N:o 19.

Ank. till Riksd. Kansli d. 26 Febr. 1870, kl. 8 e. m.

Utlåtande, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition, angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, dels enskilda motionärers framställningar i fråga om stambanornas spårvidd och anläggningssätt samt angående understöd eller räntegaranti för ifrågasatta jernvägsanläggningar.

(R. A.)

Då beloppet af de medel, som af Riksdagen varda anvisade till utförande af jernvägsbyggnader, i väsendtlig grad inverkar på statsregleringen, har Stats-Utskottet ansett sig, under nuvarande förhållanden, böra med all den skyndsamhet, som varit möjlig, till Riksdagen inkomma med sitt utlåtande rörande alla de till Utskottets förberedande handläggning öfverlemnade frågor, hvilka i följd af gjorda framställningar om anslag till jernvägsbyggnader samt om åstadkommande af minskning i deras anläggningskostnad böra af innevarande Riksdag afgöras.

Härvid förekommer i främsta rummet Kongl. Maj:ts under den 21 sistlidne Januari till Riksdagen aflåtna nådiga Proposition, angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, (införd under N:o 8 i 1:sta Samlingen af Bihanget till Riksdagens protokoll). Uti denna nådiga Proposition har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att bevilja:

dels för innevarande år till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan		R:dr 1,600,000: —
dels för år 1871 till fullbordande af samma arbeten	R:dr 1,160,000: —	
till anskaffande af förökad materiel . .	250,000: —	
Transport	R:dr 1,410,000: —	1,600,000: —

Transport	R:dr 1,410,000: —	1,600,000: —
samt till fortsättande af arbetena å de öfriga två ofullbordade stambanorna, nemligen den östra och den norra, med hälften till hvardera banan	» 2,590,000: —	4,000,000: —

Angående Nordvestra Stambanan.

Enligt den beräkning, hvilken låg till grund för Kongl. Maj:ts framställning till 1869 års Riksdag om beviljande af medel för fortsatt byggande af nordvestra stambanan mellan Christinehamn och Arvika, uppgick återstoden af den antagna kostnadssumman för banans fullbordande till 6,180,000 R:dr. Medelst en i banans riktning vidtagen förändring, åsyftande att genom ett sidospår vinna afsedd förbindelse med Frykarnes vattendrag, har dock en besparing i anläggningskostnaden af 325,340 R:dr ansetts kunna vinnas, och af det derefter återstående beloppet beviljade Riksdagen, i enlighet med Kongl. Maj:ts Proposition, 3,100,000 R:dr för arbetenas fortsättning under innevarande år. Då ifrån ofvannämnde 6,180,000 R:dr afräknas så väl det belopp, hvarmed anläggningskostnaden ansetts kunna minskas, som ock de för innevarande år beviljade byggnadsmedlen, återstår alltså för fullbordandet af den ifrågavarande delen af nordvestra stambanan i rundt tal en summa af 2,760,000 R:dr.

Enär emellertid af de för innevarande år till denna banas fortsättning beviljade 3,100,000 R:dr, enligt Riksdagens medgifvande en million Riksdaler redan under år 1869 blifvit å banbyggnaden använda utöfver de för sistnämnde år ursprungligen anslagna 3,090,000 R:dr, hvadan för innevarande år återstode 2,100,000 R:dr för nordvestra banan jemte 300,000 R:dr, som blifvit beviljade för det till sammanbindningsbanan genom hufvudstaden hörande stationshus, men det icke för arbetets jemna gång kunde vara gagneligt, att detsamma under innevarande år minskades, har Kongl. Maj:t ansett önskligt att till arbetenas fortsättande å nordvestra stambanan för år 1870 ytterligare anvisades det ofvanuppgifna beloppet af 1,600,000 R:dr samt att för sistnämnda stambanas fullbordande för år 1871 beviljades återstoden af beräknade kostnaden med 1,160,000 R:dr.

Härförutan har Herr *C. F. Wærn* uti en inom Första Kammaren väckt och till Utskottet remitterad motion (N:o 28) föreslagit, att Riks-

dagen, för möjliggörande af nordvestra stambanans öppnande för allmän trafik vid eller inom detta års slut, måtte medgifva, att Kongl. Maj:t må af det anslag, som vid denna riksdag för år 1871 beviljas till nämnda banas fullbordande, ega att redan under innevarande år lyfta, icke blott det af Kongl. Maj:t begärda belopp, 1,600,000 R:dr, utan derutöfver ytterligare 900,000 R:dr, till stöd för hvilken framställning motionären åberopat den omständigheten att, då vid sistlidne riksdag, i ändamål att skaffa nödlidande arbetsförtjenst, det medgafs att en million Riksdaler utaf det för år 1870 till fortsättning af arbetena å nordvestra stambanan beviljade anslag finge förskottsvis lyftas under år 1869, så var ett af motiven, hvarför arbetsförtjensten skulle lemnas just vid denna bana, önskligheten deraf att banan blefve tidigare fullbordad. Att så ock verkligen skulle komma att ske och en väsendtlig tidsvinst genom arbetets påskyndande ernås, hade härigenom naturligen blifvit ett mål för Byggnadsstyrelsen, som härutinnan blifvit af Kongl. Maj:t ytterligare understödd, i det att äfven från handels- och sjöfartsfonden förskott till arbetets pådrifvande lemnats. Arbetsplan hade derför blifvit uppgjord och alla förberedande åtgärder vidtagna i det syfte, att nordvestra stambanan skulle kunna inom 1870 års slut öppnas för allmän trafik. För detta ändamål hade hela behofvet af räler och rörlig materiel blifvit beställda att tidigt detta år levereras och en arbetsstyrka af ungefär 2,000 man bibehållits under vintern i och för nödiga bergsprängnings- och stenarbeten. Men just för dessa anordningar, hvilka, om banan icke skulle öppnas förr än under år 1871, varit till en del obehöfliga, måste så stora penningesummor utbetalas, att, om icke större förskott å 1871 års anslag lemnades, än Kongl. Maj:t begärt, återstoden icke blefve tillräcklig till arbetets fortsatta bedrifvande med erforderlig styrka.

Motionären har vidare till stöd för sin framställning, dels uppgjort åtskilliga sifferberäkningar, dels åberopat en utaf chefen för Byggnadsstyrelsen honom lemnad uppgift, enligt hvilken nordvestra stanbanan skulle kunna under innevarande år öppnas, om, utöfver de af Kongl. Maj:t begärda 1,600,000 R:dr, ytterligare 900,000 R:dr finge under innevarande år lyftas; och har motionären slutligen erinrat, dels om fördelen deraf att ett år tidigare ernå de politiska och kommersiela ändamål, för hvilka denna stambana blifvit anlagd, dels att det äfven ur ekonomisk synpunkt vore förmånligt, om arbetet bedrefves med oafbruten fart, enär ett halft års ränta å det under sednare delen af år 1870, i stället för under förra delen af år 1871, behöfliga beloppet 900,000 R:dr blott föga öfverstege den årliga utgiften till Norska Statsverket för bedrifvande af bandelen Arvika—Norska gränsen och borde betydligt under-

stiga trafikinkomsten af en jernbana, som, oafsedt lokala tillflöden, komme att utgöra föreningsbandet mellan ett jernvägsnät af nära 150 mil å den Svenska och 20 mil å den Norska sidan.

Chefen för Statens jernvägsbyggnader har visserligen, uppå derom af Utskottet framställd förfrågan, meddelat den upplysning, att, så vida det af Herr Wærn föreslagna belopp blefve för ändamålet tillgängligt samt icke händelser inträffade, hvilka nu icke kunde förutses, nordvestra stambanan kan under innevarande år så fullbordas, att den före årets utgång kan för allmän trafik upplåtas, samt att jernvägsarbetenas bedrifvande med hänsyn till stambanans fullbordande under detta år icke erfordrade användandet af större arbetsstyrka, än den, som under förlidet år vid samma stambana sysselsattes och icke heller i annat afseende, enligt bemälde chefs åsigt, skulle komma att medföra någon olägenhet. Men detta oaktadt har dock Utskottet ansett i hög grad betänkligt att i denna del frångå hvad Kongl. Maj:t i den nådiga Propositionen föreslagit. Redan år 1867 fästade dåvarande Stats-Utskott, uti sitt angående anslag för fortsättande af Statens jernvägsbyggnader under N:o 61 afgifna Memorial, Riksdagens uppmärksamhet på angelägenheten deraf att, genom inskränkningar af behofven, återställa jemnvigt mellan Statens inkomster och utgifter, hvarjemte Utskottet, i anledning af då väckt förslag, att, till fortskyndande af arbetena å nordvestra stambanan, det vid föregående riksdag för år 1867 dertill beviljade anslag måtte ökas med 720,000 Riksdaler, erinrade om vigten deraf, att jernvägsarbetena för hvarje år så ordnades, att de inskränktes inom det anslagsbelopp, som vid hvarje riksdag blifvit dertill anvisadt. Då denna åsigt af Riksdagen gillades, samt då dertill kommer att, ehuru det af Jernvägsbyggnadsstyrelsen framlagda förslag till arbetenas fortsättande å nordvestra stambanan, hvilket förslag låg till grund för Kongl. Maj:ts till 1868 års Riksdag derom aflåtna nådiga Proposition, innefattade fyra särskilda alternativer, af hvilka tvänne afsågo banans färdigbyggande under år 1870 och tvänne dess fullbordande år 1871, Riksdagen likväl, i enlighet med Kongl. Maj:ts då gjorda framställning, afslog förstnämnda tvänne alternativer och endast beviljade medel till det belopp, som af Kongl. Maj:t äskades med afseende å banans färdigblifvande under år 1871, har Utskottet, vid det förhållande att Kongl. Maj:t nu icke ifrågasatt anvisandet af medel för banans fullbordande under år 1870, ansett sig böra hemställa,

1:o

att Riksdagen, med afslag å Herr Wærns i ämnet väckta förslag, måtte, på sätt Kongl. Maj:t i nåder äskat, till

fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan för innevarande år anvisa ett belopp af En million sexhundratusen Riksdaler, samt för år 1871 till fullbordande af samma arbeten bevilja En million etthundrasextiotusen Riksdaler.

Hvad åter angår Kongl. Maj:ts i sammanhang härmed framställda yrkande, att ett belopp af 250,000 Riksdaler måtte anvisas till den rörliga materielens tillökning, så inhemtas af det vid den Kongl. Propositionen bifogade Statsråds-protokoll att, enligt hvad Styrelsen för Statens jernvägstrafik i underdånighet anmält, för rörlig materiel till de särskilda delarne af nordvestra stambanan uti kostnadsförslagen beräknats:

för linien Laxå—Christinehamn	5,6 mil	. . . .	R:dr	295,700: —
» » Arvika—Norska gränsen	3,8 »	. . . . .	»	220,050: —
» » Christinehamn—Arvika	10 »	. . . .	»	1,000,000: —
		tillsammans	R:dr	1,515,750: —

samt att Trafikstyrelsen för denna materiels anskaffande dels redan bekommit, dels egde att påräkna ett sammanräknadt belopp af . . . . . R:dr 1,531,791: 89.

Då likväl någon uppsättning af egna transportmedel på linien Arvika—Norska gränsen icke erfordrades förr, än hela nordvestra stambanan blefve fullbordad, och det belopp, som blifvit utbetaldt för linien Laxå—Christinehamn, utgörande i rundt tal 55,650 Riksdaler per mil, befunnes alldeles otillräckligt, hade de för linien Arvika—Norska gränsen beräknade 220,050 Riksdaler måst tagas i anspråk till fyllande af behofvet för linien Laxå—Christinehamn, som, äfven med detta tillskott, icke bekommit mera än 94,784 Riksdaler per mil och således icke fullt det belopp af 100,000 Riksdaler per mil, hvilket, efter hvad erfarenheten visat, erfordrades till första uppsättningen af transportmedel på stambanorna. På grund häraf och efter det Styrelsen framlagt en beräkning öfver behofvet af ytterligare transportmateriel, hvaraf visade sig, att för fyllande af detta behof erfordrades ett belopp af 245,660 Riksdaler, hvartill medel saknades, har Styrelsen, som ansåge behofvet af rörelsemateriel för den närmaste framtiden kunna afhjelpas med detta belopp, eller i jemnadt tal 250,000 Riksdaler, i underdånighet anhållit, att sistnämnda summa måtte anvisas till ökande af transportmaterielen, på sätt Styrelsen närmare uppgifvit; hvarjemte, i afseende på sättet för de nödiga medlens åstadkommande, blifvit hemställdt, att Styrelsen måtte erhålla nådigt bemyndigande att under åren 1870 och 1871 förskottsvis bestrida ifrågavarande utgifter af under händer hafvande medel,

eller ock att särskildt anslag dertill måtte af Riksdagen anvisas såsom fyllnad i bristen af för ändamålet disponibla tillgångar å byggnadsanslaget för de först fullbordade delarne af nordvestra stambanan.

Ehuru således sammanräknade beloppet af de medel, hvilka blifvit afsedda för anskaffande af den för nordvestra stambanan, med en längd af 19,4 mil, erforderliga rörliga materiel, icke uppgår till mera än 1,531,791 Riksdaler 89 öre, eller omkring 79,000 Riksdaler per mil, har dock Utskottet ansett frågan om tillökning i detta belopp kunna anstå intill dess rörelsen på nordvestra stambanan vunnit den utveckling, att materielens tillökning visar sig vara af behofvet påkallad.

Af sådan orsak och då ännu icke torde kunna afgöras, om icke tilläfventyrs sådana besparingar i byggnadskostnaden för nordvestra stambanan kunna göras, att utgifterna för den erforderliga materielen kunna af byggnadsanslaget bestridas, har Utskottet, under för handen varande förhållanden, ansett sig böra hemställa,

2:o

att några medel för tillökande af den rörliga materielen nu icke må af Riksdagen anvisas.

Angående Norra och Östra stambanorna.

Uti ofvanberörda nådiga Proposition har Kongl. Maj:t vidare anfört, att, sedan nordvestra stambanan blifvit färdigbyggd, återstode af det redan för längre tid tillbaka för Sverige uppgjorda statsbanesystemet såsom ofullbordade *norra* och *östra stambanorna*, utgående, den förra från Stockholm, och den sednare från vestra stambanan vid Katrineholm. Fortsättningen af båda dessa banor motsåges med stor otålighet af de landsdelar, hvilka vänta att deraf närmast draga nytta, och nekas kunde ej, att de båda vore af stor nationel betydelse samt hvar för sig af den framstående vigt, att, då arbetet å dem med första borde företagas, Kongl. Maj:t icke kunde åt endera af dem tillmäta företräde framför den andra, utan ansåge medel för dem båda böra samtidigt beviljas.

I afseende å riktningen för den östra banans fortsättning hade på sednare tider skiljaktiga meningar icke försports, utan hade det antagits, att den från Norrköping borde öfver Linköping och Mjölby sträcka sig till Nässjö, der den södra stambanan möter. Någon anledning till afvikelse härifrån hade ej heller yppats; och vore kostnaden för denna banas fullbordande beräknad till 11,360,000 R:dr.

