

N:o 66.

Ank. till Riksd. Kansli d. 21 April 1869, kl. 11 f. m.

Betänkande, i anledning af väckta frågor dels om uppgörande af planer för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande, dels om beviljande af statsbidrag till dylika anläggningar.

(R. A.)

Stats-Utskottet, som uti särskildt Utlåtande af denna dag besvarat Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om anslag till fortsättande af arbetena å Nordvestra stambanan samt för uppförande af stationshus i Stockholm, äfvensom de af enskildé motionärer väckta förslag, som stå i sammanhang med berörda tvänne anslagsfrågor, får härmed afgifva sitt Betänkande i anledning af de vid innevarande riksdag väckta frågor, dels om upprättandet af planer för framtida jernvägsanläggningar samt deras utförande genom bolag antingen för Statens eller bolags räkning, i sednare fallet mot åtnjutande af statsunderstöd under viss tid, dels om beviljande af direkta, till beloppet bestämda statsbidrag till vissa uppgifna jernvägsbyggnader eller till förberedande af arbeten å sådana jernvägar, för hvilka fullständiga planer, ritningar och kostnadsförslag till Kongl. Maj:t inkommit.

I det förra afseendet har Herr Grefve *Erik Sparre*, uti en inom Första Kammaren väckt och till Utskottet remitterad motion (N:o 39), erinrat derom, att det i Sverige hittills följda systemet att genom Statens egen försorg anlägga stambanor var, då det antogs, en af nödvändigheten framtvingad utväg för att få jernvägar till stånd. Alldeles oerfaren i dessa slags arbeten hade man, i fråga om Köping—Hult-vägen, försökt att, med tillhjälp af främmande kapitaler och entreprenörer, åstadkomma jernvägar, men den erfarenhet, man genom detta försök vann af utländska entreprenörers sätt att behandla dessa företag, hade blifvit en allvarsam varning mot vidare beträdande af denna bana. Det hade således varit med fullt skäl, som Regeringen, misströstande

om möjligheten att annorledes erhålla detta, med afseende å tidens anspråk oumbärliga kommunikationsmedel, föreslagit deras anläggande på Statens bekostnad. Vid framställande af detta förslag angaf Regeringen, huru den tänkte sig jernvägarne dragna genom de olika delarne af landet på det sätt, att välgerningarne deraf skulle någorlunda billigt fördelas, antagande derjemte hurusom, medelst lämpligt anlagda bibanor, genom orternas försorg, fördelarne kunde spridas jemväl till de trakter, som ej berördes af stambanorna. Men redan vid första pröfningen af det framlagda stambanenätet hade Representationen tvekat att godkänna detsamma i sin helhet till utförande af Staten, och man inskränkte sig till att besluta en linie från Stockholm till Göteborg med utgrening till Skåne, hvartill sedermera lagts en gren till brödrariket, en från hufvudstaden till Upsala och en från Katrineholm till Norrköping. De betydliga kostnader, hvartill dessa anläggningar uppgått, vådan för Staten af att, för anskaffande af medel dertill, periodiskt uppträda såsom lånesökande på den utländska marknaden och tvekan om lämpligheten för Staten att fortfara med ett industrielt byggnadsföretag, som börjat antaga allt för väldiga dimensioner, hade ökat denna tvekan och, med undantag af den allt för långsamt framskridande fortsättningen af den Nordvestra stambanan, hade under de sednare åren jernvägsbyggnaderna upphört, sedan jemväl den erfarenhet, som vunnits angående de bestämda vilkoren för understöd till bibanor, afskräckt från anlitande af denna utväg.

I de af stambanorna genomskurna provinserna hade efter hand bibanor med låneunderstöd af Staten kommit till stånd och åtskilliga delar af landet hade sålunda redan fått sitt angelägnaste behof af dessa kommunikationsmedel temligen tillfredsstäldt. Men andra saknade dem helt och hållet och hade derigenom i den täflan, som i fråga om industri är dagens lösen, på ett betänkligt och för landet ganska kännbart sätt stadnat efter. Bland dessa borde i första rummet nämnas dels Östergötland, dels de norr och vester om hufvudstaden belägna provinserna, dels hela den sydöstra delen af riket eller Calmar, Kronobergs och Blekinge län, som på en sträcka af 24 mil i längd samt 10 till 12 mil i bredd sakna kommunikationsmedel, dels slutligen den sydvästra delen mellan Jönköping och Göteborg, å ena, samt Skåne, å andra sidan, eller en väsendtlig del af Jönköpings, större delen af Kronobergs, södra delen af Elfsborgs och Hallands län, som på ett område af omkring 14 mil i fyrkant också längtade efter utfartsvägar för sina produkter. Utaf de ifrågavarande provinserna hade Östergötland, genom sin folkmängd och naturliga rikedom, likasom de norr och vester om hufvudstaden belägna provinserna, såsom utgörande det utan jemförelse förnämsta området för landets viktigaste industri, jernverksrörelsen, och tillhörande hufvudstadens naturliga handelsområde, icke allenast förtjent att vara, men också i sjelfva verket, innan stambanesystemet antogs, utgjort föremålet för

planer till jernvägsanläggningar, samt, på grund häraf, vid uppgörandet af stambanesystemet också intagits deri. De öfriga, om också dervid förbisedda, borde likväl, till följd af sin betydenhet och folkrikhet, icke kunna rättvisligen uteslutas från all delaktighet i de förmåner, som ett ordnad kommunikationssystem erbjuder jordbruket och näringarne, om man icke ville, till förmån för de med de nya kommunikationerna gynnade provinserna, döma all industri i de förra till undergång.

Följden af saknade jernvägsanläggningar hade varit, att Östergötland tillbakahållits i sin utveckling; att hufvudstaden och de till dess handelsområde hörande provinser, jernindustriens egentliga hemland, och således framför alla i oundgängligt behof af jernvägar, icke blott stadnat i sin utveckling, men gått tillbaka på ett sätt, som för fosterlandsvännen måste väcka de allvarligaste bekymmer för hufvudstadens och dessa orters närmaste framtid; samt att de öfriga, dignande under bördan af en i saknad af näringslif hastigt tillväxande fattigvård, modlösa sände dem af sina kraftfullaste söner, som dertill kunna bereda sig tillgång, till en annan verldsdel att söka ett bröd, som fosterlandet ej kunde bereda dem.

Denna stagnation i dessa provinserns industriela lif, en oundviklig följd af bristen på kommunikationer, påkallade uppmärksamheten på möjligheten af denna brists afhjelpande. Hvad dervid anginge jern tillverkningen, så insåge numera en hvar, att det husbehofssmide, som kunde sägas utgöra karakteren af den Svenska jern tillverkningen, icke kunde uthärda konkurrensen med utlandets ofantliga fabriker. Förändringen till en tidsenlig fabrikstillverkning förutsatte dock oeftergifligen jernvägar, som sammanbunde koldistrikten med grufvorna och vattenfallen och som för produkterna beredde tillträde till öppna hamnar, för att utan afbrott föra dem i marknaden. Under medgifvande häraf och med afseeende på det högst betänkliga tillstånd, hvori de provinser, som företrädesvis idka denna Sveriges förnämsta industrigren, i saknad af kommunikationer befunne sig, kunde detta oeftergifliga behof icke vidare förbises. Vid anläggandet af de Svenska jernvägarne hade hittills uteslutande afsetts handeln, mest den utländska och företrädesvis den med Vestern, af hvars öfverflöd och lyx landet på detta sätt öfversvämmats, under det vårt jern, som fordom tyngde på världsmarknaden, numera derifrån utestängdes, och vid tillverkningen hvaraf i allt fall de hittills anlagda jernvägarne föga gagnat; men Sverige saknade all lifligare handelsgemenskap med det stora grannlandet, som borde kunna blifva en betydelsefull afnämare af Svenska fabriker och i första rummet af Svenskt jern, om detta, gynnadt af grannskapet och dess bättre beskaffenhet, blott kunde, tillverkad fabriksmessigt, hvilket endast vore möjligt genom planmessigt anlagda bergslagsbanor samt banor till utskeppningsort, afyttras till ett med Englands och Belgiens någorlunda jemförligt pris. Vestern hade under civilisationens före-

gående utvecklingsarbete i Europa varit och intill sednare tider förblifvit afsättningsorten för vårt jern. Men Vestern, som skyndade att med stormsteg sjelf bedrifva jernstillverkningen, hade småningom utdrifvit det Svenska jernet icke blott från sin marknad, men slutligen äfven från vår egen. Så hade nästan allt jern för Sveriges egna jernvägar hemtats derifrån och det vore således icke mera de fulländade jernvarorna, men jernet på första steget af dess förädling, till exempel jernvägsskenor, plåt m. m., som hit importerades; och, för att vinna ytterligare afsättning för sina tillverkningar, hade dessa länder förbi oss framträngt åt öster till Ryssland.

