

## N:o 2.

Af Friherre **Tersmeden, Wilhelm Fredrik:** *Om beviljande af ett anslag å 500,000 R:dr för en enskild jernvägsanläggning emellan Köping och Sevala, under förutsättning af norra stambanans framdragande öfver sistnämnda punkt.*

Vid ett af Länsstyrelsen i Westmanland den 3 sistlidne Juni förestaltadt möte i Westerås uttalade detta läns vid mötet närvarande innevägnare enhälligt den åsigt, att, under förutsättning att norra stambanan komme att utläggas i den af Stats-Utskottet under nästlidna riksdag föreslagna riktning, eller sålunda, att stambanan komme att utgå från Thureberg på Stockholm—Upsala-banan och derifrån sträcka sig öfver Sevala upp emot Norbergs bergslag samt vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik på Gefle—Dala-banan, önskvärdt vore, att Statens norra och vestra stambanesystem blefve sammanbundna medelst en bredspårig jernväg emellan Köping och trakten af Sevala kyrka öfver Westerås; hvarjemte mötet *dels* beslöt att man borde söka bilda ett aktiebolag för utförande af nyssberörda jernvägsförbindelse i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de förslag, som blifvit upprättade för linien Köping—Westerås af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnads-korpsen Erik Sandell, och för linien Westerås—Sevala af kapitenen vid samma korps Gustaf Nerman, *dels* fastställde den grund för bolagets bildande, att anläggningskostnaden för hela linien, beräknad till omkring Två millioner Riksdaler, utan rörlig materiel, borde anskaffas till en fjerdedel genom statsbidrag, till en fjerdedel genom aktieteckning och till återstående hälften genom upptagande af ett amorteringslån emot obligationer eller på annat sätt, *dels* ock utsåg en komité för att utfärda inbjudning till aktieteckning, hos Kongl. Maj:t göra underdånig anmälan om företaget, med anhållan om nådig Proposition till Riksdagen om beviljande af anslag till en fjerdedel af anläggningskostnaden och för att vidtaga öfriga erforderliga förberedande åtgärder.

Linien Westerås—Köping har, såsom här ofvan blifvit antydt, år 1867 blifvit undersökt af löjtnanten Erik Sandell, hvilken upptagit kostnaden för en bredspårig jernbana emellan nyssnämnda begge punkter med en

längd af 3 mil 1,000 fot till 1,132,000 R:dr, utan rörlig materiel; och öfver linien Westerås—Sevalla har år 1862 undersökning blifvit verkställd af kapitenen Gústaf Nerman med det resultat, att anläggningskostnaden för en bredspårig jernväg på denna linie, i längd utgörande 1 mil 24,287 fot, skulle uppgå till 928,956 R:dr, likaledes utan rörlig materiel; men med afseende å de förändrade förhållanden, särskildt hvad angår priser på materialier och dagsverken, som uppkommit efter den tid, då sistnämnda undersökning verkställdes, har den vid ofvannämnde möte utsedda komitéén föranstaltat om revidering och kontrollering af samma undersökning genom förbemälda löjtnant Sandell, hvilken jemväl derefter, på grund af komitééns uppdrag, uppgjort definitivt kostnadsförslag öfver hela linien, upptagande anläggningskostnaden till 2,000,000 R:dr, utan rörlig materiel; hvarefter komitéén, på grund af Kongl. Maj:ts nådiga cirkulär till samtliga Dess Befallningshafvande den 3 Maj sistlidne år, angående hvad iakttagas borde af enskilda menigheter, hvilka, under förutsättning af Statens medverkan, ville för åstadkommande af jernvägsanläggningar sig förena, inom föreskrifven tid hos Kongl. Maj:t gjort anmälan om ifrågavarande jernvägsföretag och till Kongl. Maj:t öfverlemnadt det af löjtnanten Sandell upprättade definitiva kostnadsförslag jemte tillhörande kartor, utlåtande och trafik-utredning, med underdånig anhållan, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta nådig Proposition om beviljande af statsbidrag till belopp af 500,000 R:dr, till understödjande af ifrågavarande jernvägsanläggning.

För bedömandet af den ifrågavarande jernvägsanläggningens vikt och betydelse för det allmänna, torde vara nödigt erinra derom, att hela planen är grundad på den förutsättning, att norra stambanan i sin fortsättning kommer att utläggas ifrån Thureberg på Upsala—Stockholms-banan till trakten af Sevalla och vidare upp emot Norbergs bergslag, enär en jernväg från Köping till Sevalla öfver Westerås uteslutande betingas af en stambana i riktning från Sevalla åt öster till Stockholm och i norr mot bergslagen och Norrland. I förening med en stambana i dessa riktningar från Sevalla, får Köping—Sevalla-jernvägen, om frågan ses från det allmännas synpunkt, en stor vikt, men utan en sådan förening blifver denna jernväg endast af underordnad betydelse.

