflyta af en direkt förbindelse med Norrland, hvars rika skogstillgångar här skulle finna en god marknad, likasom ej heller om vid det uppsving uti ortens industri, som otvifvelaktigt skulle framkallas af lättad tillgång till norrlandskol och lättad utförsel af ortens produkter. Dessa äro nemligen fördelar, som af hvar och en lätteligen inses. Deremot önskade jag fästa uppmärksamheten på en omständighet, som, efter mitt förmenande, är af den största vikt för bergslagerna, en vikt så stor, att en stambanas framdragande genom dem synes mig vara snart sagdt en lifsfråga för deras industri. Kändt är nemligen, hurusom ett stort utländskt bolag redan förvärfvat en betydlig del af de enskilda jernvägar, hvarpå bergslagernas produkter utföras i världsmarknaden, och att detta bolag, som redan inköpt största delen af Grängesbergs rika gruffält, sträfvar att komma i besittning af bergslagernas återstående kommunikationsleder. Skulle detta lyckas, hvilket för ett kapitalstarkt bolag ej torde vara omöjligt, står det i dess magt att, med stöd af gällande taxor, uppställa trafikbestämmelser, som för de nuvarande egarne omöjliggöra bearbetandet af deras grufvor samt följaktligen all jernhandtering, hvarefter för dessa egare ej torde återstå annat än att, till pris, som bolaget behagar bestämma, till detsamma öfverlåta de grufvor samt verk och inrättningar, dem bolaget anser önskligt åt sig förvärfva. En sådan möjlighet kan dock förhindras derigenom, att stambanan framdrages genom bergslagerna, då nemligen stambanan,

genom medgifvande af modererade fraktsatser, kunde konkurrera med det utländska bolaget och sålunda verksamt bidra dertill, att åt svenske män och undersåter bibehålles en ej obetydlig del af vårt land, hvilken eljest sannolikt inom kort tid blefve så godt som en utländsk besittning i hjertat af riket. Redan ensamt af detta skäl synes det vara med statens sanna fördel förenadt, att den ifrågasatta stambanan erhåller den föreslagna, med bergslagernas intressen sammanfallande riktningen, men detta statens intresse vinner ytterligare tillväxt deruti, att ingen af de hitintills undersökta bansträckningarne är i stånd tillföra en stambana Örebro—Krylbo en sådan trafik, som den, hvilken en bana genom Ramsbergs—Lindes och Nora bergslager redan från början skulle erbjuda, oberäknadt att icke heller någon annan sträckning erbjuder sådana tillfällen till vidare industriell utveckling med deraf härflytande framtida ökning af trafiken; och då denna trafik ej kommer att inskränka sig till endast den nämnda bandelen Örebro—Krylbo, utan äfven till långa sträckor norr och söder derom, så följer deraf, att med statens intresse äfven i finansielt hänseende är fördelaktigt, att banan framdrages uti den nu förordade sträckningen. Häremot torde invändas, att en bana, som genomgår de nämnda bergslagerna, både blifver längre och kräfver drygare anläggningskostnader, än om hon bygges efter någon af de redan undersökta linierna. Sanningen häraf vill jag visst icke förneka, men detta skäl emot banans framdragande uti den af mig förordade riktningen synes mig helt och hållet uppvägas af de skäl för denna riktning, hvilka jag, både ur ortens och det allmännas intresse, här ofvan anført. För den ifrågavarande riktningen af banan talar äfven ett ytterligare skäl, hvilket, om det ock ej kan anses afgörande, dock torde böra tillerkännas någon vikt vid bestämmandet af en ny stambanas läge; och detta skäl är, att af landets tillsammans 3,639 kilometer långa stambanor endast den korta sträckan emellan Krylbo och Storvik berör en af landets bergslager — Thorsåkers. Det synes därför vara på tiden, att dessa för hela landets industri så viktiga områden vid nya stambanors anläggande också varda ihågkomna; och att, då, öfrigt oberäknadt, lättade kommunikationer med deraf härflytande fördelar kunna, genom nu föreslagna bansträckningen, beredas ganska vidsträckta bergslagstrakter, dessa tracters intressen böra i första rummet tillgodoses, äfven om derigenom vägen emellan södra landet och Norrland skulle förlängas med en eller annan mil, eller resande emellan dessa orter skulle uppehållas en timme längre på vägen.