Vidare har motionären uttryckt den åsigt att en bland de väsendtligaste orsakerna, hvarför Svenska Statens jernvägsobligationer icke kunnat bibehålla det höga pris, som desamma åren 1858—1860 betingade, legat deri, att Staten tid efter annan upptagit flera mindre lån, i stället att på en gång negociera hela den för jernvägsbyggnaderna erforderliga summan. Om denna sednare utväg begagnats, så hade, enligt motionärens förmenande, säkerligen derigenom besparats millioner. Orsakerna hvarför så ej skett, finge åter sökas i den omständigheten, att Representationen aldrig vågat pröfva det stora företaget i sin helhet, utan vid hvarje riksdag endast anvisat medel för den närmast tillstundande statsregleringsperioden och sålunda lemnat öppet åt representanterna vid en kommande riksdag att agitera nya riktningar för de redan undersökta linierna. Så länge riksdag inträffade hvarvt tredje år, hade dock Representationen måst besluta sig att åtminstone för tre år i sender lemna medel till byggnadernas fortsättande; och vyerna hade, under sådana förhållanden, måst tagas betydligt större, än sedan de årliga riksdagarne inträdt, då Representationen anser sig icke kunna eller böra besluta för längre tid än det nästföljande året. Men om äfven Riksdagen ansåge sig böra fatta beslut om Statens jernvägsbyggnaders fortsättande för längre tid än ett år, kunde dock derigenom icke någon visshet vinnas, att en kommande Riksdag funne sig deraf bunden eller förhindrad att taga saken ånyo under öfvervägande och möjligen upprifva det en gång fattade beslutet.

Olägenheterna af denna osäkerhet i afseende på omfånget af jernvägsarbetenas bedrifvande under en längre tid hade varit många och stora. Då anslagen sällan beviljats förr, än penningarne varit alldeles oundgängligen behöfliga, hade svårigheterna att mot någorlunda drägliga vilkor dem anskaffa betydligen ökats. Likaså hade Jernvägsbyggnads-styrelsen, under osäkerheten om och i hvad mån de framställda förslagen blefve antagna, icke kunnat i tillräcklig god tid på förhand göra beställningar hvarken af behöfliga byggnadseffekter eller af den rörliga materielen; och till följd af den korta tiden för beställningarnes effektuerande samt ojemnheten i afseende på behovet, hade de inhemska industriidkarne icke kunnat anlägga nödiga verk-

städer för materielens tillverkning eller inlåta sig i någon egentlig täflan med utländningen om de erforderliga beställningarnes utförande.

Den modlöshet hos industriidkaren, som måste uppstå, då han ständigt funne de utländska tillverkningarna erhålla företräde framför de inhemska, hade i afseende på Svenska jernfabrikanter varit destomera naturlig, som Staten under första åren af jernvägsbyggnadernas bedrivande aldrig ens ifrågasatte att genom beställningar uppmuntra den inhemska tillverkningen, och äfven under sednare åren, då visserligen någon del af den rörliga materielen tillverkats inom landet, hade dock större delen tagits utifrån, hvarför utan nästan all till jernvägsbyggnaderna begagnad rails varit utländsk. Detta förhållande vore visserligen till en del berättigadt från frihandlarens synpunkt; men följderna hade varit att några större anläggningar för tillverkning af jernvägsmateriel inom landet icke kunnat komma till stånd.

Af Stats-Utskottets vid 1866 års riksdag afgifna Utlåtande N:o 67, i anledning af väckta motioner om åstadkommande och användande af Svensk jernvägsmateriel, funne man, bland annat, att under tiden från 1855 års början till början af 1866, för materielen å Statens jernbanor, hvilka intill 1865 års slut kostat 74,744,000 R:dr, ur landet utgått ej mindre än 17,268,000 R:dr, eller nära en fjerdedel af hela byggnadskostnaden. Denna del af kostnaden hade följaktligen kunnat stadna inom riket, i fall man i rätt tid hade hyllat sig om den inhemska industrien. Om så hade skett, äfven med någon uppoffring å Statens sida, så hade, enligt motionärens förmenande, nu i Sverige blomstrat en jernindustri, mäktig icke blott att förse våra egna behof af jernvägsmateriel, utan ock att deraf exportera till andra länder.

Såge man tillbaka på de förflutna årens verksamhet i fråga om jernvägsbyggnader, så funne man, att sedan år 1855, då arbetena å Statens jernvägsbyggnader påbörjades, intill 1867 års slut, eller under en tidrymd af 13 år, 100,7 mil jernväg blifvit fullbordade och för trafiken upplåtna. Under dessa 13 år hade således i medeltal årligen 7,75 mil stambanor blifvit utförda. Då hela kostnaden härför, enligt Trafikstyrelsens nyligen utgifna underdåniga berättelse, uppginge till 82,201,000 R:dr, hade följaktligen under hvarje af dessa 13 år i medeltal användts 6,323,153 R:dr för Statens jernvägsbyggnader, oberäknadt hvad som åtgått dels för påbörjande af sammanbindningsbanan genom Stockholm och vägen mellan Christinehamn och Arvika, dels för de enskilda jernvägarne. Toges dessa sednare med i beräkningen, så hade årligen från 1855 till 1866 års slut omkring 12 mil jernbanor utförts, deraf under tiden från och med 1855 till 1862 års slut omkring 9,75 mil samt från 1863 till och med 1867 14 mil per medium blifvit för trafik upplåtna.

Den minskning i jernvägsbyggnadsverksamheten, som synnerligast från och med år 1867 inträdt, hade, enligt motionärens förmenande, uppväckt mycken oro inom den del af landet, som ännu vore i saknad af dessa för vår tid och våra förhållanden så oundgängliga kommunikationsmedel. Folket hade kommit till klar insigt om vigten och nödvändigheten att ofördröjligen komma i besittning af de fördelar jernvägarne medföra och det vore därför nödigt fatta beslut om en i förhållande till våra tillgångar ökad verksamhet i afseende på jernvägars anläggande, men en verksamhet, som på förhand bestämd och till sitt omfång begränsad, innebure en uppmuntran för industrien till successiv, men ej brådstörtad utveckling.

Enligt motionärens förmenande kunde målet endast på *en* väg vinnas, nemligen genom en stark och patriotisk sammanslutning af män med kapitalstyrka, som vore lifvade för jernvägsbyggnadernas fortsatta bedrivande. Staten hade hittills föregått med exemplet af stor verksamhet på detta område. Det vore nu en pligt för de enskilda samhällsmedlemmar, som nitälska för jernvägsnätets utsträckning, att för sådant ändamål, under Statens skydd, bilda en association, som åtog sig att rastlöst och verksamt ingripa i det stora verkets vidare utveckling och fullkomnande.

Om man antog, att kostnaderna för jernvägsmaterielen utgjorde omkring 25 procent af hela anläggningskostnaden, skulle man kunna beräkna, att våra större jernindustriidkare, om de finge säkerhet derom, att jernvägsmaterielen toges inom landet, jemväl skulle bidra till teckningen af de erforderliga medlen för de mest angelägna vägarne, utan behof af utländskt kapital. Den erfarenhet, som i sednare tider vunnits angående kapitalbildningen i vårt land genom successiv försäljning af obligationer, gäfve ock anledning antaga, att obligationer till ett belopp af 7 å 8 millioner årligen kunde utsläppas, ehvad det skedde af Staten sjelf eller under Statens garanti.

Det vore allmänt bekant, att Staten till ränta och amortissemang för de hittills upptagna jernvägslånen iklädt sig en årlig utgift under ett visst antal år. Dessa annuiteter uppginge, enligt Stats-Utskottets vid 1867 års riksdag uppgift i Memorialet N:o 26 (sid. 6),

för 1858 års lån till	$5\frac{5}{6}$	proc. under	loppet	af 40 år,
” 1860 ” ” ”	$5\frac{1}{2}$	”	”	” 38 ”
” 1864 ” ” ”	$5\frac{1}{2}$	”	”	” 54 ”
” 1866 ” ” ”	$5\frac{3}{4}$	”	”	” 65 ”

och torde för 1868 års lån uppgå till enahanda belopp som för 1866 års lån.

Härvid borde dock ej förbises, att Staten vid alla dessa låns upptagande fått vidkännas större eller mindre kapitalrabatter, så att den ränta, som för dessa lån erlägges, uppginge:

för 1858 års lån till omkring	$5\frac{1}{4}$	proc.	(5,2100),
” 1860 ” ” ” ”	5	”	(5,0022),
” 1864 ” ” ” ”	$5\frac{1}{3}$	”	(5,3487),
” 1866 ” ” ” ”	$5\frac{2}{3}$	”	(5,5902),

och kunde för 1868 års lån antagas till fullt 6 procent.

Staten blefve således icke skuldfri egare af de för dessa lån anlagda jernvägar förr än 40 å 65 år förflutit från lånens upptagning, d. v. s. för 1868 års lån icke förrän omkring år 1933.

Summan af de annuiteter, Svenska Staten för närvarande hvarje år utbetalar för den fonderade skulden, — hvilken i kapital bestege sig till något mera än 100 millioner R:dr R:mt, deruti inbegripen skulden för utlåningen till enskilda jernvägar, — uppginge till omkring 5,780,000 R:dr, eller något mera än $5\frac{3}{4}$ procent å skuldbeloppet.