Helt olika vore förhållandet med den norra stambanan, för hvilkens fortsättning åtskilliga från hvarandra mer eller mindre afvikande

förslag blifvit uppgjorda. Vigten af att i samband med en jernbanas byggande norrut bereda en gen och lätt förbindelse mellan Westmanlands bergslag och Stockholm, å ena, samt nämnda bergslag och de norra orterna, å andra sidan, vore dock så stor och hade äfven på sednaste tiden blifvit så allmänt erkänd, att, oaktadt genom antagande af ettdera af de två förslag för banans sträckning, hvilka erbjöde nämnda fördel, nemligen öfver Upsala och Sala till Storvik samt öfver Thureberg och Sevalla till Storvik, kostnaderna icke obetydligt öfverstege hvad enligt hvartdera af de andra förslagen, eller öfver Upsala och Gysinge till Storvik, öfver Upsala och Söderfors till Margretehill och öfver Upsala till Gefle, vare sig med eller utan dragning till Dannemora, för jernvägsförbindelse mellan de norra orterna och hufvudstaden erfordras, och oaktadt sjelfva väglängden äfven blifver betydligt ökad, fråga dock numera knappast kunde blifva om väljande af någon annan linie, än en af de två förstnämnda.

Vid valet åter mellan dessa förekomme å ömse sidor vigtiga fördelar, som, i olika hänseenden, den ena riktningen hade att framför den andra erbjuda. De väsendtligaste skäl, hvilka talade för riktningen öfver Upsala och Sala voro: att en sträcka af 4 mil 32,500 fot redan funnes derå färdig, utöfver hvad förhållandet är å den andra riktningen; att i följd häraf äfven kostnaden för banans byggande till Storvik öfver Sala blifver lägre, än om Sevalla-linien väljes; att det för framtiden vore med mindre kostnad förenadt att å en gemensam bana framföra den Norrländska och Upsala-banans trafik, än att fördela denna på två linier, hvaraf, i sådan händelse, åtminstone endera ej kunde antagas särdeles väl återgälda de kostnader, som å dess byggande blifvit använda; samt slutligen, att banan med sträckning öfver Upsala och Sala komme att mellan dessa städer genomlöpa en landsdel, hvilken saknade lätta kommunikationer, under det att en ganska betydlig del af området för den sydligare riktningen öfver Thureberg och Sevalla vore gynnad af en ovanligt beqväm vattenkommunikation.

Om än hvad emot dessa skäl kunde å andra sidan framhållas derom, att Sevalla-liniens antagande medförde någon förkortning i banans längd, icke borde tillerkännas någon afgörande betydenhet vid jemförelsen, så vore dervid en annan synpunkt af synnerlig vigt, nemligen afseendet å sambandet med öfriga jernvägs- och vattenkommunikationer. Det kunde nemligen i den allmänna rörelsens intresse icke vara önskligt, att trafiken, der sådant stode att undvika, intvingades i vissa riktningar, utan borde densamma lemnas all den frihet, hvartill möjlighet funnes. Den trafik, som komme å den ifrågavarande banan norr ifrån, borde således

ej heller ovilkorligen drifvas åt öster, vare sig för att i hufvudstaden stadna, eller sjöledes gå vidare, eller att först efter en lång omväg komma till vestliga delarne af riket. Den behöfde en möjlighet att, utan denna omväg, kunna vända sig i vestlig riktning och sålunda komma i beröring med det sig der utbredande jernvägsnätet eller att omedelbart söka hamn vid Mälaren, likasom för trafiken från de vestra orterna och från Mälaren behöfdes en möjlighet att utan alltför stora svårigheter komma i beröring med den norra banan. I detta afseende innebure otvifvelaktigt den sydliga linien ett stort företräde, i det att sannolikheten af en enskild banas byggande från Köping öfver Westerås till Sevalla, om norra statsbanan droges öfver sistnämnda ort, syntes, med afseende ej mindre å den kortare vägsträckan och derigenom äfven lägre anläggningskostnaden, än ock å det intresse för en sådan anläggning, som nu i orten gifvit sig tillkänna, vara ganska stor i förhållande till utsigterna för en banas dragande mellan Sala och Köping.

Men icke nog att kommunikationen mellan Mälaren och de vestra orterna, å ena, samt de norra orterna å andra sidan, borde på nämnda sätt tillgodoses. Den rörelse, som intill sednaste tiden förenat vestra Westmanland, norra delen af Nerike och södra delen af Dalarne med hufvudstaden, kräfde ock, om den icke skulle med tvång hänvisas att i stället draga sig vesterut, en lättnad i förbindelsen, större, än att den ens kunde anses vunnen med en jernbana, som genom krökning uppåt Sala och Upsala blefve 4 till 5 mil längre, än om vägen toges öfver Sevalla och Thureberg.

För att närmare tillse hvilken uppoffring i ökad byggnadskostnad fordrades för vinnande af sednast omförmälda förmåner i allmänna rörelsens intresse har Kongl. Maj:t derefter yttrat sig i fråga om valet mellan de flera för banans framdragande på det för båda riktningarne hufvudsakligen gemensamma området undersökta alternativ, hvilka finnas omförmälda uti Jernvägsbyggnads-styrelsens vid den Kongl. Propositionen bifogade underdåniga skrifvelse. Hvad dervid först anginge förslaget att med banan beröra Avesta, — denna punkt i afseende å hvilkens vigt för banans sträckning de i öfrigt skiljaktiga meningarne syntes temligen eniga — uppvägdes de stora kostnader, som dermed äro förenade, icke af motsvarande fördelar, utan borde linien snarare läggas öfver det ej aflägse derifrån belägna Krylbo, der öfvergången af Dalelfven lättare låter sig verkställa och hvarifrån, då sådant anses erforderligt, ett sidospår med mindre kostnad borde kunna till Avesta utläggas. Af nyss anförda grund har Kongl. Maj:t ansett att i fortsättning från Krylbo

norrut

norrut icke borde bestämmas vestligare riktning än öfver Horndal till Storvik. I fråga åter om sträckningen söder om Krylbo, så, ehuru det måste erkännas vara fördelaktigt, att banan erhölle en så vestlig riktning som möjligt, funne Kongl. Maj:t dock den obetydliga dragning i vester, som af Sevalla-liniens förande öfver Fors blefve en följd, icke tillräckligt uppväga den tillökning i kostnad med ej mindre än 415,000 R:dr, som deraf skulle föranledas. Kongl. Maj:t hade derföre ansett, att, derest hufvudriktningen toges öfver Thureberg och Sevalla, det särskilda alternativ för banans fortsättning borde väljas, hvilket af Jernvägsbyggnadsstyrelsen blifvit benämndt *Sevalla*, *Ängsholmen*, *Muren*, *Wansjö*, *Krylbo*, *Horndal*, *Storvik*, med antecknad byggnadskostnad från Thureberg till Storvik af 15,459,000 R:dr; men att, då under banans byggande borde tillses i hvad mån inom den beräknade byggnadskostnaden en ytterligare dragning åt vester läte sig göra, banlinien borde upptagas under benämningen endast af *Thureberg*, *Sevalla*, *Wansjö*, *Krylbo*, *Storvik*. Jemfördes till väglängd och anläggningskostnad denna sträckning med det alternativ af Sala-linien, som på samma sätt sträcker sig fram till Muren, Wansjö och Krylbo, funnes Sevalla-linien emellan ändpunkterna Stockholm och Storvik ega företräde af att vara öfver $1^1|_8$ mil kortare, men i anläggningskostnad 2,617,000 R:dr dyrare än Sala-linien.

Genom uppoffring af nämnda summa vore dock för en blifvande jernbanas byggande öfver Westerås till Köping vunnen en förkortning af inemot 2 mil och en besparing i anläggningskostnad af öfver en million Riksdaler. Den derefter återstående större kostnaden för norra jernbanans framdragande öfver Thureberg och Sevalla syntes mera än väl motsvaras af de förmåner för rörelsen i allmänhet, som, enligt hvad redan blifvit anfördt, denna riktning medförde; och då härtill komme: att densamma jemväl i strategiskt hänseende egde ett afgjordt företräde; att de Upsala—Sala-linien omgifvande orter icke i industrielt hänseende voro af någon för landet särskildt framstående betydelse; att de derifrån gjorda erbjudanden af bidrag till lindring i expropriationskostnaden vore till en del mindre bestämda och i allt fall ej förtjenta af synnerlig uppmärksamhet vid afgörandet af frågan om den ena eller andra riktningens väsendtliga fördelar; samt att en ny jernvägssträcka af $3^3|_4$ mils längd i närheten af hufvudstaden, hvarigenom denna förbundes med orter, derifrån den redan nu hemtar en stor del af sina dagliga förnödenheter, icke kunde annat än vara gagnelig samt komma att lemna icke obetydlig nettoinkomst, tvekade Kongl. Maj:t ej att hos Riksdagen föreslå antagandet af Sevalla-linien, på det sätt härofvan finnes närmare bestämdt.

Förutom de framställningar rörande fortsättande af östra och norra stambanorna, hvilka innefattas uti Kongl. Maj:ts ofvanberörda nådiga Proposition, hafva uti motioner inom Kamrarne följande förslag beträffande berörda banor blifvit väckta, nemligen:

A) Angående norra stambanan:

af Herr *F. Asker* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 57), att Riksdagen måtte, för sin del, med anvisande af det utaf Kongl. Maj:t för norra stambanan äskade belopp, besluta, att denna stambana skall fortsättas från Upsala åt Sala, Krylbo och Horndal till Storviks station på Gefle-Dala jernväg med de närmare bestämmelser i öfrigt angående banans riktning och beröringspunkter, till hvilka ärendets vidare utredning hos Stats-Utskottet må föranleda;

af Herr *J. E. Johansson*, likaledes inom Andra Kammaren (uti motion N:o 225), att, till förberedande arbeten å norra stambanans fortsättning från Upsala till Sala, Bolandet, Brovallen och Krylbo och derifrån till Storvik, i enlighet med Kongl. Maj:ts Proposition, måtte anslås 500,000 R:dr för innevarande år, och för år 1871 En million tvåhundranittiofem tusen Riksdaler; samt att Riksdagen måtte uti underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, att, i sammanhang med och på de grunder, som af tillsatte komiterade kunna för privata jernvägar förordas statsbidrag, sådant måtte förordas för en bibana från Sala till Westerås, och äfven för en bibana från trakten af Avesta—Krylbo till Norbergs grufvefält eller Norbergs jernväg;

af Herr *Jan Andersson*, inom samma Kammare (uti motion N:o 235), att Riksdagen måtte besluta, att norra banan bör fortsättas ifrån Upsala öfver Sala, Krylbo och Avesta samt vidare den vestligaste eller år 1869 undersökta riktningen till Storvik, och att till arbetena å denna bana måtte anvisas det af Kongl. Maj:t i nåder äskade anslag till norra stambanans fortsättning;

af Herr Friherre *F. von Essen*, inom Första Kammaren (uti motion N:o 22) samt af Herr Friherre *Gust. Tamm*, inom Andra Kammaren (uti motion N:o 141), att Riksdagen måtte såsom norra stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga en bana från Upsala öfver Söderfors till Margretehill på Gefle—Dala-jernväg, för att derifrån kunna, när statsmakterna så besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den riktning och med den spårvidd, som då kan varda bestämd, samt att Riksdagen måtte till denna bana bevilja medel i enlighet med Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om anslag till norra stambanans fortsättande.

B) Angående östra stambanan:

af Herr *A. Grill* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 65), att östra stambanan måtte dragas från Nässjö öfver Mjölby och Motala till Hallsberg; eller, för den händelse Riksdagen skulle besluta, att östra stambanan bör gå från Mjölby öfver Linköping till Norrköping, att räntegaranti eller understöd till $^1/_4$:del af byggnadskostnaden, 2,354,000 R:dr, med 588,000 R:dr R:mt måtte beviljas det bolag, som kan komma att bildas för att bygga en s. k. smalspårig jernväg ifrån Motala till Hallsberg förbi Carlsby, Degéersfors, Godgård, Mariedam, Skyllberg och Åsbrohammar.

I öfrigt hafva, genom särskilda inom Kamrarne väckta och till Stats-Utskottet remitterade motioner, följande framställningar rörande jernvägsanläggningarne blifvit gjorda, nemligen:

Angående jernväg emellan Köping och Sevalla.

Af Herr Friherre *W. F. Tersmeden* inom Första Kammaren (uti motion N:o 2) och af Herr *L. M. Altin* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 142), att Riksdagen, under förutsättning att norra stambanan kommer att utläggas från Thureberg till trakten af Sevalla kyrka, måtte, såsom bidrag till utförande af ofvanberörda enskilda jernvägsanläggning emellan Köping och Sevalla öfver Westerås, under de vilkor Riksdagen dervid lärer utfästa, anslå ett belopp af Femhundratusen Riksdaler Riksmynt.

Angående jernväg emellan Carlskrona och Wexiö.

Af Herr *N. S. von Koch* inom Första Kammaren (uti motion N:o 40) att från Carlskrona måtte byggas en statsjernvägsbana till Wexiö öfver Emmaboda, eller till annan punkt, som, förnämligast med hänsyn till rikets försvar, Kongl. Maj:t pröfvar mera lämplig; samt att denna statsbana må blifva den, som först, efter den nordvestras afslutande, påbörjas och fullbordas med de medel, beräknade för närvarande till högst 3 millioner årligen, hvilka utan nya lån eller ökad beskattning böra, såsom nettoinkomst af färdiga jernvägar, från och med 1871, kunna för jernvägsbyggnader blifva att använda;

af Herr *F. Palander* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 172), att Riksdagen till påbörjande af arbetena för en smalspårig stambana från Wexiö öfver Emmaboda till Carlskrona, i öfverensstämmelse med

uppgjorda och till Kongl. Maj:t och dess komiterade ingifna förslag och ritningar, måtte anslå så stort belopp, som rikets tillgångar kunna medgifva, efter det att nödiga medel för nordvestra stambanans fullbordande blifvit afsedda, eller, för den händelse detta förslag icke skulle vinna Riksdagens bifall, att Riksdagen i och för anläggandet, enligt af Kongl. Maj:t fastställd plan, af den föreslagna jernvägen emellan Wexiö och Carlskrona öfver Emmaboda, måtte garantera ränta à fem procent å det beräknade anläggningskapitalet, 5,600,000 R:dr R:mt, under de vilkor för öfrigt hvilka till Statens säkerhet kunna böra uppställas.

Angående jernväg emellan Frövi och Falun.

Af Herr *R. Ehrenborg* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 78) att derest det vilkor, som vid den utaf Kongl. Maj:t för Frövi—Ludvika jernvägen beviljade koncession blifvit fästadt, rörande en viss penningesummas deposition inom den 1 instundande April, icke komme att fullgöras, Riksdagen måtte bemyndiga Kongl. Maj:t att med enskildt bolag, som åtager sig att på egen bekostnad, enligt af Kongl. Maj:t godkänd plan, anlägga och allt framgent trafikera en jernväg från Frövi till Falun med grenbana till Insjön (eller ock grenbana till Båstad jemte kanalisering af Dalelfven derifrån till Siljan), träffa det aftal, att bolaget, under tjugo år från den tid, då berörda bana är färdig och öppnad för rörelsen, eger att af statsmedel uppbära ett kontant årligt understöd, motsvarande 2 procent å den summa, hvartill Kongl. Maj:t anser anläggningskostnaden kunna skäligen beräknas; dock med vilkor att sistnämnda summa ej af Kongl. Maj:t bestämmes till högre belopp än 16,000,000 R:dr, eller att det årliga bidraget ej må utgå med mera än 320,000 Riksdaler; eller ock, derest Riksdagen skulle finna sådant fördelaktigare, att, i stället för de föreslagna årliga bidragen, en mot desamma ungefärligen svarande summa må anvisas att åt det för ifrågavarande jernvägsanläggning sig bildande bolag utbetalas, sedan banan blifvit färdigbyggd och för trafik öppnad;

af Herr *J. Bergström* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 148) att Riksdagen för utförande af ofvan omförmälda jernvägsanläggning emellan Frövi och Falun, enligt dertill uppgjordt kostnadsförslag, derest sådant icke kommer till utförande till större eller mindre del af sträckningen till följd af derom redan framställda ansökningar utan statsunderstöd, måtte anvisa ett anslag af allmänna medel, motsvarande $^1/_4$ af den för hela sträckningen beräknade kostnaden.