Hammarby i oktober 1896.

S. Cleophas.»

säkert en rik jernindustri skulle uppblomstra, derest jernvägen Krylbo—Örebro komme att dragas i den sträckning, som öfverensstämmde med mötets nu uttalade önskan.

Sedan vidare herr *Gustafsson* föreslagit, att medlemmarnes antal i komitén, om en sådan komme till stånd, borde bestämmas till 7, samt i fråga om, hvilka personer borde i komitén inväljas, åtskilliga förslag blifvit af flere bland mötesdeltagarne väckta, förklarades diskussionen afslutad.

På derom af ordföranden framställda propositioner fattade nu mötet följande beslut:

1:o) att mötet skulle, såsom uttryck af sin enhälliga och lifliga önskan, hos vederbörande göra vördsam hemställan derom, att, innan sträckningen af den ifrågasatta jernvägslinien Krylbo—Örebro bestämdes, undersökning måtte på allmän bekostnad verkställas för utrönande, huruvida det ej vore både för staten och de särskilda orterna fördelaktigast och lämpligast, att banan droges genom Ramsbergs Lindes och Nora bergslager;

2:o) att det vid mötet förda protokoll måtte genom mötets ordförande, herr landshöfding *Svedelius*, till kongl. jernvägsstyrelsen öfverlemnas;

3:o) att utse en komité med uppdrag att, på sätt herr *Unger* föreslagit, med ledning af tillgängliga upplysningar verkställa och tillhandahålla kongl. jernvägsstyrelsen jemte andra vederbörande, som angående den ifrågavarande jernbanans sträckning egde afgifva yttrande eller fatta beslut, erforderlig kalkyl öfver blifvande trafik å Krylbo—Örebro-banan, förlagd genom Ramsbergs—Lindes och Nora bergslager, i jämförelse med den trafik och deraf beroende rentabilitet, som vore att för banan påräkna, om den förlades i någon af öfriga ifrågakomna sträckningar; samt

4:o) att i komitén skulle inväljas 7 personer.

Till ledamöter af denna komité valdes derefter:

Disponenten *S. Cleophas*, Hammarby, förvaltaren *W. T. Hvitfeldt*, Ramsberg, ingenjören *Thore Lindberg*, Dalkarlslyttan, bruksegaren *Jacob Norrbohm*, Kils-Ramshyttan, förvaltaren *A. Carlborg*, Baggå, f. riksdagsmannen *P. M. Larsson*, Låa, samt disponenten, löjtnanten *Helmer Bernhardt*, Rockesholm, med herr *Cleophas* såsom sammankallande.

Sedan mötet vidare åt herrar *Unger* och *Cleophas* uppdragit att jemte

ordföranden justera detta protokoll, förklarades mötet af ordföranden afslutadt.

Vid protokollet

Abraham Unger.

Justeradt:

Ax. G. Svedelius.

Magnus Unger.

S. Cleophas.

Till bruksdisponenten S. Cleophas, Hammarby. Jerle.

Med anledning af innehållet i det protokoll, hvilket förts vid sammanträde i Linde den 26 oktober innevarande år vid öfverläggning angående sträckningen för ifrågasatt jernväg mellan Örebro och Krylbo, får kongl. jernvägsstyrelsen meddela, att kongl. styrelsen på grund af den instruktion, som af Kongl. Maj:t lemnats i fråga om undersökning för jernväg mellan berörda orter, finner sig förhindrad att vidtaga några åtgärder i det syfte berörda protokoll anger.

Stockholm den 4 december 1896.

Rudolf Cronstedt.

C. F. Sundberg.

Komiterades yttrande.