Om man nu antog, att Staten, i stället att sjelf fortsätta med byggandet af nya jernvägar, antingen tillförsäkrade ett bolag, som ville åtaga sig jernvägsbyggnadernas fortsättande, en årlig inkomst under 40 år af högst 6 procent å anläggningskapitalet, mot det att bolaget efter 40 års förlopp till Staten afstode banorna, med allt hvad dertill hörer i fullt brukbart skick, eller ock att Staten, så snart banorna vore färdigbyggda, inlöste dem emot statsobligationer till det i kostnadsförslaget upptagna belopp, så kunde derigenom många fördelar vinnas. Bland dessa vore:

1:o) att Staten icke vidare behöfde ett särskildt embetsverk för banornas byggande, hvars indragning motionären föresloge;

2:o) att byggnadskostnaderna säkerligen blefve billigare, än då Staten sjelf skall låta ombesörja byggandet;

3:o) att banorna blefve förr färdiga och kunde inbringa större inkomst åt Statens redan färdiga stambanor, än om jernvägsbyggnaderna skola, såsom på sednare tider, bedrifvas med ett ringa årligt kapital;

4:o) att Staten vid garantiens beviljande kunde fästa det vilkor, att endast inhemsk materiel finge å banorna användas;

5:o) att den nu rådande arbetslösheten hos den arbetande klassen blefve till en del afhjelpat, så att minskning i fattigvård och fångvårdskostnad vore att emotse o. s. v.

Det innefattade icke någon öfverdrift, om man antog, att Staten under den närmaste framtiden är i tillfälle att för jernvägsbyggnaderna använda ett belopp, motsvarande nettoafkastningen af de redan färdiga jernvägsbyggnaderna, hvilka år 1867 lemnade en nettoinkomst af 2,970 procent af anläggningskapitalet och hvilka, när nordvestra stambanan och sammanbindningsbanan genom Stockholm blifva färdiga, otvifvelaktigt komme att afkasta minst 3 procent å anläggningskostnaden. Om vidare denna kostnad beräknades komma att

uppgå till omkring 100 millioner samt nettobehållningen alltså utgöra 3 millioner R:dr om året, skulle Staten kunna bestämma utbetalandet af denna summa i räntor å det kapital, som nedlades i jernvägsbyggnader. Staten behöfde i sådant fall, derest en af de garanterade banorna gaf i afkastning t. ex. 3 procent, för denna bana endast tillskjuta 3 procent; gaf banan 5 procent, så inskränktes Statens tillskott till *en* procent, och när banan lemnade fullt 6 procent, upphörde all utgift från Statens sida.

De af motionären föreslagna banorna komme nemligen öfver hufvud att gifva åtminstone 2 procent i nettobehållning, så att Statens tillgångar ej behöfde anlitas för mera än 4 procent af den till räntor å anläggningskapitalet erforderliga summan; och man skulle således, med tillägg af den såmedelst till 1½ million uppgående nettotinkomsten af de nya banorna, komma till 4½ millioner, en tillräcklig summa till ränta och amortering af 75,000,000 R:dr, hvarmed, om ett billigare byggnadssätt vid en del banor användes, man torde kunna verkställa anläggningen af de banor, motionären föresloge.

Härvid har dock motionären anmärkt, att annuiteten, som efter de första byggnadsåren, eller efter fullbordandet af den första bandelen, borde utgå, icke komme att uppgå till mera än ränta och amortering å det belopp, som för banan utbetaltes och först sedermera småningom komme att stiga till det angifna maximum. Den grundsats, som motionären väsendtligen fasthölle, vore att anläggningarne borde begränsas genom bestämmandet af en längre tid för deras utförande. Man borde icke heller förbise, att, på sätt Trafikstyrelsens sednaste berättelse gäfvade vid handen, inkomsten af de redan färdiga banorna högst betydligt stiger i den mån nya banor tillstöta de befintliga, och att således den ökade inkomsten af dessa torde kunna efter någon tids förlopp tillåta kommande riksdagar att höja det maximum, som motionären nu föreslagit; ty man finge ej förbise, att en växande industri framkallade på behof grundade anspråk å nya kommunikationer.

För den närmaste framtiden måste likväl dels hoppet om dessa begränsas för att förekomma det spekulationsraseri, som eljest kunde förleda till obetänkta anläggningar utan möjlig utsigt till kommunikationer; dels kommunikationernas sträckning någorlunda bestämmas, för att i tid anvisa industrien platserna för sina anläggningar, som, då banorna blefve färdiga, kunde underhålla dem med trafik. Bristen af ett sådant bestämmande på förhand hade onekligen hittills, å ena sidan, tillbakahållit industriela anläggningar och, å den andra, förledt en och annan till inrättandet af nya eller bibehållande och utvidgning af befintliga anläggningar, utan tillräckligt öfvervägande af möjligheten för deras bestånd i täflan med de af läget invid befintliga kommunikationer gynnade.

Hvad

Hvad anginge de finansiella tillgångarna, borde utländsk skuldsättning undvikas. De annuiteter, som dels för jernvägslån, dels för hypothekslån utgå till utlandet bestege sig redan till öfver 12 millioner R:dr. De kunde icke utan äfventyr förökas. Deremot hade den erfarenhet vunnits, att kapitalbildningen inom landet medgåfve upptagandet här hemma af ända till 7 å 8,000,000 R:dr i obligationer årligen.

Beträffande åter den försigtighet, som borde iakttagas till förekommande af öfverdrifvet anlåtande af arbetskrafterna, så skulle användandet af ett kapital af 5 ända till 7 millioner årligen till jernvägsanläggningar i olika orter icke i någon märkbar mån motverka industriens eller jordbrukets tillgång på billig arbetskraft. Genom upplåtandet af terrasseringsarbetet på entreprenad vunnnes det dubbla ändamål, att arbetskostnaden nedsattes och ortens befolkning bereddes tillfälle till arbete.

Med afseende härå borde arbetstiden för de ifrågasatta banorna bestämmas till tolf å femton år med en anläggningskostnad af fem till sju millioner årligen.

Med vidhållande af den grundsats, att 3,000,000 R:dr vore det maximum, hvaröfver Statens räntebetalning utöfver den för de redan nu upptagna jernvägslånen icke i något fall kunde utsträckas, skulle man således kunna medgifva räntegaranti för ett belopp af högst 75,000,000 R:dr, eller också Staten med obligationer till detta belopp kunna inlösa de af bolagen färdigbyggda banorna.

I fråga om företrädet af det ena eller andra af dessa begge nu omnämnda alternativ ville motionären för det närvarande, med afseende å de invändningar, som emot det förstnämnda, ehuru i flera länder antagna, anförts, underställa Riksdagens pröfning jemväl det andra.

I hvilketdera fallet som helst borde bestämmas, hvilka jernvägars anläggande sålunda borde befordras, och dertill förutsattes antagandet af ett jernvägsnät, som tillfredsställde de särskilda orternas behof.

Efter att hafva erinrat, att de orter, som, förutom Norrland, ännu saknade jernvägar, vore, såsom ofvan blifvit antydt, Östergötland, hufvudstadens förnämsta handelsområde, Upland, Westmanland och Dalarne, Calmar län, en väsendtlig del af Kronobergs, Blekinge samt Halland, har motionären hemställt om godkännande af följande jernvägslinier, nemligen:

1:o) en bana från Norrköping öfver Mjölby till Nässjö;

2:o) en bana från Upsala, närmande sig Dannemora, öfver Dalelven vid Söderfors till Margrethills station å Gefle—Dala jernväg;

3:o) en bana från lämplig punkt å norra stambanan genom Westmanland och bergslagera till Ludvika bruk med utgrening till Norberg, i fall den sydligaste af de alternativt uppdagna linierna, såsom motionären föreslog, komme att föredragas;

4:o) en bana från Falun och Insjöns strand genom Stora Tuna, Grängsbergs och Nya Kopparbergs malmfält samt Ramsbergs och Lindesbergs bergslager till lämplig punkt af Köping-Hultbanan;

5:o) en bana från Stockholm eller närmaste del af Vestra stambanan till lämplig isfri uthamn vid Östersjön: Nynäshamnen;

6:o) en sammanbindningsbana från lämplig punkt i trakten af Hallsbergs station öfver Motala till Mjölby å Norrköping—Nässjöbanan;

7:o) en bana från Nässjö station å Södra stambanan, öfver Eksjö och Wimmerby, berörande södra ändan af Kinda kommunikationsled till Westervik;

8:o) en bana från Wexjö till Calmar och Carlskrona; samt

9:o) en bana från lämplig punkt å Södra stambanan till en god hamn å rikets vestra kust, till hvilken bana Boråsbanan i framtiden kunde utsträckas;

hvertill komme, i den mån tillgångarne medgäfve:

10:o) en bana från Filipstad till nordvestra stambanan vid sjön Fryken;

11:o) en bana från Wenersborg eller annan lämplig punkt på Uddevalla—Wenersborgsbanan genom Dalsland till riksgrensens mot Norge, då en bana från Fredrikshall till mötes mot denna bana kommer till stånd.