Angående jernväg emellan Calmar och Emmaboda.

Af Herr *O. E. L. Dahm* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 173) att Riksdagen för en jernvägsanläggning från Calmar öfver Nybro till Emmaboda ville åtaga sig ansvarighet under en tid af tolf år efter färdigbyggandet för en årlig nettobehållning, beräknad till fem procent å totalsumman i det kostnadsförslag, som vunne antagande och som i intet fall finge öfverstiga tre millioner Riksdaler Riksmynt, eller ock att Riksdagen för en jernvägsanläggning i ofvan anförda riktning måtte anslå En million Riksdaler, om banan bygges bredspårig, eller Sju hundra tusen Riksdaler Riksmynt om den bygges smalspårig, utan återbetalningsskyldighet, men med vilkor att det bolag, som komme att utföra byggnaden, underkastar sig de bestämmelser, såväl rörande arbetets utförande som banans trafikerande, hvilka statsmakterna finna lämpligt föreskrifva.

Angående Nässjö—Oscarshamns-jernvägen.

Af Herr *C. W. Sjögréen* inom Andra Kammaren (uti motion N:o 27) att Riksdagen måtte för ifrågavarande, redan påbörjade jernvägsanläggning bevilja ett anslag af En million Riksdaler att utgå med 500,000 Riksdaler, när $^1/_4$:del af vägen, och ytterligare 500,000 Riksdaler, när halfva vägen är färdigbyggd och öppnad för trafik.

Härförutan har Herr *A. Grill* uti en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 18) föreslagit, att Riksdagen, vid behandlande af öfriga jernvägsfrågor, behagade pröfva de förslag af Tyske jernvägsbyggaren Doktor Strousberg, hvilka med afseende på bergslagsbanors byggande komma att framläggas.

I sammanhang med de sålunda väckta förslagen har Stats-Utskottet jemväl till behandling förehaft en af Herr Friherre *A. C. Raab* inom Första Kammaren väckt och till Utskottet remitterad motion (N:o 27), deri motionären, med afseende på den besparing i kostnad som skulle vinnas genom användande af det smalspåriga jernvägssystemet, förordat byggandet af smalspåriga jernvägar. Motionären har i sådant afseende åberopat dels den erfarenhet man vunnit inom Norge, der Statens alla jernvägar numera byggas smalspåriga och till ett pris, som öfver hufvud

för redan byggda 17 och under byggnad varande eller föreslagna 43,5 mil eller tillsammans 60,5 Svenska mil, icke skulle uppgå per mil till mera än 400,000 Riksdaler, inberäknad all materiel, dels ock Svenska Jernvägsbyggnads-styrelsens Utlåtande, som återfinnes i Stats-Utskottets vid 1869 års riksdag afgifna utlåtande N:o 66 (pag. 43, 44), der bemälda styrelse uppgifvit, att smalspåriga banor kunna byggas för 4 à 500,000 Riksdaler milen på samma terräng, der den uppgifvit 800,000 Riksdalers anläggningskostnad för bredspåriga, hvarförutan motionären framställt åtskilliga beräkningar angående vissa uppgifna jernvägars trafikförmåga och trafikkostnad, samt, på grund af hvad sålunda anförts, föreslagit, att Riksdagen måtte vid beviljandet af medel för fortsättning af såväl norra som östra stambanorna fästa det vilkor, att banorna byggas med 3½ fots spårvidd, omkring 14 *℔*:s räler och i öfrigt med de inskränkningar i anläggningskostnaden, som äro förenliga med och ändamålsenliga vid detta byggnadssätt.

Då Stats-Utskottet nu öfvergår till besvarande af de sålunda väckta frågorna, får Utskottet först tillkännagifva, att Utskottet fullkomligen instämmer i det yttrande, som vid sistlidne riksdag af dåvarande Stats-Utskott uti dess Betänkande N:o 66 (sid. 27—31) afgafs i fråga om den utsträckning, hvari jernvägsarbetena böra för Statens räkning utföras, och på grund hvaraf Utskottet framställde den åsigt, »att de redan år 1856 påbörjade och nu till större delen utförda stambanorna visserligen borde fullbordas, på det Staten må af dessa banor erhålla alla de fördelar, som endast genom deras färdigbyggande kunna vinnas, och hvilka fördelar säkerligen äro tillräckligt stora, för att innebära giltigt skäl att icke längre uppskjuta med arbetenas verkställande, — men att derefter inga flera jernvägar under den närmaste framtiden böra för Statens räkning anläggas». Utskottet finner således, för sin del, det af Kongl. Maj:t nu framställda förslaget att, sedan nordvestra stambanan blifvit fullbordad, samtidigt påbörja arbetena å östra och norra stambanorna, desto heldre böra vinna bifall, som det för åvägabringandet af enskilda jernvägsanläggningar onekligen är af stor vigt, att stambanorna icke allenast varda till sin riktning bestämda, utan ock bearbetade i den utsträckning, som kan anses förenlig med Statens egen fördel.

I fråga om den summa, som för år 1871 må anvisas till arbeten å norra och östra stambanorna, har Kongl. Maj:t föreslagit, att den-

samma måtte bestämmas till 2,590,000 Riksdaler. På sätt af den Kongl. Propositionen inhemtas, har Kongl. Maj:t vid detta förslag utgått från den åsigt, att det belopp, som för jernvägsbyggnaderna för nästkommande år borde anvisas, skulle uppgå till jemnt 4,000,000 R:dr, eller samma belopp som under år 1870 kommer att för jernvägsbyggnader användas, i fall det af Utskottet tillstyrkta förslaget om anvisande af 1,600,000 R:dr för innevarande års arbeten å nordvestra stambanan vinner Riksdagens bifall. Men ehuru således — till följd af behofvet att innevarande år godtgöra det förskott, som under år 1869 undantagsvis fått lyftas å 1870 års anslag till nordvestra stambanan, — sammanräknade beloppet af de medel, som under innevarande år blifva för jernvägsbyggnaderna disponibla, skulle komma att uppgå till 4,000,000 R:dr, anser dock Utskottet betänkligt att äfven för nästkommande år anvisa en så stor summa. Allt sedan år 1867, då anslagen till jernvägsbyggnader nedsattes till 2,000,000 R:dr, synes Riksdagen hafva gillat den af dåvarande Stats-Utskott yttrade åsigt, att ett långsammare, men stadigt fortskridande i afseende på jernvägsbyggnadernas utförande vore mera förenligt med landets sanna fördel, än deras alltför hastiga fortskyndande. Till följd af denna åsigt hafva ock jernvägsanslagen blifvit så begränsade,

att de vid 1867 års riksdag bestämdes för år 1868 till	R:dr	2,000,000:
samt att vid 1868 års riksdag anvisades för år 1869	»	3,090,000:
och att vid sistförflutna riksdag för år 1870 beviljades	»	3,400,000:
Om härtill lägges det af Kongl. Maj:t äskade och af Stats-Utskottet tillstyrkta fyllnadsanslaget till innevarande års arbeten å nordvestra stambanan . .	»	1,600,000:
uppgår alltså summan af de för åren 1868, 1869 och 1870 beviljade byggnadsanslagen till	R:dr	10,090,000:
motsvarande i medeltal för hvarje af dessa 3 år omkring	»	3,363,000:

Utskottet anser, för sin del, att de medel, hvilka för nästkommande år må till fortsättande af Statens jernvägsarbeten anvisas, icke böra öfverstiga nämnda medeltal; och som Utskottet här ofvan föreslagit att, till fullbordande af arbetena å nordvestra stambanan må beviljas 1,160,000 R:dr, skulle alltså till fortsättande af arbetena å norra och östra stambanorna för år 1871 kunna afses ett belopp af Två millioner Riksdaler.

Beträffande härefter den riktning ifrågavarande båda stambanor böra erhålla, och dervid först den *norra stambanans*, så afse de derom vid innevarande riksdag framställda yrkanden trenne särskilda hufvudriktningar, nemligen *dels* från Thureberg öfver Sevalla och Krylbo

till Storvik, *dels* från Upsala öfver Sala och Krylbo till Storvik samt *dels* från Upsala öfver Söderfors till Margretehill.

Innan Utskottet öfvergår till utredning af frågan, om hvilken af dessa trenne hufvudriktningar må ega företräde, anser sig Utskottet, med hänvisning till den fullständiga redogörelse för alla de ifrågasatta bansträckningarnes längd och anläggningskostnad, hvilken igenfinnes uti Jernvägsbyggnadsstyrelsens vid den Kongl. Propositionen fogade underdåniga utlåtande med dervid bilagde tabeller, här endast böra erinra, att den af Kongl. Maj:t nu föreslagna bansträckningen från Stockholm öfver Thureberg, Sevalla, Wansjö, Krylbo till Storvik, om banan förlägges öfver Ängsholm och Muren, skulle erhålla en längd mellan Stockholm och Storvik af . . . . . 19 mil 16,211 fot,
men att, då derifrån afdrages den redan färdiga bandelen från Stockholm till Thureberg . . . . . 1 » 9,500 »
den erforderliga nya banbyggnaden skulle blifva . . 18 mil 6,711 fot,
med beräknad anläggningskostnad för den nya bandelen af . . . . . R:dr R:mt 15,459,000:

I fall åter banan skulle utläggas från Stockholm—Upsala-banan öfver Sala, Bolandet, Brovallen, Krylbo och Horndal till Storvik, blefve väglängden mellan Stockholm och Storvik . . . . 20 mil 7,948 fot,
hvadan, med afdrag af den redan färdiga bandelen från Stockholm till Upsala . . . . . 6 » 6,000 »
den nya banbyggnaden skulle blifva . . . . . 14 mil 1,948 fot
med en anläggningskostnad, beräknad till . . R:dr R:mt 12,395,000:

Vid jemförelse mellan dessa begge alternativer skulle alltså vägsträckningen från Stockholm öfver Sevalla, Muren, Wansjö och Krylbo till Storvik blifva 27,737 fot eller nära 0,8 mil kortare, men anläggningskostnaden, med afräkning af den redan färdiga banan mellan Stockholm och Upsala, 3,064,000 R:dr högre, än Sala-liniens.

Hvad angår förslaget om jernvägens fortsättande från Upsala öfver Söderfors till Margretehill på Gefle—Dala-banan, så får Utskottet upplysa, att längden af denna jernvägsanläggning beräknats till 9 mil 31,650 fot samt kostnaden derför till 7,505,000 R:dr.

Ehuru sistnämnda bansträckning så väl till längd som anläggningskostnad betydligt understiger de båda andra alternativen, nemligen från Thureberg öfver Sevalla till Storvik, eller från Upsala öfver Sala till Storvik, anser sig Utskottet dock icke kunna förorda att densamma såsom stambana på Statens bekostnad anlägges. Skälen dertill hafva redan

vid

vid sistförflutna riksdag blifvit af dåvarande Stats-Utskott i dess ofvan omförmälda Betänkande N:o 66 framställda. Nuvarande Stats-Utskott, som hufvudsakligen delar de derom då uttalade åsigter, har, för sin del, funnit den uppgift, som genom norra stambanans anläggning skall lösas, egentligen ligga deri, att banan erhåller en riktning, som på ett nöjaktigt sätt tillfredsställer icke blott *Norrlands* och *Dalarnes* behof af jernvägsförbindelse med hufvudstaden samt rikets södra och vestra delar, utan ock *bergslagernas* behof af ändamålsenliga kommunikationer så väl med afsättningsorterna, som med de delar af landet, hvilka ega tillgång på kol, spanmål eller vattenkraft till bedrifvande af jernverksrörelse. Det är obestridligt att linien Upsala—Margretehill icke uppfyller dessa fordringar, och Utskottet har, på sådan grund, icke ansett sig kunna förorda de gjorda framställningarne, att en bana i sådan riktning skall på Statens bekostnad anläggas.

Vidkommande derefter de båda andra bansträckningarne, så förekommer visserligen, att, om jernvägen skulle byggas i den af Kongl. Maj:t föreslagna riktning, afståndet mellan Stockholm och Storvik skulle blifva något kortare, än om vägen toges öfver Upsala och Sala till Storvik; men denna skilnad i väglängd är dock så obetydlig, att densamma vid bestämmandet af banans sträckning icke torde böra tagas i beräkning. Deremot synes den besparing i utgift, som för Staten uppkomme, i fall Sala-linien antoges, och hvilken, såsom ofvan är nämndt, uppgår till mera än tre millioner Riksdaler, vara af den betydenhet, att den förtjenar stort afseende vid frågans afgörande, synnerligast om det kan visas, att nämnda riktning i ännu högre grad än Sevalla-linien uppfyller det med norra stambanans anläggning afsedda ändamål. Men denna besparing i anläggningskostnad är derjemte af desto större vigt, som den uppkommer derigenom, att Staten redan eger en färdigbyggd stambana mellan Thureberg och Upsala af nära fem mils längd, hvars trafik komme att vinna en högst betydlig tillökning i fall banan fortsättes från Upsala, hvaremot, om banan utlägges från Thureberg öfver Sevalla, trafiken, på sätt i den Kongl. Propositionen jemväl finnes anmärkt, komme att fördelas på två linier, hvaraf, i sådan händelse, åtminstone endera ej kunde antagas återgälda de på dess byggande använda kostnader. Det torde nemligen icke kunna bestridas att den skilnad i trafikkostnad, som uppkommer, om norra stambanan fortsättes från Upsala öfver Sala, eller om den utlägges från Thureberg till Sevalla blir ganska betydlig. I ena fallet komme nemligen Staten att underhålla trafiken på en enda linie (Stockholm, Upsala, Sala, Storvik) med en längd

af 20 mil 7,948 fot och i det andra på två linier, af hvilka den ena från Stockholm till Upsala har en längd af . . . . 6 mil 6,000 fot
och den andra från Thureberg öfver Sevalla till Storvik skulle blifva . . . . . 18 » 6,711 »

eller tillhopa 24 mil 12,711 fot.

Då denna längdskilnad alltså uppgår till 4 mil 4,763 fot, skulle, äfven om de årliga utgifterna för drift och underhåll icke beräknas till mera än 30,000 R:dr per mil, i fall Upsala—Sala-linien antages, uppkomma en årlig trafikbesparing, öfverstigande 120,000 R:dr, som kapitaliserade efter 6 procent motsvarar ett kapital af mera än 2 millioner R:dr. Om härtill räknas den ofvan uppgifna besparingen i anläggningskostnad, uppgående till fullt 3 millioner R:dr, skulle alltså, genom antagandet af Sala-linien, uppkomma en besparing af minst Fem millioner R:dr emot om jernvägen bygges från Thureberg öfver Sevalla.