Att vid de fortsatta jernvägsanläggningarne inom vårt land någon bestämd plan icke blifvit följd angående den ordning, hvori anläggningarne skulle fortgå för att bereda staten och enskilda orter det största möjliga gagn, samt bestämma hvilka af dessa anläggningar borde blifva

stambanor eller hvilkas utförande borde åt den enskilda företagsamheten öfverlemnas, har länge varit känt, och torde väl utgöra hufvudsakliga anledningen dertill, att, medan stambanor till ganska betydlig längd förekomma uti flere af rikets företrädesvis åkerbrukande provinser, endast den mindre betydande Thorsåkers bergslag i Gefleborgs län på en kortare sträcka beröres utaf en statens jernväg. Resultatet af denna planlöshet har ock varit, att staten redan funnit sig föranlåten tillösa sig åtskilliga af de ursprungligen enskilda jernvägarne samt att ständigt nya förslag framställas om inlösande för statens räkning af andra enskilda jernvägar, som anses vara af öfvervägande vikt för det allmänna. För att i någon mån råda bot mot denna planlöshet, är ock vid innevarande riksdag af enskild motionär väckt förslag om utredning angående framtida utveckling af statens jernvägsväsende.

Vi hafva ansett oss böra påminna om dessa omständigheter i sammanhang med den väntade framställningen till Riksdagen om anslag till byggande af stambana emellan Örebro och Krylbo stationer å statens jernvägar; en stambana, hvars berättigande ligger uti den lättade förbindelse, som derigenom skulle åstadkommas emellan landets södra och nordliga delar. Nödvändigheten af en dylik lättad förbindelse äro vi långt ifrån att underkänna; men då en sådan nu blifvit ifrågasatt att förverkligas, önska vi få fästa uppmärksamheten på åtskilliga omständigheter, som synas oss tala för denna stambanas framdragande i en något annan rigtning, än den nu genom kongl. jernvägsstyrelsens försorg undersökta.

Vi föreställa oss nemligen, det en statsbana företrädesvis bör erhålla ett sådant läge, att, på samma gång hon väsentligen kan bidra till rörelsens höjande och underlättande inom ett viktigt centrum för industrien, hon kan lemna staten full ränta på deruti nedlagda anläggnings- och driftkostnader; och att detta, mer än vid någon annan sträckning för denna stambana, blifver händelsen med en stambana Örebro—Krylbo dragen genom Ramsbergs, Nora och Linde samt Skinnskattebergs bergslager, torde tydligen framgå af de härvid fogade beräkningarne öfver banans anläggningskostnader och den godsmängd, som redan straxt efter banans öppnande blifver att derå påräkna. Den för denna bansträckning något högre anläggningskostnaden än för en bana, framdragen uti den af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagna rigtningen, äfvensom den obetydligt förlängda förbindelsen emellan södra landet och Norrland, som skulle blifva en följd af banans framdragande i den af oss angifna rigtningen, torde vara af en försvinnande ringa betydelse emot fördelen af att erhålla

en bana, som redan från dess öppnande vore fullt rentabel, hvilket ej torde blifva händelsen, derest hon framdrages i någon annan riktning. Lägges härtill det ofantliga uppsving i ortens industri, som är att förvänta, om den af oss projekterade riktningen följes — ett uppsving, som otvifvelaktigt blefve en följd af att Norrlands rika skogstillgångar kunde erhålla användning vid de verk, hvilka lättade kommunikationer säkerligen skola framkalla uti en ort så rik på flerehanda bergsprodukter och med så mycken obegagnad vattenkraft — så vill det synas vara fullt visst, att, i ekonomiskt hänseende, den af oss förordade stambanan skall med tiden blifva en rent af gifvande affär. Huru långt denna utveckling skall kunna sträcka sig, är naturligtvis omöjligt att förutsäga, men så mycket torde dock vara påtagligt, att den ej kommer att inskränka sig endast till den ort, som banan omedelbart berör, utan komma dess verkningar att sträcka sig till vidt aflägsna orter, vidare i samma mån som bergslagernas afsättningsprodukter eller der behöfliga råvaror njuta billigare fraktsatser.