På grund af hvad här ofvan blifvit anfördt och under förutsättning att ett bolag bildades af Svenska industriidkare och i öfrigt för saken sig intresserande personer, som, med af Kongl. Maj:t fastställt reglemente och med tillräckligt stort kapital, för att kunna vinna så väl Statens som allmänhetens förtroende, tillförbunde sig:

1:o) att öfvertaga byggandet af samtliga återstående stambanor, i den mån de varda beslutade, emot ett på förhand betingadt pris, som i intet fall må öfverstiga hvad i medeltal Staten hittills för dylikt arbete utgifvit;

2:o) att arbetet utföres i öfverensstämmelse med på förhand uppgjord, efter granskning af Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen, af Kongl. Maj:t gillad plan och under samma styrelses kontroll;

3:o) att bolaget åtager sig att uteslutande beställa all erforderlig materiel hos Svenska verkstadsegare och fabrikanter;

4:o) att, i den mån färdiga bandelar till Staten öfverlemnas, i liqid emottaga Statens fyratioåriga amorterings-obligationer; har motionären hemställt,

att Riksdagen måtte besluta öfverlemnandet af återstående stambanors byggande åt ett hufvudsakligen på förestående grunder bildadt bolag och i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla om gillande af detta beslut, så ock att Kongl. Maj:t måtte täckas anbefalla afslutandet med ett så beskafadt bolag af kontrakt om anläggande af här ofvan omförmälda jernvägs-linier, enligt af Kongl. Maj:t gillad plan och kostnadsförslag, emot godtgö-

relse i statsobligationer, till hvilkas förräntande och amorterande under loppet af 40 år Riksdagen torde fastställa en årlig annuitet af 6 procent; och hvilken successive stigande annuitet skulle bestämmas till ett belopp af högst tre millioner Riksdaler Riksmünt årligen, oberäknadt inkomsten af de banor, som komma att anläggas; eller om detta förslag icke af Riksdagen godkännes:

att Riksdagen måtte besluta en räntegaranti under 40 år till ofvan angifna belopp åt ett på ofvan angifna grunder bildadt bolag, som kunde vara sinnadt att anlägga och underhålla trafik å omförmälda jernvägslinier, hvilka efter de 40 årens förlopp skulle i fullt brukbart skick tillfalla Staten.

Förutom ofvannämnda motion, hvilken afser ordnandet af ett jernvägsnät öfver hela riket med undantag af Norrland, hafva åtskilliga framställningar vid innevarande riksdag blifvit gjorda, hvilka angå jernvägsanläggningar inom särskilda delar aflandet. I sådant afseende har blifvit föreslaget:

1:o) *angående Östra stambanan.*

af Herr *E. M. af Klint*, inom Första Kammaren (uti motion N:o 25), att för den händelse Riksdagen anser sig kunna utsträcka jernvägsarbetena till andra, än dem på Nordvestra stambanan, nödiga medel måtte anslås till påbörjande af linien Norrköping—Nässjö;

af Herr *A. Andersson*, inom Andra Kammaren (uti motion N:o 175), att Riksdagen måtte med 1,000,000 R:dr höja den summa, som Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition om Statsverkets tillstånd och behof föreslagit att upplåna samt att detta belopp, 1,000,000 R:dr, måtte anslås att utgå så skyndsamt som möjligt till förberedande arbeten å Östra stambanan inom provinserna Östergötland och Småland, efter den fördelning, Kongl. Maj:t kan finna skäligt bestämma;

af Herr *J. Erickson*, inom Andra Kammaren (uti motion N:o 244), att, i fall något lån eller annan tillgång kan beredas, behöfliga medel måtte anslås för färdigbyggande af Statens Östra stambana från Norrköping öfver Linköping till Nässjö, eller ock att, i händelse tillräckliga medel ej kunna anskaffas för banans färdigbyggande, 500,000 R:dr måtte anvisas, för att under innevarande år användas till förberedande arbeten på oftanämnda stambana; samt

af Herr C. A. *Rettig*, inom Första Kammaren (uti motion N:o 42), äfvensom Herrar P. *Staaff* och P. *Lithner*, inom Andra Kammaren (uti motion N:o 287), att Riksdagen måtte till utgående under innevarande statsregleringsperiod anslå till fortsättning af Östra stambanan i riktning från Norrköping 1,000,000 R:dr R:mt.

2:o) *angående Norra stambanan:*

af Herr C. A. *Rettig*, som inom Första Kammaren (uti motion N:o 42), och Herrar P. *Staaff* och P. *Lithner*, hvilka inom Andra Kammaren (uti motion N:o 287), i sammanhang med sina härofvän rörande Östra stambanan omförmälda förslag, yrkat att till utgående under innevarande statsregleringsperiod måtte anvisas 1,000,000 R:dr för fortsättning af Norra stambanan i riktning från Upsala till Sala och vidare till Storvik å Gefle—Dalalinien;

af Herr J. *Johansson*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 272) föreslagit, att Riksdagen måtte, till förberedande arbeten för Norra stambanans fortsättning från Upsala till Sala och Storviks station på Gefle—Dalabanan, för denna statsregleringsperiod anslå 1,000,000 R:dr; eller, om sådant ej kan beviljas, att Riksdagen måtte bestämma banans fortsättning i sagda riktning, så att Staten icke måtte komma att betungas med vidare undersökningar därför;

af Herr B. *Benedicks*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 236) hemställt, att Riksdagen måtte bevilja 500,000 R:dr för fortsättandet, så fort sig göra låter, af Norra stambanan från Upsala den kortaste och billigaste vägen till Storviks station på Gefle—Dalabanan, i enlighet med de af Jernvägsstyrelsen upprättade och till Kongl. Maj:t redan ingifna förslag;

af Herr Jan *Andersson*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 296) föreslagit, att Riksdagen måtte för sin del besluta, att Norra stambanans sträckning från Sala tages öfver Avesta, i stället för rakt på Storvik, och att, i sammanhang härmed, nödiga medel anslås till bestridande af kostnaderna för denna bansträckning;

af Herr J. F. *Fredriksson*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 239) föreslagit, att, så vidt omständigheterna det medgifva, Riksdagen måtte anslå 500,000 R:dr för påbörjandet af en stambana, utgrenande sig från Thureberg å Stockholm—Upsalabanan samt gående öfver Sevalle i Westmanlands län till Avesta i Dalarne;

af Herr L. E. *Westblad*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 335) hemställt, att Riksdagen för fortsättande af Norra stambanan från Up-

sala öfver Söderfors till någon anslutningspunkt å Gefle—Dalabanan måtte anslå ett belopp af 500,000 R:dr R:mt;

af Herr *Alb. Lindhagen*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 324) föreslagit att, i sammanhang med öfriga vid riksdagen väckta frågor om anslag till jernvägsbyggnader, jemväl måtte komma i öfvervägande och åtanke två uti Stockholms stadsfullmäktiges underdåniga skrivelse af den 1 Februari 1868 omförmälda jernbanor, nemligen den ena, sträckande sig från Stockholm—Upsalabanan, hufvudsakligen efter den af Kongl. Jernvägsbyggnadsstyrelsen undersökta linien från Thureberg till trakten af Sevalle och derifrån fortlöpande till Norbergs bergslag samt Westerbergslagen och sjön Wessman; och den andra i fortsättning af Norra stambanan från Upsala, först hufvudsakligen i den riktning, som angifves af den utaf bemälda Styrelse undersökta linien öfver Söderfors till Margrethill vid Gefle—Dalabanan, samt derefter ginaste och lämpligaste sträckningen vidare norrut genom Gestrikland och Helsingland till någon punkt i Medelpad, hvarifrån hon kan dela sig i två grenar, nemligen en till Jemtland och en annan i fortsatt riktning norrut till Nylands lastplats vid Ångermanelfven;

af Herrar *G. Asplund, E. V. Almquist, A. F. Beckman, A. G:son Bennich* och *S. P. Bergman*, hvilka inom Första Kammaren (uti motion N:o 50) yrkat, dels att ett belopp, motsvarande kostnaden för anläggning af jernväg från Upsala till Gefle—Dala jernväg i den riktning, som för en sådan jernväg blifver bestämd, måtte dertill anslås, dels beträffande norra stambanans fortsättning norr om Gefle—Dalabanan, under förutsättning att denna jernväg bör byggas smalspårig och kunna åstadkommas för ett pris af högst 400,000 R:dr per mil, och således för en vägsträcka af 37 mil erfordrade ett belopp af 15,000,000 R:dr, hemställt, att detta belopp måtte, för händelse af bifall till Herr Grefve Sparres ofvannämnda förslag, för denna del af norra stambanan anvisas;

af Herr *P. Staaff*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 311) hemställt, att Riksdagen måtte afslå alla sådana jernvägsanläggningar, som skulle åstadkommas med räntegaranti; men om icke destomindre sådan garanti skulle beviljas, det måtte af den summa, som under sådan förutsättning för jernvägsbyggnader beräknas, ett belopp af 15,000,000 R:dr afsättas för jernvägens sträckning norrut från Gefle—Dala-linien; samt

af Herr *Per Andersson*, som inom Andra Kammaren (uti motion N:o 303) föreslagit, att Riksdagen måtte för jernvägsanläggning besluta undersökning på Statens bekostnad af en linie från Upsalabanan öfver Stäket till trakten af Sevalle och vidare genom Norrbo och Wagnsbro härader samt Norbergs bergslag i Westmanland till Smedjebacken i Stora Kopparbergs län.