Då sålunda stambanans fortsättande från Upsala öfver Sala till Storvik medförer så betydlig besparing, i förhållande till jernvägsanläggningen öfver Thureberg och Sevalla, så framställer sig den frågan, om antagandet af denna sednare linie kan medföra så stort ekonomiskt gagn framför Sala-linien, att den förra, oaktadt den större uppoffringen, dock bör föredragas den sednare.

I detta afseende förekommer väl att, på sätt Kongl. Maj:t i den nådiga propositionen anfört, Sevalla-liniens antagande skulle underlätta anläggningen af en enskild jernväg af 4,8 mils längd mellan Sevalla öfver Westerås till Köping, hvarför kostnaden, förutom nödig rörelsemateriel, beräknats till 2,000,000 R:dr, eller med sådan materiel till 2,416,666 R:dr, och för hvilken anläggning ett bolag, enligt uppgift, redan lärer vara under bildande, med vilkor att dertill erhålles ett statsunderstöd, motsvarande $^1/_4$:del af anläggningskostnaden. Genom denna väg skulle alltså, i fall Thureberg—Sevalla-linien komme till utförande, en oafbruten kommunikation norr om Mälaren erhållas mellan Stockholm och Köping—Hult-banan samt såmedelst med det öfriga stambanenätet. Men en sådan förening mellan norra stambanan och Köping—Hult-banan torde utan synnerlig svårighet kunna vinnas, äfven om Upsala—Sala-linien antages. Då anläggningen af denna sednare linie medförer en besparing af mera än Fem millioner R:dr samt Staten såsom bidrag till anläggning af linien Köping—Westerås—Sevalla skulle tillskjuta minst 500,000 R:dr, kunde, med betydligt mindre uppoffring än dessa $5^1/_2$ millioner, åstadkommas antingen den utaf en motionär föreslagna jernvägen från Sala till Westerås eller en jernväg direkt mellan Sala och

	Väglängd.		Beräknad anläggningskostnad		Summa.				Afstånd från Stockholm			
					Väglängd.		Beräknad anläggningskostnad		till Gefle.		till Falun.	
	Mil.	Fot.	för hvarje jernvägslinie.	utgörande per mil.	Mil.	Fot.	för hvarje jernvägslinie.	utgörande per mil.	Mil.	Fot.	Mil.	Fot.
Gefle—Storvik	—	—	—	—	3	25,200	—	—	—	—	—	—
Storvik—Falun	—	—	—	—	4	32,400	—	—	—	—	—	—
Upsala—Gysinge—Storvik	—	—	—	—	9	30,200	7,341,000	746,036	19	25,400	20	32,600
Upsala—Tierp—Gefle	—	—	—	—	9	8,000	7,430,000	805,859	15	14,000	23	35,600
Upsala—Söderfors—Margretehill	—	—	—	—	9	31,650	7,505,000	759,615	17	19,650	23	5,250
Upsala—Dannemora—Gefle	—	—	—	—	10	25,410	8,871,000	829,065	16	31,410	25	17,010
Upsala—Sala	5	22,500	4,531,000	805,511	—	—	—	—	—	—	—	—
Sala—Bolandet—Brovallen—Krylbo	3	5,286	2,490,000	791,272	—	—	—	—	—	—	—	—
Krylbo—Horndal—Storvik	5	10,162	5,374,000	1,017,364	14	1,948	12,395,000	881,948	23	33,148	25	4,348
Upsala—Sala	5	22,500	4,531,000	805,511	—	—	—	—	—	—	—	—
Sala—Muren—Wansjö—Krylbo	3	18,646	2,937,000	834,863	—	—	—	—	—	—	—	—
Krylbo—Horndal—Storvik	5	10,162	5,374,000	1,017,364	14	15,308	12,842,000	890,246	24	10,508	25	17,708
Stockholm—Thureberg	1	9,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Thureberg—Upsala	4	32,500	—	—	6	6,000	—	—	—	—	—	—
Thureberg—Sevalla	7	29,910	6,500,000	830,140	—	—	—	—	—	—	—	—
Sevalla—Ängsholmen—Muren—Wansjö—Krylbo	5	2,639	3,585,000	706,640	—	—	—	—	—	—	—	—
Krylbo—Horndal—Storvik	5	10,162	5,374,000	1,017,364	18	6,711	15,459,000	794,795	—	—	—	—
Sevalla—Westerås	1	22,500	2,416,666	—								
Westerås—Köping	3	6,500			4	29,000	2,416,666	—	—	—	—	—

Hör till Stats-Utskottets Utlåtande 1870, N:o 19, pag. 18.

Köping med bibana till Westerås. Ehuru genom en sådan jernvägsanläggning afståndet mellan Stockholm och Köping samt emellan Stockholm och Westerås blefve omkring 4 mil längre, än om vägen förlägges från Köping öfver Sevalla, synes dock denna omständighet icke böra tillmätas någon afgörande vigt, enär denna förlängning hufvudsakligen endast inverkar på fraktkostnaden under den mindre del af året då sjöfarten är stängd.

Det torde således kunna antagas att det hufvudsakligaste ändamålet, som med jernvägens dragande öfver Sevalla afses, eller att bereda en sammanbindning mellan Köping, Westerås och norra stambanan, lika väl och med större gagn, men med vida mindre kostnad kan vinnas, om en sammanbindningsbana anlägges mellan Köping och Sala, antingen öfver Westerås eller direkt, men med grenbana till sistnämnda stad.

Om man åter jemför de orter, hvilka Upsala—Sala-linien skulle komma att genomlöpa med dem, hvilka angränsa Thureberg—Sevalla-linien, så torde icke kunna nekas, att, äfven derest de trakter, hvilka omgifva hvardera linierna, icke kunna anses i någon afsevärd grad öfverträffa hvarandra i folkmängd, bördighet eller andra på trafiken inverkande förhållanden, linien Upsala—Sala skulle komma att framdragas på ett längre afstånd från Mälaren genom orter, som i följd deraf hafva vida större behof af förbättrade kommunikationsanstalter, än Thurebergs—Sevalla-linien, hvilken åter under första delen efter sin utgrening från Thureberg på en längd af mera än tre mil skulle komma att dragas nära stranden af de utaf mångfaldiga vikar genomskurna Bro och Håbo härader samt äfven på den återstående delen till Sevalla skulle komma att löpa på ett ringa afstånd från Mälaren. Det är bekant att, om ock dessa trakter utöfver eget behof hafva icke så ringa tillgång på landtmannaprodukter, hvilka finna sin afsättning i hufvudstaden, transporten dit under större delen af året ombesörjes på ett för dessa slags varor särdeles billigt och beqvämt sätt genom en mängd större och mindre ångbåtar, som underhålla daglig kommunikation med hufvudstadens hamnar och under vintertiden ifrån de orter, som ligga inom tre mils afstånd, med landtmannens egna dragare. Att för underlättandet af denna transport en jernvägsanläggning är af behofvet mindre påkallad, inses af hvar och en, som vill taga kännedom om dessa förhållanden. Dertill kommer att en jernväg i detta fall hvarken i beqvämlighet eller billighet kan täfla med sjökommunikationen. Upsala—Sala-linien genomlöper deremot en trakt, som hittills saknar andra kommunikationsmedel, än vanliga vägar. Hvad särskildt beträffar den fördel, man förmenar, att hufvudstaden skulle hafva deraf att banan blefve dragen från Thure-

berg till Sevalla, så torde icke böra förbises, att hufvudstaden, ehvad denna bana anlägges eller icke, alltid kan från norra stranden af Mälaren sjöledes påräkna samma tillförsel af lifsförnödenheter, som den linien Sevalla—Thureberg skulle lemna, samt att följaktligen, om vägen förlägges från Upsala till Sala, en tillökning i denna tillförsel skall uppstå, hvilken icke i förra fallet skulle erhållas.

I anledning af hvad den Kongl. Propositionen innehåller derom, att Thureberg-Sevalla-linien »jemväl i strategiskt hänseende eger ett afgjordt företräde», anser sig Utskottet endast böra erinra, att detta företräde icke torde vara af den öfvervägande vigt, att bestämmandet af norra stambanans riktning deraf hufvudsakligen må göras beroende.

Då, enligt hvad Utskottet sålunda sökt ådagalägga, företrädet synes böra lemnas åt den bland de föreslagna 2:ne bansträckningarne, som medför största besparing i kostnaderna för dess byggande, underhåll och trafikering, då i öfrigt icke några öfvervägande fördelar skulle vinnas genom antagande af den längre och kostsammare linien, finner Utskottet, för sin del, att sträckningen från Upsala öfver Sala, Brovallen och Krylbo bör ega företräde framför den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen från Thureberg öfver Sevalla till sistnämnda ställe.

Hvad derefter vidkommer sträckningen af östra stambanan, så har visserligen Herr A. Grill, på sätt ofvan är nämndt, uti sin inom Andra Kammaren väckta motion, föreslagit, att denna bana måtte dragas från Nässjö öfver Mjölby till *Motala* och *Hallsberg*. Då likväl *östra* stambanans riktning redan vid 1862—1863 årens riksdag blifvit bestämd, enär Kongl. Maj:t genom nådig proposition af den 25 November 1862 föreslagit Rikets Ständer, att »till påbörjande af östra stambanan från Cathrineholm öfver Norrköping och Linköping, vester om sjön Sommen till trakten af Nässjö, anvisa det för anläggningen af sträckan emellan Cathrineholm och Norrköping erforderliga belopp», samt Rikets Ständer uti underdånig skrifvelse af den 14 September 1863 tillkännagifvit, att Rikets Ständer till denna nådiga framställning lemnat bifall, har det synts Utskottet, som skulle detta sålunda af begge statsmakterna fattade beslut icke kunna eller böra ensidigt upphäfvas; och aldraminst torde någon ändring deri böra, utan de mest giltiga skäl, ifrågakomma, då vid alla derefter inträffade riksdagar, vid hvilka fråga förevarit om beviljande af anslag till östra stambanan, någon annan riktning af denna bana icke ens blifvit ifrågasatt, än den hvilken på ofvanberörda sätt blifvit bestämd. Då härtill kommer, att, enligt motionärens egen uppgift, den väg, som skulle byggas ny, blefve nära 2 mil (1 mil 32,950 fot) längre till Hallsberg än till Norrköping, och vägen emellan Cathri-

neholm och Nässjö $3^1/_2$ mil längre, om den tages öfver Hallsberg och Motala, än om den drages från Norrköping öfver Linköping, samt att tillräcklig utredning saknas om kostnaden för den af motionären föreslagna banans anläggning med samma spårvidd och samma byggnadssätt som öfriga hittills anlagda stambanor, anser sig Utskottet sakna skäl göra någon framställning rörande förändring af det redan fattade beslutet om östra stambanans framdragande från Norrköping öfver Linköping och Mjölby till Nässjö.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får Utskottet hemställa, att Riksdagen måtte besluta:

3:o

att för år 1871 bevilja En million Riksdaler till fortsättande af arbetena å norra stambanan från Upsala till Sala och vidare öfver Bolandet, Brovallen och Krylbo till Storvik, samt att arbetena skola börja vid Upsala; och

4:o

att för år 1871 bevilja En million Riksdaler till fortsättande af arbetena å östra stambanan från Norrköping öfver Linköping och Mjölby till Nässjö.

Då Utskottet nu öfvergår till den af Herr Friherre *A. C. Raab* väckta fråga, att Riksdagen vid beviljande af medel för fortsättning af såväl östra som norra stambanorna måtte fästa det vilkor, att banorna byggas med $3^1/_2$ fots spårvidd, omkring 14 *U.*:s räler och i öfrigt med de inskränkningar i anläggningskostnaden, som äro förenliga med och ändamålsenliga vid detta byggnadssätt, får Utskottet yttra den åsigt, att någon förändring af den för stambanorna hittills begagnade spårvidd och det dervid följda byggnadssätt desto mindre bör ifrågakomma, som, hvad angår *östra* stambanan, densamma är afsedd att förkorta afståndet från Stockholm till södra delarne af Sverige samt ombesörja fortskaffandet af posten till och från utlandet, och hvad beträffar den *norra* banan, denna bana, genom att anslutas till Gefle—Dala-jernväg, synes böra erhålla samma spårvidd som sistnämnda bana och Statens redan byggda stambanor. Till följd häraf och då den hastighet samt trafikförmåga, som kan åstadkommas å en bana, anlagd med samma spårvidd som de hittills byggda stambanorna, icke skulle kunna uppnås, om spårvidden förminskades eller banan anlades med ett svagare byggnadssätt, anser sig Utskottet böra tillstyrka,

5:o

att, vid fortsättningen af norra och östra stambanorna, dessa banor skola anläggas med samma spårvidd och enahanda byggnadssätt, som vid de hittills anlagda stambanorna blifvit begagnade.

Uti den nådiga propositionen har Kongl. Maj:t föreslagit, att Riksdagen måtte medgifva att, i händelse någon del af det vid nordvestra stambanan använda arbetsbefäl och manskap, som för kommande år för de öfriga stambanorna blifver behöfligt, icke under årets fortgång kan eljest lämpligen sysselsättas, ett belopp af högst 500,000 R:dr må af anslaget för sistnämnda banor redan under innevarande år användas till beredandet och företagandet af arbetena derå. Som likväl det belopp, hvilket kommer att för jernvägsarbetena under år 1870 utgå, i fall Utskottets här ofvan gjorda hemställan om beviljande af 1,600,000 R:dr för innevarande års arbeten å nordvestra stambanan vinner Riksdagens bifall, uppgår till 4,000,000 R:dr, och Utskottet anser betänkligt att derutöfver öka innevarande års utgifter för ifrågavarande ändamål, hvilket dessutom icke synes vara af behofvet påkalladt, då arbetena å nordvestra stambanan icke förr än år 1871 skola vara fullbordade, har Utskottet funnit sig böra hemställa:

6:o

att Kongl. Maj:ts förslag om användande redan under innevarande år af högst 500,000 R:dr utaf anslaget för östra och norra stambanorna icke må vinna Riksdagens bifall.

Deremot får Utskottet tillstyrka, att, i enlighet med hvad hittills i allmänhet blifvit i afseende på Statens jernvägsbyggnader iakttaget, samt Kongl. Maj:t i den nådiga propositionen nu jemväl äskat, Riksdagen måtte medgifva:

7:o

att det öfverskott, som möjligen kan uppkomma å anslaget till nordvestra stambanans fullbordande, må för annan stambana användas; samt

8:o

att, vid jernvägsbyggnadernas utförande, af Kongl. Maj:t må närmare bestämmas de orter, som stambana eller bandel, hvartill anslag varder beviljadt, skall genomgå och de ställen, den bör anlöpa.

Efter att sålunda hafva afgifvit utlåtande öfver så väl Kongl. Maj:ts som enskilda motionärers framställningar, hvilka afse nordvestra, östra och norra stambanorna, öfvergår Utskottet till besvarande af de inom Kamrarne väckta förslag rörande öfriga nu ifrågasatta jernvägsanläggningar.