Redan förut hafva vi påpekat den omständigheten, att landets bergslager allt härintill, med endast ett obetydligt undantag, fått undvara den fördel, som inom dem framdragna stambanor kunde bereda den för landet i sin helhet viktiga bergshandteringen. Här vore nu ett tillfälle att, med såsom vi tro fördel jemväl för staten, göra försök att för dess räkning öppna en trafikled inom ett dylikt distrikt. För orten i fråga är detta så mycket viktigare, som ett mäktigt bolag redan förfogar öfver en stor del af de kommunikationsleder, hvarpå dessa bergslagers produkter skola söka sig väg till världsmarknaden, och då samma bolag synes sträfvat att allt mer slå under sig värdefullare egendomar samt återstående kommunikationsleder, så synes det endast vara en tidsfråga huru länge de enskilde bruks- och industriidkarne skola kunna existera i bredd med bolaget, som, med stöd af redan gällande fraktsatser, faktiskt kan omöjliggöra af dem egande jernvägars begagnande utaf andra än af bolaget sjelft. Hvilken oerhörd magt härigenom är lagd i bolagets hand, ej endast i hvad angår bergslagernas industri, utan äfven alla deras eganderättsförhållanden, är påtagligt, likasom ock att bergslagernas inbyggare, industriidkare eller egendomsegare, som ej lära vara i tillfälle bygga och underhålla jernvägar för utförande enbart af deras egna produkter, småningom skola duka under i en strid med ett dylikt kapitalstarkt bolag, derest ej staten träder emellan genom byggande af en jernväg, som kan, hvad trafiken angår, upptaga täflan med bolagets jernvägar; och i detta

hänseende torde den af oss föreslagna sträckningen af stambanan Örebro—Krylbo komma att visa sig kraftigare och lämpligare än någon af de genom kongl. jernvägsstyrelsens försorg undersökta sträckningarne för densamma, hvilka endast obetydligt beröra de nämnda viktiga bergslagerna samt från dem kunna upptaga föga annan trafik, än den som å bolagets jernvägar kan tillföras stambanan.

När, såsom vi tro, en stambana emellan Örebro och Krylbo stationer, framdragen uti af oss nu förordad rigtning, uti eminent grad skulle förena fördelarne af att utgöra en gen förbindelseled emellan södra delarne af landet och Norrland, under det hon skulle blifva en mächtig häfstång för industriens höjande och utveckling inom ett betydligt bergslagsdistrikt samt, till följd deraf, lemna statsverket en afkastning, hvartill ingen annan af de för en dylik stambana undersökta linierna lärer hinna, våga vi ödmjukast anhålla, det Riksdagen, innan definitivt beslut om sträckningen af stambanan Örebro—Krylbo fattas, ville besluta, att jemväl den af oss nu föreslagna sträckningen för nämnda stambana måtte varda genom kongl. jernvägsstyrelsens försorg fullständigt undersökt, då vi äro förvissade, att våra här meddelade uppgifter skola varda till fullo bekräftade.

Efter föregående okulär undersökning uppgjort kostnadsförslag för stambanans byggande i den af oss föreslagna sträckningen, uppgift å de godsmängder, som redan från början af banans öppnande skulle komma att från bergslagerna derå transporteras, jemte en aproximativ beräkning öfver den godstrafik derifrån, som framdeles kan varda att å banan emotse, bifogas härjemte.

Sedan den komité, som fått i uppdrag att verka för stambanans Örebro-Krylbo byggnad genom Ramsbergs, Lindes, Nora och Kils bergslager, anmodat undertecknad att verkställa okulär besigtning af denna bansträckning samt att afgifva ett summariskt kostnadsförslag öfver kostnaderna för denna banas byggande, får undertecknad, efter att hafva färdats från Örebro utefter den föreslagna linien till dess konnektionspunkt vid Skärviken med den af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagna linien från Krylbo öfver Vestanfors och Skinskatteberg; och efter att hos kongl. jernvägsstyrelsen genom Ingeniör H. Groth, som verkstält statens jernvägsundersökningar, erhållit uppgifter angående det dervid utförda arbetet, — härmed om detta jernvägsförslag afgifva följande

Utlåtande.

Liniens lämpligaste sträckning bör då blifva följande: Från Örebro utöfver Mark och Mällringe fram mot Ekers kyrka, der en mindre station bör anordnas, samt vidare hela tiden genom mycket lämplig terräng till Kils kyrka, i hvars närhet station anlägges. Derifrån fortgår linien åt norr i slutningen af Kilsbergen, der den småningom höjer sig, och efter att hafva passerat Marka, Rökån och Skymhyttan, kommer den fram på den s. k. Stora Moen i närheten af jernvägen mellan Nora och Ervalla. Härifrån kan banan byggas antingen utefter Nora-Ervalla jernväg till Nora stad och vidare bredvid Norasjöns vestra strand fram emot södra ändan af Fåsjön, eller också från Stora Moen öfver Nora-Ervalla jernväg på Norasjöns östra sida förbi Hammarby bruk till Fåsjöns södra ända. Derifrån löper linien utefter Fåsjöns östra strand till Öskevik, der station anlägges, och vidare efter sjön Usken till Mårdshyttan och förbi Piparebäcken till Guldsmidshyttan, der den råkar brukets enskilda jernväg, som inköpes eller följes fram till Storå station å Frövi Ludvika jernväg.