Omdömet om Köping—Sevalla-jernvägens gagn beror följaktligen ytterst på den åsigt man hyser rörande lämpligaste sträckningen af norra stambanan. Det kan icke här blifva fråga om att ingå i en undersökning rörande fördelarne och olägenheterna af de alternativer, som i detta hänseende blifvit uppställda och nu bekämpa hvarandra. *Det* endast torde böra villigt medgifvas, att, *om* den så kallade Sevalla-linien kommer till stånd, ändamålet med de vestra och norra jernvägssystemen endast ofullständigt

skulle uppnås, derest icke dessa båda system blefve sammanbundna med hvarandra genom en jernvägsanläggning i genaste och i öfrigt naturligaste riktning emellan vestra systemets ändpunkt, Köping å ena, och Sevalla, å andra sidan, såsom den närmaste punkten på norra stambanan, öfver Westerås med dess betydliga rörelse och goda hamn; och Köping—Sevalla-banans anläggning framträder då såsom ett företag, hvilket icke är afsedt att betjena ett mindre lokal-intresse, men som deremot i sin mån skall medverka till den så väl för landet i allmänhet som för Westmanlands bergslag särskildt fördelaktigaste lösning af den länge omtvistade frågan om jernvägskommunikationerna norr om Mälaren.

Härmed är Köping—Sevalla-banans hufvuduppgift i allmänhet antydd. En mera speciel utredning af de med detta företag uppkommande fördelar förekommer i det af löjtnant Sandell afgifna utlåtande, hvarur jag tillåter mig anföra följande:

”Om, såsom Stats-Utskottet föreslagit, norra stambanan utginge från Sevalla öfver Avesta till Storvik, för att sedermera, i mån som omständigheterna det medgäfve, derifrån utsträckas upp genom Norrland, blefve naturliga transitoleden från norra Sverige till Westerhafvet och Norge anvisad öfver Westerås, Köping och Örebro. Från Storvik till Göteborg är väglängden i denna riktning omkring 48½ mil och med de jemförelsevis lindriga lutningsvilkor, som här förekomma, 1:100, blefve det således lätteligen verkställbart att emellan dessa båda punkter befrakta en transitotrafik efter 50 öre per centner och från 23 mil norr om Gefle eller från Indalselvans flodområde till Göteborg efter 75 öre, enär stambanans fraktpris för närvarande på sträckor af omkring 30 mil är i vissa fall till och med billigare. Hvad inflytande nu detta kunde hafva på den Norrländska trävarurörelsen må lemnas derhän; ty gifvetvis anlidades sjökommunikation när och hvar sådant kunde ske; men emellertid framgår här af, att en tolft plankor hvad tid af året som helst kunde långt inne i landet vid Sundsvall, eller Hernösands polhöjd, realiseras till åtminstone 12 och kanske 15 R:dr R:mt. Beträffande bergsbruket, kan såsom afgjort antagas, att, så länge ingen handel med dess produkter på Ryssland vore med framgång öppnad, dessa ovilkorligen till största delen toge vägen på Göteborg. Ty de gamla formerna för Sveriges jernhandtering ramla mer och mer, och småningom tvingas man att anordna jernhandteringen för direkta beställningar på vissa kortare tider; och då blir en oafvislig nödvändighet för dess bestånd, att hafva kommunikationen med utlandet öppen, så vidt möjligt, året om. Komme åter en marknad på Ryssland och en uthamn för Stockholm till stånd, så blefve Köping—Sevalla-linien af mycken vigt för alla bergslager i vester, hvilkas effekter i så fall större delen af året anlitate jernvägen till hufvudstaden. I

hvarje händelse eger alltså denna linie, under förutsättning af ofvannämnda stambaneriktning, *en stor betydelse såsom transitoväg.*"

"Slutligen består, såsom bekant, norra och vestra delen af Westmanland af mäktiga bruksorter med stora skogsmarker, men deremot den östra och södra af odlade, rikt sädesbärande, trakter. Bergslagerna hemta nästan all deras spannmål och, hvad som är lika nödigt, deras foder söder och öster ifrån. Westerås stad är medelpunkten för denna spannmålshandel för närvarande; *alltså förefinnas här äfven alla vilkor för en ganska betydande lokaltrafik.*"

"Om man till sist bemärker, att väglängden från Örebro till Stockholm i här föreslagna riktning är 20,6 mil och öfver Hallsberg 20,8; från Arboga respektive 15,36 och 26,05 mil och från Köping 13,85 och 27,55, *så befinnes beröringen med Stockholm från alla orter, belägna norr och öster om Örebro inom de båda länen, ovilkorligen komma att taga vägen öfver Sevala.*"