3:o) *Angående Frövi—Falubanan:*

af Herr *L. M. Nordenfelt*, som inom Första Kammaren (uti motion N:o 15) föreslagit, att Riksdagen måtte för den nära 9 mil långa delen af den föreslagna jernvägen mellan Frövi och Falun, hvilken ligger emellan Frövi station vid Köping—Hult jernväg och Ludvika vid sjön Wessman i Dalarne, för en tid af fyratio år bevilja räntegaranti å fem procent eller en förbindelse att årligen, från den dag nämnda jernväg blifvit för allmän trafik upplåten, gälda den brist uti fem procent årlig ränta på anläggningskostnaden eller på högst sju millioner Riksdaler, som må kunna uppstå å den nettobehållning, hvilken trafiken å denna bana kommer att lemna, under följande vilkor:

1:o) att kommuner, bolag eller personer, hvilkas vederhäftighet af Kongl. Maj:t godkännes, före den 1 November innevarande år till Kongl. Civil-departementet inlemnad ansvarsförbindelser enligt godkänt formulär, att hvar för sig årligen under tjugu års tid, från den dag ifrågavarande jernväg blifvit för allmän trafik upplåten, gälda vissa, tillsammans till minst ett helt uppgående bråkdelar af den brist uti tre procent årlig ränta på anläggningskostnaden eller på högst sju millioner Riksdaler, som må kunna uppstå i den nettobehållning, hvilken trafiken å samma bana kommer att lemna;

2:o) att före den 15 Januari 1870 ett aktiebolag med ett kapital af sju millioner Riksdaler blifvit bildadt och före den 15 Mars samma år inbetalt minst 700,000 Riksdaler, samt åtagit sig att emot åtnjutande af ofvannämnda räntegaranti, enligt arbetsplan och under vilkor i öfrigt, som af Kongl. Maj:t godkännas, före den 15 Oktober 1873 fullborda ifrågavarande jernvägsanläggning med samma spårvidd, som Statens jernvägar samt med erforderliga byggnader, rörlig materiel och andra inventarier, så väl som att å samma jernväg för framtiden underhålla allmän trafik efter taxa och reglemente, som Kongl. Maj:t behogat godkänna;

3:o) att vid bestämmandet af jernvägens anläggningskostnad fem procent årlig ränta på det använda kapitalet under byggningstiden må deruti inbegripas och att vederbörliga räkenskaper med verifikationer öfver omkostnaderna för jernvägens anläggning skola föras och förvaras samt underkastas den kontroll och granskning, som Kongl. Maj:t behogar föreskrifva;

4:o) att, vid beräkning af den årliga nettobehållningen af trafiken, bland utgifterna må uppföras underhåll af bana och byggnader samt öfriga för jernvägens administration och trafikens drifvande nödvändiga omkostnader, men icke nybyggnader och utvidgningar; och att fullständiga räkenskaper med verifikationer öfver utgifter och inkomster för trafiken skola föras och

förvaras samt underkastas den kontroll och granskning, som Kongl. Maj:t behagar föreskrifva; samt

af Herrar *F. W. Åman, Sven Ersson, Erik Dofsen, Harald Ericsson, Liss Olof Larsson, Per Nilsson, J. J. Magnell, A. W. Uhr* och *Anders Eriksson*, hvilka inom Andra Kammaren (uti motion N:o 96) föreslagit, att Riksdagen måtte anvisa och ställa till Kongl. Maj:ts nådiga disposition ett särskildt anslag af 15,000 R:dr R:mt i och för utförandet, medelst dertill förordnade Statens tjenstemän, af en behöflig förnyad undersökning angående den ifrågakämda Frövi—Falubanans lämpligaste sträckning och utläggning samt anläggningskostnad och trafikförhållanden.

4:o) *Angående jernväg mellan Nässjö och Oscarshamn.*

Med tillkännagifvande, att ett bolag bildats, som har för afsigt att redan under innevarande år påbörja denna jernvägsanläggning samt att Engelska ingenjörer och kapitalister förbundet sig att tillsläppa $\frac{2}{3}$:delar af anläggningskostnaden, hvilken beräknats i rund summa till 8 millioner R:dr, deraf $\frac{1}{3}$:del skulle anskaffas genom obligationer, $\frac{1}{3}$:del genom preferensaktier och $\frac{1}{3}$:del genom en andra seriens aktier å 100 R:dr R:mt, har Herr *O. Hedenberg*, uti en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 265), i hvilken Herr *C. J. Svensén* instämt, föreslagit, att för byggande af ifrågavarande jernväg måtte anvisas en million Riksdaler Riksmünt, med en tredjedel under hvarterdera af åren 1869, 1870 och 1871, antingen utan återbetalningsskyldighet eller mot öfvertagande af motsvarande belopp i andra seriens aktier i jernvägsbolaget samt med de vilkor och förbehåll för bevarandet af Statens rätt och säkerhet, som Riksdagen kunde finna lämpligt stadga.

I sammanhang härmed får Utskottet anmäla, att, — sedan Kongl. Maj:t under den 26 sistlidne Februari fastställt bolagsreglor för Nässjö—Oscarshamns jernvägsaktiebolag samt åtskilliga ledamöter i nämnda bolags direktion till Kongl. Maj:t den 8 innevarande månad i underdånighet ingifvit dels en skriftlig anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att för jernvägsanläggningens befrämjande bevilja ett anslag af 1,000,000 R:dr och dels yttranden, afgifna af Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Calmar län samt Landshöfdingen i Jönköpings län — Kongl. Maj:t, vid föredragning af detta ärende, i saknad af nödig utredning om de förhållanden, hvarå nådig Proposition i ämnet skulle kunna grundas, funnit den underdåniga framställningen ej böra föranleda annan åtgärd, än att Kongl. Maj:t, med afseende särskildt å det tillfälle till arbetsförtjenst, som genom företaget skulle beredas den i följd af sistlidna års felslagna skörd nödlidande befolkningen,

lätit under den 9 innevarande månad till Stats-Utskottet öfverlemla samma handlingar.

5:o) *Angående jernväg emellan Nässjö och Ekesjö.*

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 223) har Herr *B. F. Ekerot* föreslagit, att Riksdagen måtte för anläggningen af en jernbana mellan Ekesjö stad och Nässjö jernvägsstation bevilja ett amorteringslån å 700,000 R:dr R:mt, då Ekesjö stad med kringliggande ort tillhandahölle det öfriga för ändamålet erforderliga.

Som denna jernvägsanläggning icke tillförene varit föreslagen, anser sig Utskottet böra upplysa, att, enligt till Utskottet aflemnade undersökningshandlingar samt uppgjord karta och förslag, kostnaden för ifrågavarande jernväg med en längd af 1,87 mil, efter hufvudsakligen samma byggnadssätt, som följts vid Wexjö—Alfvestads jernvägsanläggning, utan rörlig materiel beräknats till 875,000 R:dr, eller med inberäkning af sådan materiel till omkring 1,050,000 R:dr.

6:o) *Angående jernväg emellan Lidköping och Håkantorp.*

Herr *Wilhelm Nilson* har äfven vid denna riksdag, uti en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 258) förnyat den vid trenne föregående riksdagar gjorda framställningen om lånebidrag för denna jernvägsanläggning samt i sådant hänseende hemställt, att Riksdagen till anläggning af en bana mellan Lidköping och Håkantorp af lika spårvidd eller fyra fot, som Uddevalla—Herrljungavägen eger, måtte bevilja ett lån af 598,000 R:dr R:mt, på enahanda vilkor, hvarunder sistnämnda bana vunnit Statens understöd.

7:o) *Angående jernväg emellan Mariestad och Motala.*

Åberopande sina inom Andra Kammaren vid 1867 års riksdag, under N:o 84, och vid sistlidne riksdag, under N:o 227, väckta motioner, har Herr *A. Grewander*, uti en inom samma Kammare nu ånyo väckt motion (N:o 112) anhållit, att till den i Styrelsens för allmänna väg- och vattenbyggnader sednast till Kongl. Maj:t afgifna generalförslag med tillstyrkt statsbidrag

bidrag å 438,000 R:dr antecknade jernvägsanläggning från Moholms station å Vestra stambanan till Mariestad, måtte af Riksdagen beviljas ett låneunderstöd af 452,000 R:dr, att utgå med 226,000 R:dr under hvartera af åren 1870 och 1871 till det bolag, som bildat sig för anläggande af berörda jernväg, och att detta lån måtte lemnas på lika vilkor med dem, som vid 1862—1863 års riksdag bestämdes för låneunderstöd till jernvägsanläggningen emellan Wexjö och Alfvestad samt till flera andra bibanor.