Hittills har terrängen varit för jernvägsanläggningen ganska lämplig; endast vid närheten af Marka blir en större bergsprängning samt vid Mårdshyttan en lång skärning. Vid Storå börjar deremot svårigheter att möta. Linien måste, för att komma upp till Ramsberg från Storå, så småningom höja sig i slutningen förbi Nederhyttan ofvan Flögfors och Östra Löa upp till passet vid Björkkärn, som är beläget 106 meter öfver Storå station, och då afståndet mellan dessa punkter endast utgör c:a 11 kilometer, måste tydligen denna del af jernvägsanläggningen blifva ganska kostsam, ehuruval höjdslutningen har en regelbunden karakter.

Från Björkkärn sänker sig banan åter ned. Utefter Ölsjöns södra strand kommer man fram mot Ramsbergs by och kyrka, der station anlägges något norrut i närheten af Ramsbergs fattiggård. Derifrån går linien i närheten af sjön Glien fram till Gammelbo, der mindre station anordnas samt vidare norr om sjön Norrmogen, dock så högt från stranden att norra ändan af Dammsjön kan uppnås, hvarefter linien sänker sig ned mot Riddarhyttans-Uttersbergs jernväg, som korsas något norr om

Forshammars station, derifrån dalgången följes fram till Skärviken, der den råkar den af kongl. jernvägsstyrelsen undersökta linien, som från Krylbo går öfver Vestanfors och Skinskatteberg till Frövi. Terrängen från Ramsberg till Dammsjön är ganska oregelbunden, hvarför på flera ställen ej så obetydliga arbeten måste förekomma. Från Dammsjön till Skärviken framgår deremot linien öfver jernförelsevis lätt mark.

Genom denna undersökning har jag kunnat konstatera, att det är möjligt att utefter denna linie kunna bygga en jernväg, som tillfredsställer de fordringar i afseende på lutningsförhållanden och kurvor, som äro för banan Örebro—Krylbo och kongl. jernvägsstyrelsen fastställda.

Genom de upplysningar, som lemnats mig af Ingeniör Groth, har ej kunnat framgå, huru mycket bandelen Skärviken—Örebro är beräknad att kosta. Deremot har uppgifvits, att medelkostnaden pr kilometer af hela jernvägen Krylbo—Örebro — den linien, som går öfver Vestanfors — belöper sig till kronor 70,615, hvarjemte upplysts, att längden af linien Skärviken—Örebro enligt detta förslag utgör 67 kilometer, hvadan sålunda kan beräknas, att:

Linien Skärviken—Örebro, som enligt kongl. jernvägsstyrelsens förslag har en längd af 67 kilometer, kostar c:a kronor 4,731,205.

I denna samma ingår då äfven beräknad kostnad för rullande materiel med kronor 7,500 pr kilometer.

I afseende på kostnaderna för den sträckning, som nu blifvit af mig undersökt, har jag, med hänsyn till de jemförelser, jag varit i tillfälle att göra mellan terrängen för detta och kongl. jernvägsstyrelsens förslag, ansett mig kunna antaga byggnadskostnadernas storlek i förhållande till jernvägsstyrelsens kostnadsförslag i medeltal pr kilometer sålunda.