Beträffande dervid först Herr *N. S. von Kochs* förslag rörande anläggandet af en statsbana från Carlskrona öfver Emmaboda till Wexiö äfvensom Herr *F. Palanders* framställningar i samma ämne, så och enär motionärerne hufvudsakligen grundat sina förslag på angelägenheten deraf, att Carlskrona, såsom inneslutande flottans etablissementer, genom jernväg förbindes med landets öfriga jernbane-nät, men Kongl. Maj:t i detta ämne icke till Riksdagen gjort någon framställning, anser sig Utskottet, vid det förhållande derjemte att, enligt hvad af den ena motionären blifvit upplyst, förslag och ritningar till den af motionärerne förordade vägen blifvit ingifna till och således äro beroende på närmare utredning af den utaf Kongl. Maj:t i nåder tillsatta komité, hvilken har att afgifva yttrande och förslag om erforderliga jernvägsanläggningars utförande med understöd af statsmedel, anser sig Utskottet böra hemställa,

9:o

att Herrar von Kochs och Palanders ifrågavarande framställningar icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Hvad sedermera vidkommer Herr Friherre *Tersmedens* och Herr *Altins* yrkande om anslags beviljande för en enskild jernvägsanläggning mellan Köping och Sevalla, så har Utskottet, med afseende å det skick, hvari den af motionärerne väckta fråga sig för närvarande befinner, samt enär densamma blifvit öfverlemnad till och är beroende på

närmare utredning af den utaf Kongl. Maj:t sednast tillsatta jernvägskomité, ansett sig icke kunna tillstyrka bifall till de gjorda framställningarne, utan hemställer,

10:o

att Herr Friherre Tersmedens och Herr Altins ofvanberörda förslag nu icke må af Rikdagen bifallas.

I afseende på den utaf Herr *And. Grill* väckta motion om beviljandet af räntegaranti eller anslag motsvarande $^1/_4$:del utaf byggnadskostnaden till det bolag, som kan bildas för byggandet af en s. k. smalspårig jernväg från Motala till Hallsberg, förekommer jemväl att framställning om understöd för denna jernvägsanläggning är öfverlemnad till behandling af förenämnda komité. Vid sådant förhållande lärer Riksdagen finna,

11:o

att det af Herr Grill i ofvanberörda hänseende väckta förslag nu icke bör komma under pröfning.

I afseende på den af Herr *Dahm* väckta fråga om anslag eller räntegaranti för en enskild jernvägsanläggning mellan Calmar och Emmaboda äfvensom Herr *J. E. Johanssons* framställning rörande bibanor dels från Sala till Westerås och dels från trakten af Avesta eller Krylbo till Norberg, behagade Riksdagen finna, att, då samtliga frågor om enskilda jernvägsanläggningar torde böra i ett sammanhang behandlas af den utaf Kongl. Maj:t för utredandet af dessa frågor tillsatta jernvägskomité,

12:o

Herrar Dahms och J. E. Johanssons förslag, i hvad de röra enskilda jernvägsanläggningar, nu icke böra till afgörande hos Riksdagen förekomma.

Beträffande

Beträffande Herrar *R. Ehrenborgs* och *J. Bergströms* vilkorligen framställda förslag om understöd för byggande af jernväg emellan Frövi och Falun, så och enär äfven denna fråga, innan densamma af Riksdagen afgöres, först torde böra undergå förberedande behandling af jernvägskomitéen, anser sig Utskottet böra hemställa,

13:o

att Herrar Ehrenborgs och J. Bergströms framställningar rörande den föreslagna jernvägen emellan Frövi och Falun nu icke må komma under pröfning.

Vidkommande derefter den utaf Herr *C. W. Sjögréen* väckta motion om beviljandet af ett anslag af En million Riksdaler, att för jernvägsanläggningarne mellan Nässjö och Oscarshamn utgå med 500,000 R:dr, när en fjerdedel af vägen, och ytterligare 500,000 R:dr, när halfva vägen är färdigbyggd och öppnad för trafik, så och enär sistlidne Riksdag, i anledning af då väckt motion om statsunderstöd för ifrågavarande jernvägsanläggning, under vissa vilkor anvisat En million R:dr att, sedan banan blifvit färdigbyggd, afsynad och godkänd, på sätt Kongl. Maj:t kan finna för godt föreskrifva, tilldelas det för nämnda jernväg bildade bolag, samt bolaget förklarat sig villigt att ingå på de i sådant afseende bestämda vilkor för anslagets erhållande, anser Utskottet, då ifrågavarande bolag alltså erhållit försäkran om allt det statsunderstöd, som ansetts böra detsamma tillerkännas, skäl icke förefinnas att för samma ändamål ytterligare medel varda anvisade; Och Utskottet hemställer på sådan grund,

14:o

att Herr Sjögréens ifrågavarande motion må lemnas utan afseende.

Hvad derefter angår den af Herr *A. Grill* väckta motion, att Riksdagen, vid behandlande af öfriga jernvägsfrågor, behagade pröfva de förslag af Tyska jernvägsbyggaren Doktor Strousberg, hvilka med afseende på bergslagsbanors byggande komma att framläggas, så och enär några sådana förslag, så vidt Utskottet har sig bekant, ännu icke blifvit

Riksdagen delgifna, samt handläggningen af de vid innevarande riksdag väckta frågor om jernvägsanläggningar icke torde böra uppehållas i afvaktan på de i Herr Grills motion antydda förslag, hemställer Utskottet,

15:o

att Herr Grills ifrågavarande motion måtte lemnas utan afseende.

Slutligen anser sig Utskottet böra anmäla, att Utskottet framdeles skall afgifva sitt yttrande angående sättet för anskaffande af de medel, som kunna blifva erforderliga till följd af de anslag till jernvägsbyggnader, hvilka af Riksdagen kunna varda beviljade.

Stockholm den 25 Februari 1870.

ARVID FR:SON POSSE.

Reservationer:

emot *1:sta punkten* (angående nordvestra stambanan):

af Herr *C. F. Wærn:* »På sätt Utskottet anfört, afslog Riksdagen år 1867 en då ifrågasatt ökning i anslaget till arbetena å nordvestra stambanan för det året, men motivet till detta afslag kunde så mycket mindre vara att till någon viss tid fördröja banans fullbordan, som vid samma riksdag äfvenledes på dåvarande Stats-Utskotts tillstyrkan beslöts att, om något öfverskott utöfver två millioner af trafikinkomsterna uppstode, ett deremot svarande belopp finge för arbetena å nordvestra stambanan disponeras. Då Kongl. Maj:t vid 1868 års början meddelade Riksdagen, att nordvestra stambanans färdigblifvande år 1870 icke ansågs kunna åstadkommas, utan att ett ganska betydligt tillskott för år 1868 blefve

tillgängligt, men detta under dåvarande förhållanden icke kunde ifrågasättas, och att Kongl. Maj:t af denna anledning fann ett annat af de utaf Byggnadsstyrelsen framställda alternativ, som afsåg banans fullbordan år 1871, böra läggas till grund för sin proposition, samt icke heller något annat förslag väcktes om förökadt anslag till arbetenas påskyndande för färdigblifvande år 1870, så synes det mig icke heller alldeles riktigt att säga, att Riksdagen *afslog* alternativen afseende banans fullbordan år 1870, eller att anse konseqvensen af de vid dessa båda riksdagar fattade beslut nu förbjuda omfattande af ett genom sednare händelser möjliggjordt tillfälle att så till vida färdigbygga nordvestra stambanan, att den ännu i år kan för allmän trafik upplåtas.

Väl är det sannt att Stats-Utskottet vid 1868 års riksdag i sitt Betänkande om anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader motiverade sin tillstyrkan af nedsättning uti detta anslag till lägre belopp än uti någotdera af framställda alternativ för banans färdigbyggande 1870 eller 1871 var föreslaget, dermed att den ekonomiska förlust, som i afseende på sjelfva byggnadskostnaden af detta långsammare tillvägagående möjligen uppkomme, skulle å andra sidan uti icke ringa grad motvägas af andra fördelar; men dels blef Utskottets förslag icke af någondera Kammaren godkändt, utan högre summor för arbetets påskyndande beviljade, dels äro just de af Utskottet uppgifna fördelar, så vidt de nu kunna afses, sådana att de snarare vinnas genom bifall än genom afslag till min motion.

Dessa fördelar uppgifvas nemligen vara: möjligheten af en önskvärd förenkling i byggnadsadministrationen, undvikande af de olägenheter, som större förändringar i arbetarepersonalens antal medföra, samt säkerhet för den inhemska industrien att kunna beräkna jernvägarnes årliga behof af nödiga materialier.

Lemnande det sista skälet å sido, såsom icke på frågan inverkande, enär behöfliga materialier för den nordvestra stambanan redan äro inköpta eller kontraherade, så är det väl i afseende först på önskvärd förenkling i byggnadsadministrationen klart, att möjlighet dertill skall i väsendtlig mån försvåras, och kostnaderna för denna administration onödigt ökas, om, på sätt Utskottet föreslagit, arbetena år 1871 så bedrifvas att något öfver en million skall användas i Wermland, en million i Upland och en million i Östergötland. Då jag inom Utskottet gifvit min röst för anslags beviljande till arbetena icke blott på den norra, utan äfven på den östra stambanan för år 1871, så har det skett under förutsättning att nordvestra stambanan i år hufvudsakligen fullbordades, så att icke det inöfvade befälet och arbetsmanskapet till de andra stam-

banorna förflyttades, förrän och i den mån de vid den nordvestra, på hvilken för år 1871 endast några kompletteringsarbeten borde återstå, kunde undvaras.

Hvad åter angår de olägenheter, som större förändringar i arbetarepersonalens antal medföra, så skola dessa alltid blifva synnerligen svåra de år, då större utgifter för jernvägsskenor och rörelsemateriel eller andra materialier måste göras, om icke afseende derpå fästes vid anslagsbeloppens bestämmande, och det är just hvad som nu inträffat. År 1869 har Jernvägsbyggnads-styrelsen haft att disponera det af Riksdagen för samma år beviljade anslaget 3,090,000 R:dr, förskottet å anslaget för år 1870, 1,000,000 R:dr och det anslag, som Kongl. Maj:t af Handels- och Sjöfartsfonden beviljadt af 300,000 R:dr för stationsbyggnaden i Stockholm, men hvilka icke derföre varit under året behöfliga, tillsammans 4,390,000 R:dr, hvaraf, enligt mig benäget lemnad uppgift, till jernvägsskenor och bryggor åtgått 700,000 R:dr och till rörelsemateriel 400,000 R:dr, så att för arbete kunnat användas 3,290,000 R:dr. För år 1870 utgör återstoden 2,100,000 R:dr och om detta anslag ej ökas med mera än 1,600,000 R:dr, eller till inalles för året 3,700,000 R:dr, hvaraf redan för jernvägsskenor äro utbetalde 300,000 R:dr och för bryggor, skenor och rörelsemateriel skola utbetalas 1,300,000 R:dr, förutom återbetalning af de 300,000 R:dr, som i fjor erhöllos från Handels- och Sjöfartsfonden, men i år skola för stationshuset i hufvudstaden användas, sammanlagdt 1,900,000 R:dr, så återstå för arbete endast 1,800,000 R:dr. Under år 1871 skulle deremot, enligt Utskottets förslag, utgifterna för arbetet åter höjas, ty då man kan antaga att under de första åren af en jernvägsanläggning trefjerdedelar af anslaget åtgå i arbetskostnader, så skulle utom något öfver 1,100,000 R:dr till arbetena i Wermland arbetskostnaderna å norra och östra banorna uppgå till 1,500,000 R:dr, eller tillsammans till närmare 2,700,000 R:dr. Mig synes olägenheterna af större rubbningar i arbetspersonalens antal blifva minskade, om man, efter att år 1869 hafva i arbetslöner utgifvit 3,290,000 R:dr, år 1870 använder 2,700,000 R:dr och först år 1871 nedgår till 1,800,000 R:dr, än om man 1870 minskar dessa utgifter på ett år ända till 1,800,000 R:dr och påföljande år åter höjer dem till 2,700,000 R:dr, möjligen för att derpå följande år åter nedsätta dem. Säkert är att det plötsliga afskedandet af en stor del utaf den arbetspersonal af omkring 2,000 man, hvilken nu är samlad på nordvestra stambanan, som måste ega rum, om Riksdagen inskränker anslaget, skall förorsaka mycket bekymmer.

Återgående till de alternativer, hvilka vid 1868 års riksdag framställdes för banans färdigbyggande, ber jag att få erinra att det anslag,

som då för banans fullbordande år 1870 uppgafs vara behöfligt, var 6,180,000 R:dr, hvarifrån dock i främsta rummet skall afdragas den besparing af 325,000 R:dr, som, på sätt vid sistlidne riksdag anmäldes, kunnat genom en förändring i stambanans riktning åstadkommas, och dernäst har Byggnadsstyrelsen upplyst att i dess beräkning 1868 ingingo dels 600,000 R:dr för anskaffande af rörlig materiel och dels 750,000 R:dr för inköp af skenor m. m., som enligt hvad erfarenheten sedermera utvisat, kunnat anstå till detta år. Frånräknas dessa summor, eller sammanlagdt 1,675,000 R:dr, så återstå af uppgifna behof 4,505,000 R:dr, hvaremot, på sätt jag ofvan nämnt, styrelsen haft att disponera 4,390,000 R:dr, så att skilnaden ej är större än 115,000 R:dr. Det är härigenom i förening med de gynnsamma arbetsförhållandena under åren 1868 och 1869, som det varit möjligt att verkställa de på denna stambana förekommande stora bankfyllningar i den omfattning att man nu kan motse deras fullbordan så tidigt detta år, — om nödiga medel dertill beviljas, — att banan utan all olägenhet kan före utgången af detta år för allmän trafik upplåtas. Det synes mig ock vara hög tid att så kommer att ske. Förrän bandelen Arvika—Norska gränsen blir förenad med det öfriga stambanenätet, kostar dess bedrifvande Statsverket årligen betydliga summor. Af Jernvägs-trafikstyrelsens räkenskaper för år 1868, hvilka varit andra utgiftsafdelningen tillgängliga, har jag funnit att utgifterna till den Sönderfjeldske Statsjernbane det året voro i hyra för lokomotiver 28,754 R:dr och för vagnar 16,812 R:dr, eller tillsammans 45,566 R:dr. Jag har visserligen blifvit upplyst derom att de sedan dess blifvit förminskade, men efter det Staten inköpt egen för denna bana afsedd rörelsemateriel, så synes det ock vara skäl att så snart som lämpligen ske kan möjliggöra dess användning derpå, heldre än att betala en främmande jernbane-styrelse för bruket af dess materiel. Ökade inkomster af en så lång stambanas trafikerande i förening med det öfriga stambanenätet tillkomma dessutom.

Utskottet har slutligen afstyrkt min motion på den grund att Kongl. Maj:t nu icke ifrågasatt anvisande af medel för banans fullbordande under år 1870.