8:o. *Angående jernväg emellan gruffälten vid Billesholm och lämplig punkt å Landskrona—Helsingborgs jernväg.*

I ändamål att medelst jernväg åstadkomma förbindelse mellan de inom Luggude härad af Malmöhus län af Wallåkra stenkolsaktiebolag bearbetade stenkolsfält samt någon punkt å Landskrona—Helsingborgs jernvägar, har nämnda bolag låtit uppgöra alternativa förslag till en dylik jernvägsanläggning, nemligen till Ramlösa, Wallåkra och Tågarps jernvägsstationer, för hvilka olika linier, beräknade till samma spårvidd, som statsbanorna, eller 4,85 fot, anläggningskostnaden, enligt uppgjorda förslag, skulle utgöra:

för linien till Ramlösa	469,000 R:dr
” ” ” Wallåkra	398,000 ”
” ” ” Tågarp	496,000 ”

i hvilka kostnader dock icke inberäknats någon utgift för anskaffande af rörlig materiel, enär trafikens ombesörjande antagits komma att besörjas af Landskrona—Helsingborgs jernvägsbolag.

Med åberopande af dessa kostnadsförslag har Herr *J. T. Berg* uti en inom Första Kammaren väckt motion (N:o 22) föreslagit, att Riksdagen måtte för den jernvägslinie mellan gruffälten vid Billesholm och lämplig punkt å Landskrona—Helsingborgs jernväg, hvilken, efter närmare pröfning, må finnas för ändamålet lämpligast, bevilja ett lånebidrag af 400,000 R:dr, att under 6 å 10 månader successivt af Wallåkra stenkolsaktiebolags styrelse lyftas mot 5 procent årlig ränta från lyftningsdagen och 3 procents årlig amortering ett år efter det banan blifvit färdig, samt att, för den händelse tillgångar härtill ej på annat sätt kunna beredas, det erforderliga beloppet måtte anskaffas samtidigt och i sammanhang med de medel, som komme att upplånas för fortsättande af Nordvestra stambanan; äfvensom att lånesumman måtte, så snart som möjligt, på ofvanomförmälda vilkor bolaget tillhandahållas.

9:o) *Angående jernväg mellan Uddevalla och Fredrikshall.*

af Herr Grefve *A. Ehrensvärd*, som inom Första Kammaren (uti motion N:o 51) hemställt, att, innan frågan om en jernväg från Wenersborg till Fredrikshall afgöres, det måtte tagas under öfvervägande, huruvida icke större fördelar möjligen skulle tillflyta Sverige genom en direkt jernvägsförbindelse mellan Uddevalla och Fredrikshall, med särskildt afseende å möjligheten af att framdeles utsträcka densamma såväl till Christiania som öfver Göteborg och genom Halland till Helsingborg.

Härförutom har till Stats-Utskottets handläggning blifvit öfverlemnad en af Herr *G. C. Witt* inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 193), att Riksdagen måtte ställa en summa af 300,000 Riksdaler till Kongl. Maj:ts disposition, för att, efter Kongl. Maj:ts bepröfvande, användas till förberedande arbeten å sådana jernvägar, för hvilka fullständiga planer, ritningar och kostnadsförslag till Kongl. Maj:t inkommit och som prövas böra genom statsanslag befrämjas.

Innan Utskottet öfvergår till besvarande af de sålunda väckta frågorna, i hvilket omfång och på hvad sätt Staten hädanefter bör befrämja anläggning af jernvägar inom vårt land, anser sig Utskottet böra i minnet återkalla de hufvudsakligaste beslut, som ända ifrån 1853—1854 års riksdag blifvit fattade i fråga om sättet att utföra dessa för den industriela utvecklingen så oundgängliga kommunikationsmedel, äfvensom utreda såväl omfånget af och anläggningskostnaden för de redan utförda eller under arbete varande stambanorna samt den trafikinkomst desamma hittills lemnat, som ock beloppet af den fonderade skuld, som Staten i följd af jernvägsanläggningarne sig åtagit.

Redan vid nämnda riksdag, då jernvägsanläggningar för Statens egen räkning först beslutades, föreslog Kongl. Maj:t genom nådig Proposition af den 16 November 1853, bland annat, att såsom grundsats måtte antagas, att

derefter icke några *jernvägsstambanor* i Sverige få anläggas och utföras anorlunda, än medelst Statens omedelbara försorg och på dess bekostnad, samt att på den enskilda industrien och företagsamheten i landet måtte få ankomma att företaga och utföra de smärre jernbanor, hvilka för kommunikationsbehof af mindre utsträckning erfordrades. Vid besvarandet af berörda nådiga Proposition tillkännagåfvo Rikets Ständer, uti underdånig skrifvelse af den 18 November 1854, att de, lika med Kongl. Maj:t, ansågo att bestämd skilnad borde göras mellan *stambanor*, eller sådana jernvägslinier, som i oafbruten sträckning fortlöpa genom flera provinser eller större del af landet, samt *bibanor*, eller de smärre jernvägar, som antingen gå från och till någon viss landsort eller stöta till och sluta vid någon stambana eller vattenkommunikationsled eller också sammanbinda några närmare hvarandra belägna, för inrikes trafiken viktiga punkter. Rikets Ständer beslutade alltså, bland annat,

att, "med hänsigt till ifrågavarande jernvägsanläggningar inom riket, antages och fastställes den grundsats, att alla stambanor hädanefter anläggas och utföras genom Statens omedelbara försorg samt att sålunda anlagda stambanor med allt hvad dertill hörer komma att anses såsom allmän tillhörighet och stå under Statens tillsyn och förvaltning;"

att "de med stambanors anläggande förenade kostnader bestridas i allmänhet af Staten: dock må vissa delar af sådana jernbanor på enskild bekostnad utföras mot rättighet för Staten att de sålunda anlagda bandelarne, efter deras fullbordande, inlösa i den ordning och på det sätt, som för hvarje särskildt fall, före anläggningens företagande, blifvit stadgadt;"

att, "företagandet och utförandet af de smärre jernvägsanläggningar inom landet, som för kommunikationer af mindre utsträckning erfordras, må ankomma på den enskilda industrien och företagsamheten; börande likväl ingen sådan jernbana, som kan hänföras under egenskapen af allmän väg, få anläggas, innan Kongl. Maj:t, efter skedd anmälan om samma banas riktning och beskaffenhet, dertill lemnat tillstånd; och kommer att på särskild pröfning i hvarje fall bero, om och i hvad mån dylika företag må af Staten understödjas, hvarvid företräde bör tillerkännas anläggningen af sådana jernvägar, som komma att stå i direkt förbindelse med någon af Staten anlagd jernbana."

Jemte meddelande af detta beslut anvisade Rikets Ständer till Kongl. Maj:ts nådiga disposition dels ett belopp af fem millioner R:dr B:co eller 7,500,000 R:dr R:mt för vestra och södra stambanornas påbörjande, dels ett särskildt anslag af 60,000 R:dr B:co eller 90,000 R:dr R:mt, på det Kongl. Maj:t måtte blifva i tillfälle att genom erfarne och sakkunnige män låta, efter anställda noggranna undersökningar och utredningar i både statsekonomiskt och topografiskt afseende och med hänsigt till kommunikationsväsendet i all-

mänhet, uppgöra och utarbete förslag till jernvägars riktningar, anläggnings-sätt och beskaffenhet m. m., samt att, vid derpå följande riksdags början, kunna till Rikets Ständer aflåta nådig Proposition angående verkställigheten af de större jernvägsanläggningar, hvilka derefter borde af allmänna medel bekostas. Sedan de af Rikets Ständer sålunda begärda undersökningar blifvit, genom dertill af Kongl. Maj:t utsedde komiterade, verkställda, framställde Kongl. Maj:t, uti nådig Proposition af den 28 November 1856, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad komiterade yttrat, vissa hufvudgrunder, som vid bestämmandet af stambanornas riktning borde följas, hvarjemte Kongl. Maj:t, med tillkännagifvande, att det system för anläggning af Statens stambanor, som Kongl. Maj:t uti berörda nådiga Proposition till Rikets Ständers pröfning öfverlemnade, stödde sig på dessa hufvudgrunder, förklarade, att då Stockholm, dels såsom rikets hufvudstad, dels genom dess i både militäriskt och kommersielt hänseende viktiga belägenhet, onekligen vore den plats, hvilken vid utstakandet af ett systematiskt jernvägsnät för riket borde företrädesvis tagas i betraktande samt tjena till utgångspunkt, måste i främsta rummet tillses, huru denna punkt, utan att åsidosätta mellanliggande fruktbara provinsers anspråk och behof af underlättade kommunikationer, måtte på ändamålsenligt sätt sammanbindas med Malmö, såsom gränsort i söder, med Göteborg, såsom gränsort och viktigaste handelsplats vid kusten, med Norges hufvudstad samt slutligen med Upsala och de både norr och vester om sistnämnda stad belägna trakter; och föreslog Kongl. Maj:t, i öfverensstämmelse härmed att nedan upptagna jernvägslinier borde anses såsom stambanor, hvilka skulle anläggas och utföras genom Statens omedelbara försorg och på dess bekostnad samt följaktligen utgöra allmän tillhörighet och stå under Statens tillsyn och förvaltning, nemligen:

1:o) Vestra stambanan, gående från Stockholm öfver Södertelje, Katrineholm, Hallsberg, Wiby, Hjulö, Sköfde, Falköping och Alingsås till Göteborg $43\frac{1}{2}$ mil. och borde till den för denna bana beräknade kostnadssumma läggas den för vestra och norra stambanornas förening i Stockholm samt för anläggning af reparationsverkstäder i nämnda stad erforderliga kostnad.