Sektion I 18 kilometer närmast Örebro, till Marka öfver

Örebroslätten lätt terräng c:a 95 % af medelkostnaden af de af kongl. jernvägsstyrelsen beräknade eller 95 % af kronor 70,615 minskade med 7,500 kronor, som utgöra beräknade kostnaden för rullande materiel sålunda:

95 % af 63,115 kr. kr. 59,960: —

Sektion II 40 kilometer från Marka utefter sjöarne Nora-sjön, Fåsjön och Usken förbi Guldsmedshyttan till Storå station vid Frövi-Ludvika jernväg lika med ofvannämnda medelkostnad

..... kr. 63,115: —

Sektion III 11 kilometer från Storå station förbi Flögfors
till passet vid Björksjön, 120 % af 63,115 kr. 75,737:—

Sektion IV 14 kilometer från Björksjön förbi Ramsberg
och Gammelbo till Dammsjön, 105 % af 63,115 ... kr. 66,270:—

Sektion V 12 kilometer från Dammsjön förbi Forshammar
till Skärviken, lika med medelkostnaden kr. 63,115:—

I enlighet med dessa beräkningsgrunder erhålles då följande:

Kostnadsberäkning

för jernvägsanläggning från Skärviken till Örebro genom Ramsbergs,
Lindes, Nora och Kils bergslager.

Sektion I	18 km.	à	kr. 59,960	kr. 1,079,280:	—
»	II	40	»	»	63,115 » 2,524,600: —
»	III	11	»	»	75,737 » 833,107: —
»	IV	14	»	»	66,270 » 927,780: —
»	V	12	»	»	63,115 » 757,380: —
					95 km. byggnadskostnad 6,122,147

För *rullande materiel* beräknas samma kostnad pr kilometer
som i jernvägsstyrelsens förslag eller kr. 7,500:

95 kilometer à kr. 7,500 712,500

Summa 95 kilometer kronor 6,834,647.

Såsom förut har meddelats, uppgår den beräknade kostnaden för
kongl. jernvägsstyrelsens projekt till ca kr. 4,731,205:—
för en väglängd af 67 kilometer.

Skilnaden i väglängd mellan en linie från Skärviken till Örebro via
Frövi eller Ullersåker, och en sådan mellan samma punkter via Ramsberg,
Storå och Kil blir sålunda 28 kilometer, och skilnaden i *byggnadskostnad*
för jernväg utefter dessa respektive linier *kronor 2,103,442.*

Oaktadt den nu föreslagna sträckningen för stambanan mellan Krylbo
och Örebro blir både längre och dyrbarare att bygga än den af kongl.
jernvägsstyrelsen föreslagna, torde dock tillräckliga skäl förefinnas för
banans dragande den längre vägen, på grund af den utomordentligt stora
trafik, som å densamma måste komma att ega rum, då den ju går ge-

nom mellersta Sveriges största bergslager och passerar flera storartade jernmalmsfyndigheter, om hvilken trafiks storlek särskild utredning är verkställd.

I öfrigt hänvisas till en detta utlåtande bifogad karta, som utvisar de olika projekterade jernvägslinierna.

Rockesholm den 26 januari 1897.

Helm. Bernhardt.

Löjtnant vid kongl. väg- och vattenbyggnadscorpsen.

En beräkning af de kvantiteter gods, som komma att fraktas på en jernväg, som från Örebro går genom Kils, Nora, Lindes och Ramsbergs socknar till Skärviken, och vidare förbi Skinskatteberg och Vestanfors fram till Krylbo, ställer sig, i hvad som angår linien Örebro—Kil—Nora—Skärviken, sålunda:

Banans längd är 95 kilometer. Stationer utefter densamma äro föreslagna vid Örebro, Eker, Kil, Nora eller Hammarby, Öskevik, Guldsmedshyttan, Storå, Ramsberg, Gammelbo och Forshammar.

Fraktkvantiteter som kunna påräknas:

genast vid banans öppnande	sedan banan en tid varit öppnad
tons	tons

Örebro.

Från denna stad levereras mycket spanmål, kraftfoder och andra handelsvaror till Norrland och de bergslager, banan kommer att passera, hvarjemte från de närbelägna stora kalkbrotten, som nu genom Örebro—Svartå jernväg fått beqväm kommunikation till Örebro, stora kvantiteter kalk för jordbruksbehof kom-

	Fraktkvantiteter som kunna påräknas:	
	genast vid banans öppnande	sedan banan en tid varit öppnad
	tons	tons
ma att transporteras norrut. Dessutom eger från Örebro en liflig persontrafik rum. Hela trafikens storlek kan beräknas motsvara i godsquantitet tons c:a.....	20,000	40,000

Ekers station.

Platsen är belägen på den bördiga Örebroslätten i en tätt befolkad ort på c:a 7 kilometers afstånd från Örebro.