Kongl. Maj:t har dock alldeles icke afstyrkt ett sådant fullbordande eller uppgifvit sig anse det i något hänseende förmånligare om dermed dröjde till 1871, utan, såsom det förekommer mig, tydligen låtit Riksdagen förstå att motivet, hvarför Kongl. Maj:t icke begärt derför nödiga medel, varit att Kongl. Maj:t väntat ännu större fördelar af ett beslut, genom hvilket Riksdagen ville bestämma anslagen till jernvägsbyggna-

der att år efter år utgå med jemna fyra millioner. Då nu Utskottet icke omfattat denna åsigt utan framställt helt andra förslag, så tillåter jag mig icke att betvifla att ju icke Kongl. Maj:t skulle framför andra förändringar, eller redan om andra förändringar rubba den af Kongl. Maj:t såsom förmånlig ansedda plan, föredraga den att nödiga medel anslås för den nordvestra stambanans tidigare öppnande för allmän trafik — utgörande de Kongl. Propositionerna om anslag till Statens jernvägsbyggnader vid de tre sednaste riksdagarne, ovedersägliga bevis för den omtanke Kongl. Maj:t städse haft för detta måls vinnande.

Jag får derföre föreslå,

att Riksdagen måtte, till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, för innevarande år anvisa ett belopp af Två millioner fem hundra tusen Riksdaler, samt för år 1871 till fullbordande af samma arbeten bevilja Två hundra sextio tusen Riksdaler».

af Friherre *F. von Essen*, Grefve *A. Posse* och Herr *O. G. Hedengren.*

af Friherre *C. Beck-Friis.*

af Herr *G. Bjerkander:* »Då jag, i fråga om fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, icke ansett mig kunna i allo dela pluralitetens inom Utskottet åsigter, vill jag härmedelst tillkännagifva min särskilda mening.

Att Staten bör fortsätta byggandet af de stambanor, som redan äro påbörjade, derom äro väl meningarne temligen ense, men icke så om tiden och sättet för denna fortsättning.

Att för den nordvestra banans fullbordande under nästkommande år anslå 1,160,000 R:dr, derom är jag med Utskottet ense, och hade helst dermed velat stadna tills vidare, men då denna åsigt icke vunnit tillräckligt understöd, har jag åtminstone trott mig böra inskränka det belopp, som under år 1871 borde anslås derutöfver, till 1,000,000 R:dr, hvarigenom hela anslaget till stambanor under nämnda år skulle inskränkas till 2,160,000 Riksdaler, hvilket nära motsvarar hvad som under närmast föregående riksdagar blifvit till stambanor anslagne. Skälen härtill har jag hemtat dels af 1867 års Stats-Utskotts, af Riksdagen gillade åsigt, att jernvägsbyggnadernas långsamma, men stadigt fortskridande utförande, vore bäst öfverensstämmande med landets sanna fördel, än dess allt för hastiga fortskyndande, hvilken åsigt äfven gillades af 1868 och 1869 årens Riksdagar, ehuru under den sistnämnda, af

tillfälliga orsaker, gjordes ett undantag, hvilket nu icke bör föranleda till någon afvikelse från den vanliga ordningen, dels af den finansiela ställningen och slutligen äfven derföre att jag, innan allt för stora summor anslås till jernvägar, önskade att åtgärder måtte vidtagas, hvarigenom mera sparsamhet kunde iakttagas så väl i fråga om utförandet som administrationen».

emot 3:dje punkten (angående Norra stambanan):

af Friherre *F. A. Funck*, Herr *F. W. Leijonancker*, Friherre *C. Beck-Friis*, Herr *E. M. af Klint*, Herr *Fr. Brusewitz*, Herr *A. O. Wallenberg* och Grefve *A. Posse*, hvilka, med åberopande af Riksgäldsafdelningens förslag till utlåtande i denna del, anfört: »Hvad vidkommer sträckningen för *norra* stambanan, så har Stats-Utskottet vid sistförflutna riksdag, uti sitt ofvannämnda Betänkande N:o 66 (sid. 31—38), erinrat om de olika åsigter, som rörande denna bansträckning alltsedan år 1856 sökt göra sig gällande, samt framlagt de motiver, som föranledde Utskottet att framställa förslag om norra stambanans anläggning från Thureberg öfver Sevalla till Storvik i ungefärligen samma riktning, som Kongl. Maj:t uti den nu afgifna nådiga Propositionen godkänt. Ehuru berörda förslag, i frågans dåvarande icke fullt utredda skick, af Riksdagen afslogs, hafva de under sistförflutna år på Kongl. Maj:ts nådiga befallning verkställda noggranna undersökningar om lämpligaste sträckningen för jernvägsanläggningarne norr om Mälaren klart ådagalagt, att norra stambanan bör byggas i hufvudsakligen den riktning, som vid sistlidne riksdag af dåvarande Stats-Utskott föreslogs.

I afseende på de ifrågasatta särskilda bansträckningarnes längd och anläggningskostnad, torde, med hänvisning till den fullständiga redogörelse derför, hvilken igenfinnes uti Jernvägsbyggnadsstyrelsens vid den Kongl. Propositionen fogade underdåniga utlåtande med dervid bilagda tabeller, här endast böra erinras, att den af Kongl. Maj:t nu föreslagna bansträckningen från Stockholm öfver Thureberg, Sevalla, Wansjö, Krylbo och Storvik, om banan förlägges öfver Ängsholmen och Muren, skulle erhålla en längd mellan Stockholm och Storvik af 19 mil 16,211 fot, men att, då derifrån afdrages den redan färdiga

bandelen från Stockholm till Thureberg	1 „	9,500 „
den erforderliga nya banbyggnaden skulle blifva .	18 mil	6,711 fot.

med beräknad anläggningskostnad för den nya bandelen af . . . . . R:dr R:mt 15,459,000.

I fall åter banan skulle utläggas från Stockholm—Upsala-banan öfver Sala, Muren, Wansjö, Krylbo och Horndal till Storvik, blefve väglängden

mellan Stockholm och Storvik	20 mil	21,308 fot,
hvadan, med afdrag af den redan färdiga bandelen från Stockholm till Upsala	6 „	6,000 „
den nya banbyggnaden skulle blifva	14 mil	15,308 fot.
med en anläggningskostnad, beräknad till . .	R:dr R:mt	12,842,000.

Vid jemförelse mellan dessa begge alternativer skulle alltså, på sätt i den Kongl. Propositionen finnes uppgifvet, vägsträckningen från Stockholm öfver Sevalla, Muren, Wansjö och Krylbo till Storvik blifva (1 mil 5,097 fot eller) omkring 1¼ mil kortare, men anläggningskostnaden, med afräkning af den redan färdiga banan mellan Stockholm och Upsala, 2,617,000 R:dr högre än Sala-liniens.

Hvad särskildt angår förslaget om jernvägens fortsättande från Upsala öfver Söderfors till Margretehill på Gefle—Dala-banan, så har längden af denna jernvägsanläggning beräknats till 9 mil 31,650 fot samt kostnaden derför till 7,505,000 R:dr.

Ehuruväl sistnämnda bansträckning såväl till längd som anläggningskostnad betydligt understiger de båda andra alternativen, nemligen från Thureberg öfver Sevalla till Storvik, eller från Upsala öfver Sala till Storvik, torde dock densamma icke böra såsom stambana på Statens bekostnad anlägges. Skälen dertill hafva redan vid sistförflutna riksdag blifvit af dåvarande Stats-Utskott i dess ofvan omförmälda Betänkande N:o 66 framlagda. Nuvarande Stats-Utskott, som hufvudsakligen delar de i detta ämne då uttalade åsigter, har, för sin del, funnit den uppgift, som genom norra stambanans anläggning skall lösas, egentligen ligga deri, att banan erhåller en sådan riktning, att hon på ett nöjaktigt sätt tillfredsställer icke blott *Norrlands* och *Dalarnes* behof af jernvägsförbindelse med hufvudstaden samt rikets södra och vestra delar, utan ock *bergslagernas* behof af ändamålsenliga kommunikationer så väl med afsättningsorterna, som med de delar af landet, hvilka ega tillgång på kol, spanmål eller vattenkraft till bedrifvande af jernverksrörelse. Om dertill lägges att åt Stockholm, såsom rikets hufvudstad och ännu dess förnämsta handelsstad, torde böra, der sådant, utan uppoffring af vigtigare intressen, kan ega rum, beredas någon fördel derigenom, att norra stambanan anlägges i en riktning, som underlättar hufvudstadens förbindelse så väl med Norrland och Dalarne, som med Westmanland och norra delen af Nerike, — hvaraf dock icke endast hufvudstaden har gagn — så lärer icke

kunna

kunna nekas, att den af Kongl. Maj:t nu föreslagna riktningen för ifrågavarande stambana mera än någon annan af de ifrågasatta riktningarne uppfyller dessa olika ändamål. Redan under sednaste riksdag anmärktes af dåvarande Stats-Utskott, att bergslagerna inom Westmanland, Nerike och Dalarne hafva ett oafvisligt behof af så korta jernvägsförbindelser som möjligt, dels med Stockholm, dels med Köping—Hult-banan och vidare till vestra kusten, dels med Mälarehamnarne och den jernväg, som skall anläggas norr om nämnda sjö, och dels slutligen med Gefle—Dala-banan. Det torde svårligen kunna påstås, att linien Upsala—Sala—Storvik uppfyller berörda fordringar, enär den icke kan komma i förbindelse med Köping—Hult-banan utan anläggning af en väg från Sala till Köping, hvilken anläggning, om den skulle komma till stånd, icke allenast blefve betydligt längre än den nu föreslagna jernvägen mellan Köping och Sevalla, utan ock komme att genomlöpa trakter, som både till folkmängd och bördighet äro underlägsna dem, som skulle beröras af vägen från Köping öfver Westerås till Sevalla.

Hvad nu angår frågan om hvilkendera sträckningen, som för *Norrland* och *Dalarne* må vara den förmånligaste, antingen den från Storvik öfver Sala och Upsala till Stockholm eller den från Storvik öfver Sevalla och Thureberg till Stockholm, så är redan anmärkt att Sevalla-linien till Stockholm blir $1^1/_8$ mil kortare än Sala-linien. Då dertill kommer att Dalarne genom Sevalla-liniens antagande träffar Mälarehamn i Westerås på vida närmare håll, än om vägen drages öfver Sala, samt att större utsigt förefinnes att en jernväg från Sevalla till Westerås och Köping skall komma till stånd, än att en jernväg skall blifva anlagd från Sala till Köping, med bibana till Westerås, så synes det vara obestridligt, att Norrlands och Dalarnes behof af jernvägskommunikation såväl med Stockholm som med Mälarehamn och med vestra och södra Sverige blir bättre tillgodosedt genom Sevalla-linien, än om Sala-linien antages.

Vidkommande derefter frågan, huruvida *bergslagernas* behof af ändamålsenliga kommunikationer såväl med afsättningsorterna, som med de delar af landet, hvilka ega tillgång på kol, spanmål eller vattenkraft för jernverksrörelses bedrifvande, bättre fylles genom antagande af Sevalla- eller af Sala-linien, så kan det icke nekas att begge sträckningarne lika mycket gagna bergslagerna, så vidt man blott afser sträckningen *norrut*, enär vägen från trakten af Muren till Avesta och Storvik blir densamma, antingen Sevalla- eller Sala-linien kommer till stånd. Deremot kunna hvarken Norbergs bergslag eller Dalarnes och Norrlands jernverks- och skogsdistrikter hafva samma nytta af Sala-linien, som af

Sevalla-linien, enär denna sednare är kortare till Stockholm samt medför större utsigt att få jernvägen fortsatt dels till närmaste Mälarehamn vid Westerås, dels till Köping och vestra stambanesystemet. För Norbergs bergslag måste dessutom Sevalla-linien ega företräde i det hänseendet, att den genomlöper den rika spanmålsort, från hvilken bergslagen från urminnes hemtat största delen af sitt spanmålsbehof och med hvilken bergslagen i följd deraf står i liflig affärsförbindelse.

Vid bestämmandet af företrädet emellan Sevalla- och Sala-linierna måste jemväl komma under öfvervägande den vigtiga omständigheten, att, på sätt såväl uti Kongl. Maj:ts nådiga Proposition, som uti de ofvan intagna motionerna är nämndt, all anledning är för handen att, om Sevalla-linien antages, en bredspårig jernväg mellan Köping öfver Westerås till Sevalla ofördröjligen kommer till utförande. I sådant afseende torde böra erinras, att, enligt till Utskottet ingifna handlingar, kostnadsförslag för en sådan jernvägsanläggning af 4 mil 29,000 fots längd samt 4,83 fots bredd, med räler af 20 skålp. vigt, blifvit uppgjordt af Löjtnanten vid Väg- och vattenbyggnadskorpsen Erik Sandell, upptagande kostnaden derför, oberäknadt rörlig materiel, till 2,000,000 Riksdaler, eller, med inberäknande af sådan materiel, till 2,416,666 Riksdaler; samt att, sedan aktieteckning för bildande af ett bolag till åstadkommande af berörde jernväg blifvit öppnad, denna teckning, enligt hvad den ena motionären uti en den 10 innevarande månad till Utskottet ingifven skrift upplyst, redan före sistlidne Januari månads slut uppgått till 505,400 Riksdaler, som, enligt beräkning att bolaget af Staten erhölle $^1/_4$:del af kostnadssumman, samt att en million Riksdaler kunde af bolaget upplånas, vore fullt tillräckligt för arbetets utförande.

Om nu således torde kunna antagas att, derest norra stambanan bygges från Thureberg till Sevalla, den enskilda jernvägsanläggningen från Sevalla öfver Westerås till Köping samtidigt varder utförd, så skulle Sevalla-linien jemväl för bergslagerna i vestra delen af Westmanland och norra delen af Nerike samt för dessa trakters innevånare i allmänhet medföra högst väsendtliga fördelar. Ifrågavarande orters produkter, och deribland företrädesvis malm och metaller, skulle då kunna på de redan anlagda Nora—Ervalla-, Köping—Hults- samt Köping—Uttersbergsbanorna nedkomma till Köping och derifrån kunna äfven vintertiden på jernväg fortskaffas till Stockholm för att derifrån på första öppet vatten utskeppas. Det stora gagn, som skulle tillskyndas jernproducenten, genom att omedelbart och utan uppläggnings- och omlastningskostnader kunna försända sina produkter direkt till förläggaren eller till Stockholms jernvåg, torde icke kunna nog uppskattas. Att dessa fördelar skulle

blifva en följd af jernvägens förläggande öfver Sevalla, men gå alldeles förlorade, om vägen, genom dess dragande öfver Sala, blefve förlängd med 4 à 5 mil, lärer icke kunna bestridas; och för sannolikt torde jemväl kunna antagas, att någon väg mellan Köping och Sala icke genom enskild företagsamhet kunde åvägabringas, hvadan det blefve en nödvändighet för Staten att på sin bekostnad anlägga densamma.