Om således, efter hvad af det föregående synes, fördelarne af den ifrågavarande jernvägsanläggningen emellan Köping och Sevala, under förutsättning af norra stambanans utläggning till sistnämnda punkt, icke kunna bestridas, så återstår att tillse, huruvida sannolikhet förefinnes, att en sådan enskild jernvägsanläggning kan komma till stånd på de för densamma föreslagna grunder. Dessa grunder, enligt hvilka den till 2,000,000 R:dr beräknade anläggningskostnaden borde anskaffas till en fjerdedel medelst statsbidrag, en fjerdedel medelst aktieteckning och återstående hälften genom amorteringslån mot obligationer eller på annat sätt, äro uppgjorda med ledning af förra Riksdagens underdåniga skrifvelse den 12 Maj sistlidet år, angående uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar och sättet för deras utförande, hvaruti Riksdagen anhåller om utredning af de enskilda jernvägsanläggningar, hvilka kunde anses för utvecklingen af landets industri vara af behovet påkallade och derföre borde med statsbidrag understödjas, i hvilket afseende Riksdagen antydt, att de enskilda personer eller menigheter, hvilka ville förena sig om utförandet af dylika jernvägsanläggningar, kunde påräkna en fjerdedel af anläggningskostnaden såsom bidrag af Staten.

Hvad åter angår den del af anläggningskostnaden, eller 500,000 R:dr, som borde anskaffas genom aktieteckning, så har jag mig bekant, att intresset för företagens framgång är synnerligen lifligt, ej mindre inom Westmanland, än äfven inom den del af Upland, som kommer att beröras af stambanan, i händelse denna blifver utlagd från Thureberg till Sevala, ett förhållande, som bäst ådagalägges deraf, att aktieteckningen, i hvilken nästan alla landtkommuner inom Westmanland, som ligga inom banans trafikområde, och äfven åtskilliga kommuner inom Upland deltagit, numera fort-

skridit derhän, att aktier till ett belopp af 474,500 R:dr redan blifvit tecknade, så att man kan hysa de bästa förhoppningar, att aktieteckningen inom kort skall vara fullbordad.

Hvad slutligen angår den del af anläggningskostnaden, som borde betäckas med lån, så torde de gynnsamma trafikförhållanden, som på denna linie kunna antagas uppstå, och hvilka, enligt löjtnant Sandells beräkning, skulle inbringa en trafikinkomst, tillräckligt stor för att dermed betäcka så väl drift- och underhållskostnad, som annuiteterna å amorteringslånet, och ändock lemna ett öfverskott till utdelning åt aktieegarne, motsvarande 3,65 procent ränta å aktiekapitalet, berättiga till det antagande, att det icke bör möta hinder att förmå någon inhemsk penningeinrättning, att på drägliga villkor lemna det erforderliga lånet.

Såsom jag här ofvan haft äran upplysa, har den vid mötet i Westerås den 3 Juni utsedda komitéén för Köping—Sevalla-linien hos Kongl. Maj:t gjort underdånig framställning derom, att Kongl. Maj:t måtte aflåta nådig Proposition till Riksdagen om statsbidrag för Köping—Sevalla-linien; men då det är känt, att Kongl. Maj:t i nåder tillsatt en särskild komité, för att afgifva utlåtande öfver samtliga till Kongl. Maj:t inkomna framställningar om statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar, och ovisst kan vara, huruvida nämnda komité kan medhinna fullgörandet af det densamma nådigst lemnade uppdrag så tidigt, att Kongl. Proposition i ofvanuppgifna syfte till förmån för Köping—Sevalla-linien under Riksdagens lopp kan vara att förvänta, så och då det likväl är af vigt, att, i händelse redan under denna riksdag Statsmakterna besluta, att norra stambanan skall i sin fortsättning utgå från Thureberg till Sevalla, ett bolag för anläggning af sammanbindningsbanan emellan Köping och Sevalla med första kan komma till stånd och arbetena vid denna bana påbörjas, tager jag mig friheten anhålla,

att Riksdagen, under förutsättning, att norra stambanan kommer att utläggas på Thureberg till trakten af Sevalla kyrka, måtte, såsom bidrag till utförande af ofvanberörda enskilda jernvägsanläggning emellan Köping och Sevalla öfver Westerås, under de villkor, Riksdagen dervid läser utfästa, anslå ett belopp af Femhundredatusen Riksdaler Riksmünt.

Stockholm den 27 Januari 1870.

*W. F. Tersmeden*