Gifvetvis kommer från denna station en mycket liflig persontrafik att ega rum, hvarjemte naturligen ortens landtmannaprodukter komma att fraktas till staden, som för sådana är en god afsättningsort och utfrakt af handelsvaror derifrån, hvarför trafik motsvarande en vagnslast gods per dag bör derifrån kunna påräknas, sålunda c:a.....	3,500	5,000
--	-------	-------

Kils station.

Om denna station, som ligger c:a 14 kilometer från Örebro, gäller samma beskrifning som om Eker, utom att denna plats (Kil) är betydligt större, samt dessutom erhåller särskild godstrafik af trävaror från de närbelägna egendomarne Klockhammar och Frösvidal m. fl. Lågt beräknadt måste denna trafik motsvara en godsquantitet af c:a.....	5,000	15,000
---	-------	--------

Nora.

Vid Nora träffar den nu föreslagna linien Nora —Karlskoga jernväg och kommer genom denna i för-

Transport	28,500	60,000
-----------	--------	--------

Fraktquantiteter som kunna
påräknas:

genast vid banans öppnande	sedan banan en tid varit öppnad
tons	tons

Transport	28,500	60,000
-----------	--------	--------

bindelse med stora trakter af bergslagen, som för sin bergsindustri, genom denna direkta jernväg till Norrland, erhåller betydligt lättare tillgång på träkol och andra råmaterialier.

Följande i trakten belägna hyttor komma sålunda i gynsamare läge, nemligen: Degerfors med två masugnar, Björneborg med två masugnar, Bofors och Granbergsdal med en masugn hvardera, Carlsdahl med tvenne, Skrekarhyttan, Ringshyttan, Vestgöthyttan, Pershyttan och Hammarby med en masugn hvardera.

Då dessutom vid de flesta af dessa hyttor utom tackjernstillverkning idkas annan industri, som konsumerar träkol, komma sålunda stora kolquantiteter att dit fraktas från Norrland, som därför här får en åtninstone delvis ny afsättningsort för sina skogsprodukter.

Från de i trakten belägna stora gruffälten vid Striberg och Åsboberget, Pershyttegrufvorna m. fl., hvilkas malmer till stor del konsumeras i södra Nerike och Östergötland, komma stora malmquantiteter att fraktas via Örebro.

Tvenne tegelbruk äro belägna invid staden.

Kolfrakter beräknas till	25,000		
Malmfrakter » »	30,000		
Hammarby bruks frakter	12,000		
Andra frakter	10,000	77,000	150,000

Obs! För den händelse det befinnes lämpligare, att jernvägen passerar Hammarby bruk, der stora vattenfall finnas, i stället för Nora stad, komma samma

Transport	105,500	210,000
-----------	---------	---------

Fraktquantiteter som kunna
påräknas:

genast vid	sedan banan
banans	en tid varit
öppnande	öppnad
tons	tons

Transport	105,500	210,000
-----------	---------	---------

godsquantiteter, som ofvan äro beräknade, att fördelas på Hammarby station och den station, som kommer att blifva belägen vid Stora Moen, der banorna korsas hvarandra.

Öskevik.

Vid Öskevik finnes för närvarande en masugn. Derjemte finnas i trakten ofantligt stora malmtillgångar, som nu på grund af bristande kommunikationsleder ej bearbetas, men som utan tvifvel, sedan banan blir öppnad, komma att lemna en betydande trafik.

Trafiken beräknas till c:a	6,000	200,000
----------------------------------	-------	---------

Guldsmedshyttan.

I närheten är här beläget Stripa stora gruffält jemte flera andra, äfvensom en hytta och stora kalkbrott. Om brukets egen jernväg till Storå station inlöses, erhålles härifrån frakt af malm, jern, kol, kalk, trävaror m. m. c:a

35,000	65,000
--------	--------

Storå.