Utan att nu ingå i någon närmare undersökning om möjligheten att för Svenska bergsprodukter öppna en marknad österut, måste det dock alltid för producenten medföra stor fördel, ju flere afnämare han kan påräkna. Det är således påtagligt, att, om en jernvägsförbindelse öppnades, som gjorde det möjligt för bergslagerna att under alla årstider sända sina produkter icke blott till Gefle eller Göteborg, utan ock till Stockholm, så bereddes landets jernproducenter härigenom en högst betydande förmån. För bedömandet af denna fråga torde här böra meddelas följande upplysningar om afståndet mellan nedanstående punkter, nemligen:

mellan Örebro och Göteborg	26,4	mil
» » » Stockholm öfver Hallsberg	20,8	»
» » » » » Sevalla	20,6	»
» » » Gefle öfver Köping, Westerås, Sevalla, Storvik	25,6	»
» » » Falun » » » »	26,8	»
» Arboga och Göteborg	31,7	»
mellan Arboga och Stockholm öfver Hallsberg	26,1	»
» » » » » Sevalla	15,3	»
« » » Gefle öfver Köping, Westerås, Sevalla, Storvik	20,3	»
» » » Falun » » » »	21,5	»
» Köping och Göteborg	33,2	»
» » » Stockholm öfver Hallsberg	27,5	»
» » » » » Sevalla och Thureberg	13,8	»
» » » » » Sala och Upsala	18,5	»
» » » Gefle öfver Sevalla, Storvik	18,8	»
» » » Falun » »	21,5	»
» Westerås och Göteborg	36,3	»
» » » Stockholm öfver Hallsberg	30,6	»
» » » » » Sevalla och Thureberg	10,7	»
» » » » » Sala och Upsala	15,4	»
» » » Gefle öfver Sevalla, Storvik	15,7	»
» » » Falun » »	18,4	»

Slutligen torde icke böra förbigås ett förhållande, som redan år 1862, då frågan om norra stambanans riktning föredrogs inför Kongl.

Maj:t i Stats-Rådet, framställdes såsom ett skäl för anläggandet af en jernväg öfver Stäket till Sevalla och vidare öfver Westerås till närmaste punkt på Köping—Hult-jernvägen, nemligen den vigt en sådan jernvägsanläggning i strategiskt hänseende måste medföra. Det erinrades nemligen dervid utaf en bland Stats-Rådets ledamöter, att, om en fiende skulle t. ex. vid Södertelje, såsom lätt kunde ske, afskära den vestra stambanan, vore hufvudstadens förbindelse med samma bana på en väg norr om Mälaren af oberäkneligt värde, vare sig för försvarskrafters samlande i Stockholm eller för bortförandet af dess dyrbarheter. Det anmärktes jemväl af sednaste Riksdags Stats-Utskott, att en enda till Upsala på östra sidan om Sigtunafjärden fortsatt jernväg i strategiskt hänseende har ett mindre godt läge, hvaremot en bana, som, med utgångspunkt från Stockholm—Upsala-banan, på lämplig punkt öfvergår till Sigtunafjärdens vestra sida och vidare i nordvestlig riktning mot bergslagen, ur militärisk synpunkt måste ega ett oomtvistadt företräde.

På dessa skäl och under hänvisning i öfrigt till hvad Stats-Utskottet vid sistförflutna riksdag uti dess ofvan åberopade Betänkande N:o 66 (sid. 36—38) anfört, få vi vördsamt yrka,

att Riksdagen måtte besluta, att för år 1871 bevilja En million Riksdaler för anläggning af en bana, hvilken, utgående från Thureberg på Stockholm—Upsala-banan, skall sträcka sig öfver Sevalla, Wansjö och Krylbo till Storvik på Gefle—Dala-banan»;

af Herr *C. F. Wærn:* »Antalet och riktningen af våra stambanor har, såsom bekant, aldrig genom något sammanstämmande beslut af båda statsmakterna blifvit bestämdt, men så ofta landets förhållanden i sin helhet blifvit såsom derför bestämmande tagna i betraktande, har också en sammanbindning af de vestra och norra stambanorna hittills alltid blifvit såsom stambana ansedd.

Den första stora jernvägs-komitéen, som den 30 September 1856 afgaf sitt betänkande, föreslog en stambana från Stockholm till Köping, hvilken de ansågo böra blifva den vestra stambanan. I sin år 1856 till Rikets Ständer i ämnet aflåtna nådiga Proposition förklarade Kongl. Maj:t, att Kongl. Maj:t godkände ett system, som afsåge att från Upsala draga norra stambanan öfver Sala dels norrut mot Gefle—Dala-jernbanan, *dels ock vesterut mot Örebro* och särskildt en bibana till Westerås för upptagande af trafiken med tyngre varor, ämnade att derifrån sjövägen fortskaffas, dock ansåg Kongl. Maj:t att, enär lokalundersökningar blifvit förrättade endast för vägen från Upsala till Sala, afgörandet af

frågan om denna banas utgreningar derifrån borde blifva beroende af den ytterligare utredning, som för slutlig pröfning vore af nöden.

Den andra stora jernvägs-komitéen, som tillsattes 1858 och den 8 November 1859 afgaf sitt betänkande omtalar, att Kongl. Maj:t i sin instruktion för komitéen *föreskrifvit*, att en föreningsbana borde utläggas från norra stambanan i trakten af Sala i sydvestlig riktning emot vestra stambanan, men då hufvudändamålet med denna *statsbana* vore att öppna en kortare jernvägsförbindelse från norra delen af Sverige genom och i grannskapet af bergslagsorterna till de inre stora segellederna samt vestra kusten, än den som åstadkommes genom norra och vestra stambanorna öfver Stockholm, så ansåg komitéen, att norra ändpunkten för ifrågavarande bana borde förläggas norr om Sala, hvadan komitéen drog densamma från Brovallen till Frövi station på Köping—Hults jernväg.

Denna förändring i föreningsbanans läge vann icke några sympatier, och de lifliga striderna om den norra stambanans riktning i andra delar deraf, såsom först om den skulle gå öster eller vester om Sigtunafjärden och sednare om den skall gå öfver Sevalla eller Sala, hafva bragt föreningen med vestra stambanan i bakgrunden. Dess egenskap af stambana har dock allt hitintills varit erkänd, ty ännu vid sistlidne riksdag yttrade Stats-Utskottet i sitt Betänkande N:o 66 pag. 31, att de redan år 1856 föreslagna stambanorna böra fullbordas.

Det är således först vid denna riksdag, som det blifvit allvarligen ifrågasatt, att den förening med vestra stambanan, som hitintills blifvit betraktad såsom en utgrening af den norra, skulle blifva en enskild bana, och märkligt nog har sannolikheten af att en sådan enskild bana skulle komma till stånd anförts såsom hufvudmotiv för den norra stambanans förläggning i en sydligare linie, med en kostnad, som, jemte det bidrag Staten skulle lemna den enskilda banan, efter all sannolikhet skulle komma att öfverstiga hela föreningsbanans kostnad.

Utom det besynnerliga i detta förslag, att Staten skulle emot större kostnad bidraga dertill, att en så värdefull egendom som en stambana blefve ett enskildt bolags tillhörighet, i stället för att den med mindre kostnad blefve statsegendom, är ock tydligt att dess dragning österut ända till Sevalla skulle minska de fördelar, för hvilka »en kortare jernvägsförbindelse från norra delen af Sverige genom och i grannskapet af bergslagsorterna till de inre stora segellederna samt vestra kusten» borde åstadkommas. Det är äfven vanskligt, huruvida en sådan enskild bana skulle komma till stånd, men äfven förutsatt att så skedde, så skulle den i väsendtlig mån blifva för trafiken mindre fördelaktig än en stambana. Detta synes bäst af den fördelning af trafikafgifter, som eger

rum mellan vestra stambanan och Köping—Hult-bolaget. Från Köping till Göteborg, en väglängd af 33,2 mil, betalas för 1 centner jern 33 öre eller i det närmaste 1 öre per mil, men af denna afgift har Staten med en väglängd å vestra stambanan af 26,4 mil blott 23 öre och Köping—Hult-bolaget, hvars bana är 6,8 mil, 10 öre, emedan driftkostnaderna å en sådan mindre bana, som sjelfständigt för sig trafikeras, måste blifva större. På Sevalla—Westerås-banan skulle kostnaden blifva ytterligare fördyrad deraf, att den icke skulle hafva egen rörelsemateriel utan förhyra sådan och möjligen äfven deraf att dess skenor skulle blifva lättare.

Jag anser icke det norra, mellersta och vestra Sveriges fördelar tillgodosedda derigenom, att anläggningen af en stambana mellan dem, i stället för att hittills vara erkänd och en gång af Kongl. Maj:t föreskrifven, nu skulle lemnas till ovissheten af en enskild anläggning och äfven i bästa fall blifva af underordnad nytta; och då det blifvit ifrågasatt, att detta resultat skulle vinnas med ökad kostnad för Statsverket, måste jag deremot protestera, men jag kan ej heller vara nöjd med det slut, hvartill Utskottet kommit, enär detta förbigår allt yttrande om föreningsbanan.

Jag hemställer derföre,

att Riksdagen måtte besluta att bevilja en million Riksdaler att under år 1871 utgå till fortsättning af arbetena å norra stambanan från Upsala till Sala och vidare derifrån *dels* till Storvik öfver Bolandet, Brovallen och Krylbo, *dels* till Westerås och Köping, samt att arbetet skall börja vid Upsala».

af Friherre *F. von Essen.*

emot 3:dje och 4:de punkterna (angående norra och östra stambanorna):

af Herr *E. Key:* »Då jag icke funnit skäl att frånträda min förlidet år uttalade åsigt om nödvändigheten att upphöra med byggande af stambanor på sätt hittills skett, och då jag blifvit alltmera öfvertygad om riktigheten af en snar och genomgripande reform i detta hänseende, så nödgas jag här nedlägga min reservation mot Utskottets beslut att under 1871 anslå en million R:dr till byggande af den norra stambanan och en million R:dr till den östra.

Först och främst framställer sig den frågan: när och hvar skola stambanorna anses fullbordade, när skola orternas fordringar, att om möjligt utan någon egen uppoffring få komma i åtnjutande af de fördelar jernvägarne bereda, taga slut, och när skola ansträngningarne att få dessa anläggningar qvalificerade som stambanor en gång upphöra? Skall man stadna med den norra stambanan vid Storvik, och månne icke bergslagerna skola anse sig ega anspråk att ej blifva mindre gynnade än andra orter? Är det icke på tid att med ens och för alltid afskära dessa förhoppningar samt hänvisa orterna till pligten att sjelfva bidraga till sin framtida utveckling?

Dernäst torde det numera vara ådagalagdt, att Staten både bygger och trafikerar sina banor för dyrt. Att byggnadssättet är förträffligt och att trafikerandet uppfyller hvarje befogadt anspråk är en skyldighet att erkänna, på samma gång det måste sägas, att dessa fördelar ernås med alltför stora och obehöfliga uppoffringar af Statsverket. Är det då skäl att alltjemt utvidga dessa missförhållanden, och hafva vi råd, hafva vi rätt att egna åt lyxen och slentrianen hvad som mer än väl erfordras för det nödvändiga och för vårt finansiela sjelfbestånd?

Vidare skulle, i händelse inga stambanor efter den nordvestra jernvägens fullbordande komma att af Staten utföras, hvarje återstående skymt af skäl försvinna för byggnadsstyrelsens bibehållande. Denna kunde helt och hållet indragas och Statsverket derigenom inbespara en icke obetydlig årlig utgift, ungefärligen motsvarande räntan på en million af vår statsskuld. De reformer inom trafikstyrelsen till en större förenkling och ekonomi, som genom sednaste Riksdagars fortsatta påtryckning blifvit påbörjade, skulle deremot, med en ökad utveckling af vårt stambaneväsen, desto lättare återigen gå förlorade, ju mera utbredd och våldsam den nya springfloden af statsbanor blir.

Ytterligare visar de flesta främmande länders erfarenhet, deribland nationers långt rikare och mäktigare än Sverige, att öfverallt der Staten byggt jernvägar har den derifrån måst afstå af finansiela skäl, och Sverige torde icke ensam bestå ett prof, vid hvilket så många andra kommit till korta. Dessutom lärer icke kunna förnekas, att hvarken den ena eller andra statsmakten företrädesvis är egnad att finna den ändamålsenligaste riktningen af kommunikationens stora pulsådror; åtminstone hafva icke statsmakterna i Sverige i detta hänseende visat sig lyckliga. Tvifvelaktigt lärer nemligen vara, i fall man ännu en gång skulle votera om Laga- eller Nässjölinien, Carlstad eller Norum, norr eller söder om Mälaren, om ej besluten skulle utfalla väsendtligen olika med de förut fattade. Äfven detta ådagalägger i sin mån, att det enskilda intresset, ju

mera villigt och förtröstansfullt det visar sig beredt till egna uppoffringar, ju mera egnadt är det äfven att, i fråga om jernvägars sträckning, finna det rätta.

Slutligen torde det vara otvifvelaktigt, i händelse de cirka 26 millioner, som norra och östra stambanorna beräknas kosta, skola på sätt Kongl. Maj:t föreslagit med ett belopp af 4 millioner årligen utgå, att, så väl med afseende derå som äfven å kostnaden för fullbordande af nordvestra banan och stationshuset å sammanbindningsbanan, minst 8 à 10 år måste åtgå, innan Staten kan få tillgång att bispringa med anslag någon af de bibanor, för hvilka bolag bildat sig, och till hvilkas granskning en jernvägskomité, såsom bekant är, blifvit tillsatt, såvida nemligen man ej vill öfverskrida det årliga öfverskott trafikmedlen lemna, öka den utländska skuldsättningen samt åtaga sig förhöjd bevillning. Om nu de tvänne ifrågavarande stambanorna, i stället att helt och hållet bekostas af Staten, understöddes med halfva anläggningskostnaden, så skulle ett öfverskott af 13 millioner uppkomma, för hvilka, med beräkning af 450,000 per mil och $^1/_3$ i statsbidrag, ej mindre än 86 mil smalspåriga jernvägar utöfver de tvänne ifrågavarande, kunde beredas — och jag frågar, om icke en hvar ointresserad i fosterlandets intresse skall lemna företräde häråt? Han måste göra det, ty rättvisan fordrar att hvarje ort, beredd till egna uppoffringar, ej allt för sent skall komma i åtnjutande af samma fördelar som andra orter, hvilka för dessa icke gjort något, och den statsekonomiska fördelen kräfver tillflöden af bibanor, om Statens jernvägar skola ernå en betydligare förhöjning i deras nuvarande afkastning, på samma sätt som det erfordras grenar till stammen, på det att trädet skall bära frukt.