Denna station, som ligger i korsningspunkten med Frövi—Ludvika jernväg, kommer att blifva en knutpunkt af stor betydelse. Deröfver komma nemligen stora kolquantiteter att från Norrland fraktas till de närbelägna hyttorna vid Dalkarlshyttan och Bångbro med tvenne masugnar hvardera, Storå, Löa och Gusselby med en masugn hvardera. Derjemte komma

Transport	146,500	475,000
-----------	---------	---------

Fraktkvantiteter som kunna
påräknas:

genast vid banans öppnande	sedan banan en tid varit öppnad
tons	tons

Transport	146,500	475,000
-----------	---------	---------

stora kvantiteter af malm att fraktas från de i denna trakt belägna stora gruffälten vid Stråssa, Ingelsgrufvorna, Eriksgrufvorna, Backadal m. fl. till Dalarne och Gestrikland, der de vid de stora jernverken Kloster, Sandviken, Forsbacka och Hofors till betydande del konsumeras.

Dessutom kan från denna station stora kvantiteter af allehanda bergsprodukter komma att fraktas via Nora och Otterbäcken till Göteborg för att derifrån exporteras.

Afståndet från Storå via Öskevik till Otterbäcken är 130 kilometer.

Afståndet från Storå till Oxelösund är nu 209 kilometer.

Häraf framgår tydligen, att den här förordade sträckningen af Örebro—Krylbo jernväg skulle kunna blifva af stor betydelse såsom konkurrensbana till det mäktiga bolag, som nu disponerar hamnen vid Oxelösund och dit ledande jernvägsförbindelser; ty från Storå kan sedermera fullt lika billig transport anordnas till Göteborg som till Oxelösund, och härigenom erhålla en mängd grufegare en väsendtligen underlättad kommunikation för sina produkter.

Skulle Örebro—Krylbo jernväg deremot byggas längre österut och af det ofvannämnda bolaget anläggas en jernväg, som förenar Storå med Nora, erhåller det genomgående kommunikationer så väl med östra som med vestra Sveriges kust, och kommer då naturligen jernvägens Örebro—Krylbo karakter af motvigt mot detta bolag att helt och hållet försvinna.

Transport 146,500 475,000

		Fraktkvantiteter som kunna påräknas:	
		genast vid banans öppnande	sedan banan en tid varit öppnad
		tons	tons
	Transport	146,500	475,000
Godstrafikens storlek, om man bortser från den transport, som öfver Otterbäcken kan komma att ega rum, beräknas till c:a		30,000	
bör stiga till minst.....			100,000

Ramsberg.

Från Ramsbergs station, som är belägen i närheten af Ramsbergs kyrkoby, kommer export af trävaror att ega rum, hvarjemte ej obetydlig persontrafik kan påräknas.

Trafiken beräknas till c:a	3,500	6,000
----------------------------------	-------	-------

Gammelbo.

Denna station har liknande trafikförhållanden som Ramsberg och beräknas till samma kvantitet c:a

3,500	6,000
-------	-------

Forshammar.

Vid denna station korsas jernvägen mellan Riddarhyttan och Köping. Häröfver kommer kol till Riddarhyttans och Uttersbergs masugnar jemte delvis malm till dessa c:a.....

7,000	12,000
-------	--------

Summa 190,500 599,000.

Sålunda visas, att bland annat genom denna jernväg icke mindre än öfver 20 stycken masugnar erhålla bättre kommunikationer.

Om till de för linien Örebro—Skärviken beräknade kvantiteter..... 190,500

	Transport 190,500
läggas de qvantiteter, som kunna påräknas att erhållas å linien Skärviken—Krylbo eller c:a	79,500,
erhålles för den nu föreslagna linien Örebro—Krylbo en gods- qvantitet af	tons 270,000.
Enligt uppgifter, som varit synliga i tidningarna, uppgå de beräknade godsqvantiteterna, som kunna erhållas, om jernvägen lägges utefter den af kongl. jernvägsstyrelsen förordade sträck- ningen, till c:a	110,000,

hvilket sålunda visar ett öfverskott för Nora-linien af tons c:a 160,000;
som ju lemna en riklig godtgörelse för tågens gång och ökad byggnads-
kostnad för denna något längre linie.

Dessutom visar ingen af andra föreslagna sträckningar så stora möj-
ligheter till trafikens uppblomstrande i framtiden.

Stockholm den 4 februari 1897.

S. Cleophas.

Jacob Norrbohm.

P. M. Larsson.

W. Hvitfeldt.

Helm. Bernhardt.

Karta öfver Statsbana Krylbo-Örebro. Alternativt förslag.