På grund af hvad jag här i korthet haft äran anföra, får jag vördsamt föreslå:

1:o) att, med afslag å Stats-Utskottets hemställan om beviljande för år 1871 af en million Riksdaler till den norra och en million Riksdaler till östra stambanan, inga jernvägar efter nordvestra banans fullbordande vidare må af Staten anläggas och trafikeras;

2:o) att likväl — då de förut ifrågasatta östra och norra banorna dels ega en för Statens ändamål allmännare betydelse, dels onekligen kunna sägas hafva varit i viss mån utlofvade, samt fördenskull mera än öfriga bibanor vara berättigade till och erforda ett större statsbidrag — de bolag, som för byggande af nämnda

nämnda banor bildas, må erhålla ett statsbidrag af 50 procent utaf anläggningskostnaden, med rättighet att utfärda obligationer, dock utan Statens garanti, för det belopp, som icke genom aktieteckning eller på annat sätt kan fyllas, med skyldighet för sagde bolag att underkasta sig alla de kontroller med afseende å byggande och trafikerande, som Kongl. Maj:t och Riksdagen kan komma att föreskrifva, äfvensom att utan ersättning besörja transporter af trupper och krigsmateriel, post- och statstelegrammer, samt att, när den behållna trafikinkomsten öfverstiger 6 procent af bolagets tillskott, till Statsverket öfverlemna hvarje tillökning i sagda inkomst, ända till dess att Staten äfven erhåller 6 procent af dess bidrag, hvarefter bolaget ensamt tillgodonjuter derutöfver uppkommande behållning; egande Kongl. Maj:t, för ernående af kontroll, att i direktionen tillsätta en ledamot, som skall vara ordförande, samt utse en revisor vid den årliga granskningen af bolagets räkenskaper;

3:o) alla öfriga banor med statsbidrag skola hädanefter byggas smalspåriga, börande — af dessa — jernvägsanläggningar norr om Falu—Gefle-banan erhålla äfvenledes hälften af anläggningskostnaden i statsbidrag, men öfriga endast en tredjedel; skolande för öfrigt samtliga dessa smalspåriga banor vara underkastade samma vilkor och kontroller, som de i andra punkten omförmälda».

emot 4:de punkten (angående beviljandet af anslag till arbeten å östra stambanan):

af Friherre *F. von Essen*;

af Herr *Carl Ifvarsson*: »Enär jag ingalunda kan anse det, från Statens sida betraktadt, fördelaktigt att nu anslå medel för jernvägsbyggnad inom två särskilda orter, medan icke allenast nordvestra stambanans fullbordande kräfver ett anslag af ej mindre än 2,760,000 R:dr, utan uppförandet af ett ganska kostsamt stationshus inom hufvudstaden

äfven pågår; så och då jag anser skäl förefinnas, att, af de två ifrågasatta och af Stats-Utskottets majoritet tillstyrkta anslagen, nemligen till norra och östra banan, företräde bör lemnas åt det till den förstnämnda, får jag härmed emot det till den sednare, för nästkommande år tillstyrkta anslaget 1,000,000 R:dr, vördsamligen nedlägga denna min reservation.»

af Herr *L. J. Hierta:* »Emot Utskottets förslag till fortsättande på Statens bekostnad redan under loppet af nästa år af den så kallade östra stambanan, medelst byggande af en jernväg söderut från Norrköping med riktning öfver Linköping till Nässjö station på södra stambanan, nödgas jag anmäla min reservation.

Enligt min tanke vore det önskvärdt, att intet anslag till jernvägars byggande för Statens räkning vid denna riksdag beviljades, utöfver hvad som erfordras till fortsättande af den nordvestra stambanan. Å ena sidan behöfde någon förlust härigenom icke befaras, men väl skulle ränta vara inbesparad, om arbetet ett annat år, sannolikt snart nog, kunde fullföljas med så ökad arbetskraft, att färdigbyggandet af de banor, som Riksdagen kunde besluta, icke derigenom behöfde försenas. Å andra sidan finnes ett vigtigt skäl till ett sådant uppskof uti behofvet af rådrum för Riksdagens ledamöter, bland hvilka en del tilläfventyrs ännu icke hunnit göra sig förtroliga med detta ämne, att taga närmare kännedom af den erfarenhet, som, enligt flere tillförlitlige jernvägsbyggares påstående, såväl inom vårt eget land af enskilda jernvägsföretag som af dylika ifrån Norge och Finland numera vunnits derom, att jernvägar, fullt motsvarande trafikbehofvet å de Svenska stambanorna, äfven med samma spårvidd som de hittills byggda, skulle kunna, under iakttagande af nödig hushållning, åstadkommas för måhända två tredjedelar af den kostnad per mil, som i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition finnes upptagen för den norra och den östra stambanan; och att denna kostnad, genom antagande af en mindre spårvidd och derefter lämpad rörelsemateriel, skulle kunna ytterligare inskränkas öfverallt der den mindre spårvidden kan tillfredsställa rörelsens behof.

Det torde icke behöfvas vidlyftigare fästa uppmärksamheten på den fördel eller, kanske riktigare uttryckt, den mindre förlust, som skulle uppstå för statskassan, om de båda ännu återstående jernvägar, hvilka äro i fråga att byggas på Statens bekostnad under namn af stambanor, kunde åstadkommas till ett sådant pris, att behållningen af trafiken derå redan inom en ej aflägsen framtid motsvarade beloppet af den amortering, Staten har att betala för de dertill upptagna lån, — ett resultat,

hvilket icke är att vänta genom dessa jernvägsbyggnaders fortsättande med samma kostnader som hittills.

Oaktadt de vigtiga skäl, som enligt mitt förmenande sålunda skulle tala för ett uppskof för närvarande af både den norra och den östra banans fortsättande, har jag emellertid ansett det vara ändamålslöst, att inom Utskottet yrka på omröstning om ett sådant förslag. Deremot hafva flere af Utskottets ledamöter lika med mig särskildt ansett så stora skäl tala för ett sådant uppskof med fortsättandet af den östra banan, att det synes kunna ega utsigt att gillas af Riksdagen.

Jemte fördelen att genom ett sådant uppskof kunna, åtminstone till någon del, ernå det här ofvan angifna syftemålet af en betydlig besparing i anläggningskostnaden, förekommer i afseende på den blifvande verkan af den östra stambanans färdigbyggande den anmärkningen, att denna bana, en gång öppnad å hela sträckningen emellan Norrköping och Nässjö, kommer att med nära tre timmar förkorta resan med snälltåg emellan Stockholm eller Norrköping å ena samt Nässjö och alla stationer söderut derifrån å andra sidan. Det kan ej betviflas, att detta kommer att undandraga den vestra stambanan all den persontrafik, som nu går emellan dessa orter och att Staten sålunda här inträder i en förlustbringande täflan med sig sjelf. Östergötland, redan genom sitt läge mellan Östersjön med derinvid befintliga hamnplatser och stapelstäder å ena, och Wettern å andra sidan, en af de lyckligast lottade provinser i afseende på sjökommunikationer, har derjemte erhållit ett betydligt understöd genom direkt anslag af Staten för underlättande af en tredje betydlig sjökommunikation genom Kinda båtled, som sammanbinder flera insjöar. Härtill kommer slutligen, att en del af Östergötland redan fått ett betydande behof af jernvägskommunikation tillfredsställdt genom öppnandet af jernvägen mellan Kathrineholm och Norrköping, och ifrån sistnämnda stad har endast sex timmars jernvägsresa till Stockholm, samt jemväl flera timmars kortare väg än ifrån Stockholm till Göteborg och Malmö. På grund af dessa skäl tillåter jag mig föreslå,

att något anslag till fortsättande af den så kallade östra stambanan icke vid denna riksdag må beviljas».

af Herr *O. G. Hedengren.*

af Herr *G. Bjerkander:* »I fråga om tiden för östra och norra stambanornas fortsättning, så har jag trott att det vore klokast om den ena gjordes färdig innan den andra fortsattes, på det att Staten måtte få någon inkomst så snart som möjligt och arbetskraften icke splittrades

på flera håll; och i fråga om valet emellan de tvänne banorna, så har jag icke tvekat att gifva den norra företrädet, såsom på en gång mest behöflig för bergslagerna och Norrland samt för Staten bäst inkomstbringande; man bör nemligen taga i betraktande att Östergötland och de södra provinserna redan förut icke äro i saknad af lätta kommunikationer, dels på sjöar och kanaler, dels på jernvägar; och om man dertill lägger, att östra banan, en gång färdig, måste komma att upptaga en betydlig del af den trafik, som nu går på den vestra, och således minska denna sednares inkomster, så blifver detta, sedt från synpunkten af Statens fördel, ett skäl mera att icke påskynda denna banas byggande förr än den norra är färdig.

På dessa skäl föreslår jag,

att Riksdagen måtte afslå Utskottets hemställan i afseende på fortsättningen af den östra stambanan».

emot 5:te punkten (angående spårvidden och byggnadssättet vid fortsättandet af arbetena å norra stambanan):

af Herr *O. G. Hedengren*, som yrkade att Riksdagen måtte ingå till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, om icke vid byggandet af norra stambanan från Upsala öfver Sala, Brovallen och Krylbo till Storvik ett billigare byggnadssätt, antingen ett smalspårigt eller lättare bredspårigt, kunde användas eller andra åtgärder vidtagas, hvarigenom besparing i byggnadskostnaden kunde vinnas.

af Herr *L. J. Hierta:* »Jag hade för min del hoppats, att Utskottet skulle fästat mera afseende vid de af Friherre Raab i dess motion anförda skäl för vidtagande af ett billigare byggnadssätt af de jernvägar, som hädanefter komma i fråga.

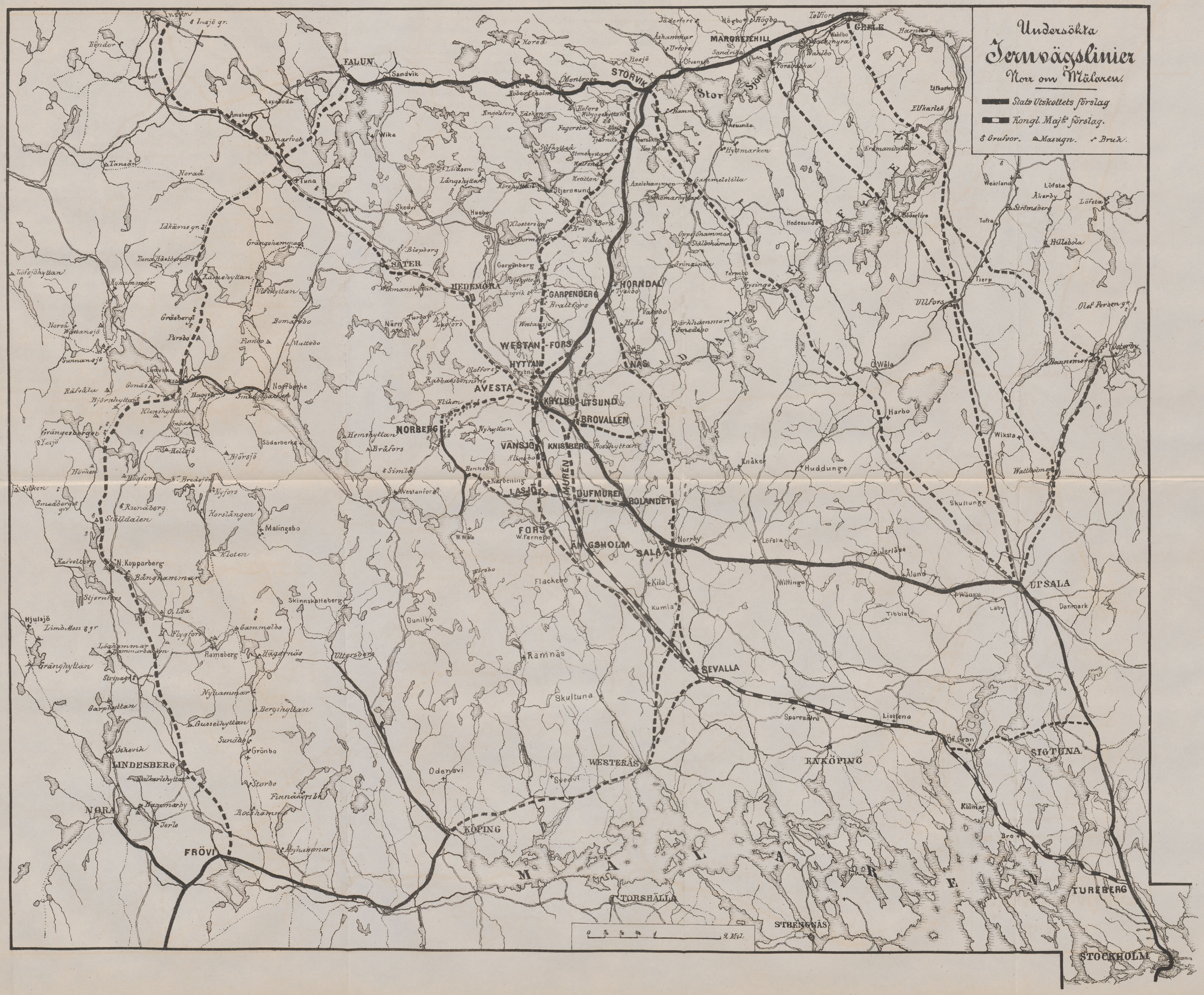
Det torde enligt så väl vunnen erfarenhet vid redan trafikerade jernvägar, som sakkunnige mäns sammanstämmande utlåtanden icke mera vara tvifvel underkastadt, att en betydlig besparing i anläggningen af sådana och en bättre räntabilitet kan vinnas icke blott genom begagnande af en mindre spårvidd af 3½ fot, med tillräckligt tillfredsställande af de nu återstående stambanornas trafikbehof, utan äfven med bibehållande af den hittills varande spårvidden, förmedelst begagnande i svårare terräng af lutningar, såsom på en del af Gefle—Dala-banan eger rum af ända till 1 på 60, och kurvor med mindre radie, utan kännbar tillökning

ökning i trafikkostnaden, äfvensom att nyare förbättringar i lokomotivernas konstruktion, hvarigenom dessas vigt fördelas på flera punkter af jernskenorna, medgifva en ej obetydlig minskning af de sednares vigt och följaktligen kostnad. Oaktadt flertalet af Utskottets ledamöter icke ansett sig böra härpå grunda något förslag till antagande af en mindre spårvidd eller något annat byggnadssätt än det hittills begagnade för den norra stambanan, synes dock frågan om möjliga besparingar vid jernvägsbyggnadernas fortsättning vara af den vigt, att jag förenar mig uti den reservation, som en annan ledamot af Utskottet, Herr Hedengren, afgifvit om en underdånig hemställan hos Kongl. Maj:t, rörande ett billigare byggnadssätt».

af Herrar *Carl Ifvarsson* och *M. Ahlgren;*

af Herr *G. Bjerkander:* »I fråga om byggnadssättet har jag, så väl på grund af väckt motion som inom afdelningen meddelade upplysningar af en tillkallad fackman, uttalat den åsigt, att norra stambanan från Upsala till Storvik borde byggas antingen smalspårig eller, i fall detta ansåges olämpligt, bredspårig, men med ett byggnadssätt, som vore enklare och i afseende på kostnaden närmade sig till hvad denna för smalspåriga banor beräknas, eller, om ett bestämdt beslut i sådan syftning kunde anses för mycket vågadt, åtminstone en skrifvelse till Kongl. Maj:t aflåtas, med anhållan om utredning i denna syftning. Som emellertid icke ens detta ville medgifvas, så tager jag mig nu friheten föreslå,

att Riksdagen måtte besluta, att i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida norra stambanan från Upsala skulle kunna på ett ändamålsenligt sätt byggas med mindre kostnad än de hittills utförda stambanorna».


Undersökta
Jernvägslinier
Norr om Mälaren.
Stats Utskottets förslag
Kongl. Majts förslag.
Grufvor. Masugn. Bruk.
FALUN
STORVIK
MARGRETEHILL
GEFLE
SATER
HEDEMORA
GARPENBERG
HORNDAL
WESTAN-FORS
HYTTAN
AVESTA
KRYLBO
UTSUND
BROVALLEN
NORBERG
VANSJÖ
KNISBERG
LASJÖ
DUFMUREN
BOLANDET
FORS
ÄNGSHOLM
SALA
UPSALA
SEVALLA
WESTERÅS
ENKÖPING
SIGTUNA
LINDESBERG
NORA
FRÖVI
KÖPING
TORSHÄLLA
STRENGNÄS
TUREBERG
STOCKHOLM
M Ä L A R E N
0 ¼ ½ ¾ 1 2 Mil.