2:o) Nordvestra stambanan, utgående från vestra stambanan i närheten af Porla och sträckande sig öfver Christinehamn, Carlstad och Arvika till riksgränsen vid Magnor $19\frac{1}{4}$ „

3:o) Södra stambanan, utgående från vestra stambanan vid Falköping och sträckande sig, med bibana till Jönköping, öfver Göta-ström, Agghult och Lund till Malmö $31\frac{1}{8}$ „

4:o) Östra stambanan, utgående från vestra stambanan vid Katrineholm och sträckande sig öfver Norrköping, Linköping och

Transport $93\frac{7}{8}$ „

	Transport 93 ⁷ / ₈ mil.
Tenhult till Göta-ström på södra stamlinien, med bibana från	
Tenhult till Jönköping	25 ”
5:o) Norra stambanan från Stockholm öfver Upsala till Sala	11 ³ / ₄ ”
hvilken bana framdeles skulle fortsättas från sistnämnde stad i	
både vestlig och nordlig riktning;	
6:o) Sammanbindningsbanan emellan Örebro och Askersund .	5 ”
	<hr/> Summa 135 ⁵ / ₈ mil;

derför anläggningskostnaden beräknades till ett sammanräknadt belopp af 103,350,000 R:dr eller en medelkostnad af 762,000 R:dr R:mt per mil.

Efter öfvervägande af hvad sålunda blifvit föreslaget, anmälde Rikets Ständer, uti underdånig skrifvelse af den 16 September 1857, hvad först beträffade frågan om antagande af ett visst system, omfattande alla de jernvägsanläggningar, som uteslutande på Statens bekostnad borde utföras, *dels* att sådant vore alltför tidigt, enär undersökningarne i afseende på flera af de jernvägslinier, som skulle ingå i det föreslagna systemet, ännu icke hunnit företagas, än mindre avslutas, samt att det vore särdeles betänkligt att, då fråga vore om företag, hvilka komme att medföra högst betydliga utgifter för det allmänna, i afseende på sättet och ordningen för dessa företags framtida utförande fastställa ett system, hvars ändamålsenlighet och antaglighet så mycket mindre kunde med full tillförsigt bedömas, som dess detaljer icke vore utredda; och *dels* att en utaf Rikets då församlade Ständer till iakttagande under en längre tidsföljd meddelad fastställelse å ett särskildt jernvägssystem, för utförande hvaraf flere Riksdagars sammanstående beslut erfordrades, ingalunda skulle kunna anses betrygga detsammans fortsatta tillämpning och fullföljande, enär kommande Ständer i allt fall vore oförhindrade, att vid anvisandet af de anslagssummor, hvaraf jernvägsanläggningarnes fortgång och fulländning helt och hållet berodde, meddela sådana nya eller förändrade bestämmelser och föreskrifter, att derefter skeende jernvägsarbeten komme att i väsendtlig mån afvika från hvad härom vid föregångna riksdagar blifvit beslutadt. Rikets Ständer hade därför, oberoende af frågan om ett sådant allmänt system, tagit i betraktande, hvilka jernvägsanläggningar under närmaste statsregleringsperiod borde på allmän bekostnad bedrivas, och dervid beslutat, att för Vestra och Södra stambanornas fortsättande samt för anläggande af bangård och reparationsverkstad i Stockholm anslå ett sammanlagdt belopp af 19,600,000 R:dr R:mt, hvaremot för öfriga af Kongl. Maj:t föreslagna stambanor några medel vid nämnda riksdag icke blefvo anvisade. Men, med afseende å angelägenheten deraf, att, innan några andra jernvägsarbeten blefve för Statens räkning företagna, än de, för hvilka anslag under samma riksdag beviljats, noggranna och fullständiga,

icke blott tekniska och topografiska, utan äfven statistiska, landets industri och rörelse i synnerhet omfattande undersökningar blefve anställda, anvisade Rikets Ständer derjemte ett särskildt anslag af Etthundrafemtio tusen R:dr R:mt för bestridandet af de kostnader, som med dessa undersökningar vore förenade.

I anledning af sistnämnda beslut behagade Kongl. Maj:t under den 29 Mars 1858 uppdraga ledningen af ifrågavarande undersökningsarbeten åt en komité, hvilken under den 8 November 1859 afgaf sitt af kartor, profiler och kostnadsförslag åtföljda, till trycket befordrade underdåniga betänkande; hvarefter Kongl. Maj:t, uti nådig Proposition af den 17 i sistnämnde månad, under hänvisning till de upplysningar och den utredning detta komitébetänkande innehåller samt med erinran om angelägenheten af de redan beslutade tvänne stambanornas skyndsamma utförande, föreslog Rikets Ständer "att bevilja ett anslag af 25 millioner R:dr, att uteslutande användas till arbetena å Statens förutnämnda tvänne stambanor, nemligen den Vestra från Stockholm till Göteborg, med sammanbindningsbana emellan Hallsberg och Örebro samt den Södra från Malmö till Falköping".

Med hufvudsakligt godkännande häraf beviljade Rikets Ständer, enligt deras till Kongl. Maj:t den 6 Juni 1860 aflättna underdåniga skrifvelse, för fullbordande af Vestra stambanan R:dr 15,796,889: —
 för anläggning af sammanbindningsbanan mellan Hallsberg och Örebro „ 1,762,479: —
 samt för fortsättning af arbetena på Södra stambanan dels från Finjasjön förbi sjön Salen åt Nässjö och vidare öfver Tenhult till Jönköping, dels från Falköping till Jönköping „ 7,440,632: —
 eller tillhopa R:dr 25,000,000: —

Vid 1862 och 1863 års riksdag föreslog Kongl. Maj:t, att Rikets Ständer måtte anvisa det för Södra stambanans fullbordande erforderliga belopp af i jernn summa 10,250,000 R:dr, hvarjemte Kongl. Maj:t, då utväg förefanns att derutöfver bereda tillgång för jernvägsbyggnadernas utsträckning äfven till andra orter af riket, ansåg sig böra till pröfning upptaga Jernvägskomitéens i öfrigt framställda förslag samt dervid tillse, i hvad mån dessa förslag kunde finnas böra under den påföljande statsregleringsperioden bringas till utförande. I afseende på sättet att härvid gå tillväga, förklarade Rikets Ständer, uti sin underdåniga skrifvelse af den 14 September 1863, att ehuru Rikets Ständer ingalunda kunde förneka, att det vore önskligt om stambanornas anläggning kunde öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten samt Staten derigenom befrias från den vidsträckta och invecklade ekonomiska förvaltning, som är en följd af dessa arbetens utförande för Statens egen

räkning, ansågo likväl Rikets Ständer att man under dåvarande förhållanden icke med något hopp om framgång skulle kunna erbjuda åt enskilda eller bolag att verkställa ifrågavarande vidsträckta och kostsamma arbeten. Med anledning af de utaf Kongl. Maj:t gjorda framställningar och efter pröfning af lämpligaste hufvudriktningen för de särskilda banorna, beslutade Rikets Ständer, att till utförande af jernvägsarbeten för Statens räkning anvisa följande anslagssummor att intill 1866 års slut utgå, nemligen:

1:o) för fortsättning och fullbordande af Södra stambanan i den vid nästföregående riksdagen beslutade sträckningen från Mullsjö till närheten af sjön Salen R:dr 10,150,000: —

2:o) för påbörjande af Östra stambanan från Katrineholm öfver Norrköping och Linköping, vester om sjön Sommen till trakten af Nässjö, det för anläggningen af sträckan mellan Katrineholm och Norrköping erforderliga belopp . . . 4,030,000: —

3:o) för Norra stambanans byggande från Stockholm till Upsala, öster om Sigtunafferden 4,672,000: —

4:o) för Vestra stambanans framdragande till Clara sjö och en bangårds anläggande derstädes, gemensam för Vestra och Norra stambanorna 3,070,000: —

5:o) för Nordvestra stambanan dels till utförande af förberedande arbeten å sträckan från riksgränsen, nära Eda glasbruk till trakten af Arvika R:dr 600,000: —
jemte den blifvande behållningen å statslånefonden, beräknad till 400,000 R:dr, hvaraf dock sedermera endast influtit R:dr 370,000: —

R:mt R:dr 970,000: —

samt dels för banans framdragande från lämplig punkt på Vestra stambanan i trakten af Porla öfver Degerfors och Christinehamn . . 5,374,000: — 6,344,000: —

Summa R:mt R:dr 28,266,000: —

Vid den derefter följande 1865—1866 års riksdag beviljade Rikets Ständer:

1:o) för fortsättning och afslutande af de å Nordvestra stambanan från Arvika till riksgränsen mot Norge återstående arbeten . R:dr 2,900,000: —

2:o) för fortsättande af Nordvestra stambanan från Christinehamn öfver Carlstad till Arvika R:dr 500,000: —

3:o) till expropriationer i följd af sammanbindningsbanan genom Stockholm R:dr 500,000: —

Transport R:dr 3,900,000: —

	Transport R:dr 3,900,000 —
samt 4:o) till komplettering af trafikmaterielen å de re-	
dan anlagda stambanorna	R:dr 2,000,000: —
	eller tillhopa R:dr 5,900,000: —

Under de tvänne sednast förflutna riksdagarne hafva anslagen för Statens jernvägsbyggnader uteslutande afsett fortsättande af arbetena å Nordvestra stambanan, för hvilket ändamål vid 1867 års riksdag anvisades, för år 1868 R:dr 2,000,000: —
och vid sistlidne riksdag, för innevarande år „ 3,090,000: —

Enligt hvad bilagda sammandrag öfver de af föregående riksdagar för stambanornas byggande anvisade statsanslag närmare utvisar, uppgå således dessa till ett sammanräknadt belopp af R:mt 91,356,000 R:dr, nemligen:

	Mil.	R:dr R:mt.
för Vestra stambanan	42,7.	35,871,889: —
„ Södra „	35,6.	24,615,632: —
„ linien Hallsberg—Örebro	2,3.	1,762,479: —
„ Östra stambanan mellan Katrineholm och Norrköping	4,5.	4,030,000: —
„ sammanbindningsbanan genom Stockholm	0,3.	3,570,000: —
„ Norra stambanan mellan Stockholm och Upsala	6,2.	4,672,000: —
„ Nordvestra stambanan, hvaraf äro färdigbyggda: linien Arvika—Norska grän-		
sen 3,8.	3,870,000: —	
samt linien Laxå—Christine-		
hamn 5,6.	5,374,000: —	
	9,4.	9,244,000: —
och under arbete:		
linien Christinehamn—Arvika	10,1.	5,590,000: —
till undersökningskostnader		262,288: —
och för tillökning af materielen å de färdigbyggda banorna		2,000,000: —

eller tillhopa för 111,1 mil jernväg, af hvilka
100,7 mil äro för trafiken upplättna

91,618,288: 54.

Om härtill lägges det belopp, som ytterligare erfordras
dels för fullbordande af nordvestra stambanan 5,880,000: —
dels för uppförande af stationshus i Stock-

holm 788,000: —

6,668,000: —

visar sig att sammanräknade kostnadsbeloppet för
ofvanberörde jernvägar, med en längd af 111,1
mil kommer att uppgå till

98,286,288: 54.

Härförutom

Härförutom har Staten från och med år 1848 till närvarande tid, dels med lån å sammanräknadt belopp af 15,975,000 R:dr, dels med anslag å 272,500 R:dr, eller tillhopa 16,247,500 R:dr, understödt anläggningen af enskilda jernvägar till en längd af 49,7 mil, hvartill komma Frykstads jernväg, 0,7 mil, samt linien Örebro—Arboga, 6,8 mil, hvilken icke åtnjutit något direkt statsunderstöd. Sammanräknade längden af dessa jernvägar uppgår till 57,2 mil, af hvilka de, som tillstöta stambanor, utgöra 41,5 mil.

På sätt bilagan Litt. D utvisar, har den summa, som influtit, för de utaf Riksgälds-kontoret utgifna, fonderade statsobligationer uppgått till ett sammanräknadt belopp af. 98,336,213: 64. hvartill bör läggas ännu icke förytttrade obligationer, tillhörande 1868 års engelska lån £ 25,000, eller i R:mt omkring 420,000: —

Summa R:dr 98,756,213: 64.

Om man jemför beloppet af de dels för Statens stambanebyggnader, dels för enskilda jernvägar beviljade statsunderstöd, tillhopa 107,865,788: 54. med beloppet af de genom upptagna fonderade lån influtna och ytterligare påräkneliga medel 98,756,213: 64.

visar sig alltså, att Staten af andra tillgångar för jernvägarne användt 9,109,574: 90. hvaraf dock återbekommits genom afbetalningar å lån till enskilda jernvägsanläggningar 1,440,291: 07.

hvarrefter återstå R:dr 7,669,283: 83.

Den återstående kapitalskulden för de fonderade lånen utgjorde den 1 innevarande månad ett belopp, motsvarande i R:dr R:mt 101,509,177: 78.

De till ränta och amortering af dessa lån erforderliga annuiteter uppgå till R:dr 5,767,571: 67, dervid dock bör erinras att å de till enskilda jernvägsanläggningar utlånta medel under den närmaste framtiden årligen inflyter omkring 700,000 R:dr, och har sammanräknade beloppet af de annuiteter, som från lånens upptagande intill den 1 innevarande månad blifvit af Riksgälds-kontorets medel till lånens amortissementsfonder utbetalda, utgjort tillhopa R:dr 33,950,177: 24.

Om härifrån afdragas de summor, som af trafikinkomsten blifvit till Riksgälds-kontoret levererade „ 3,205,964: 53.

har sålunda Riksgälds-kontorets utgift till ränta och amortering för de till jernvägars anläggande använda fonderade lånemedel intill närvarande tid utgjort 30,744,213: 71.

hvarifrån dock ytterligare kan afräknas hvad som i räntor influtit för de till enskilda jernvägar utbetalda lån och hvilka räntor för den förflutna tiden uppgå till omkring 1,850,000 R:dr.

I afseende på den trafik de redan färdigbyggda delarne af statens stambanor lemnat, anser sig Stats-Utskottet böra erinra, att, enligt trafikstyrelsens för år 1867 afgifna underdåniga berättelse, hela bruttoinkomsten af trafiken från dess första början den 1 December 1856 intill utgången af år 1867 uppgått till ett sammanräknadt belopp af R:dr 26,780,941: 02. deraf användts till drift och underhåll " 17,448,886: 77.
 hvarefter återstå R:dr 9,332,054: 25.

deraf blifvit använda:

till nya byggnader och anläggningar, dels fullbordade, dels ofullbordade R:dr 1,695,274: 59.

till nya inventarier, bestående till största

delen af rörlig materiel " 3,372,841: 68. 5,068,116: 27.

till förlag, nemligen dels materialförlag . " 1,783,236: 25.

dels kassaförlag, innefattande kontanta behållningar i kassorna. . . . R:dr 427,791: 37.

och fordringar öfver skulder . 152,910: 36. 580,701: 73. 2,363,937: 98.

samt till Riksgälds-kontoret inbetalts 1,900,000: —

Summa R:dr 9,332,054: 25.

Trafikstyrelsens berörda berättelse upplyser vidare att, om den anslagna byggnadskostnaden fördelas på den under hvarje år trafikerade väglängden, trafiken, då derifrån uteslutes linien Arvika-Norska gränsen, lemnat följande resultat:

	Per banmil.						Utgifternas förhållande till bruttoinkomsterna.	Öfverskottets förhållande till anläggningskapitalet.
	Bruttoinkomster.		Utgifter för drift och underhåll.		Skilnad mellan bruttoinkomster och utgifter.			
	R:dr.	öre.	R:dr.	öre.	R:dr.	öre.	Procent.	Procent.
År 1858	36,124	55	35,411	33	713	22	98,026	0,092
" 1859	35,375	85	30,417	87	4,957	98	85,985	0,642
" 1860	37,114	74	27,867	24	9,247	50	75,084	1,197
" 1861	40,161	46	32,593	20	7,568	26	81,155	0,980
" 1862	39,572	99	28,869	36	10,703	63	72,952	1,386
" 1863	45,283	88	31,050	21	14,233	67	68,568	1,843
" 1864	48,352	22	31,664	37	16,687	85	65,487	2,161
" 1865	55,581	25	33,216	58	22,364	67	59,762	2,896
" 1866	59,510	82	35,366	14	24,144	68	59,428	3,010
" 1867	61,976	62	37,438	44	24,538	18	60,407	3,036

Vid besvarandet af de i förenämnda motioner gjorda framställningar förekommer i främsta rummet frågan huruvida ett visst system, omfattande alla de jernvägsanläggningar, som på Statens bekostnad eller med understöd af statsmedel böra under den närmaste framtiden utföras, skall till framtida ledning vid dessa arbetens företagande på förhand uppgöras och fastställas. På sätt Utskottet ofvan anmärkt, uppstod redan från början af stambanornas anläggande frågan om antagandet af ett dylikt system, till hvilket jemväl förslag uppgjordes dels af 1856 års jernvägskomité, dels af Öfverste Ericson uti dess samma år i ämnet afgifna särskilda Betänkande. Ehuru Rikets Ständer vid 1856—1858 års riksdag förklarade sig icke vilja uttryckligen antaga och till framtida efterrättelse fastställa ett sådant system, har dock den plan, som dels då af Kongl. Maj:t framlades, dels vidare utvecklades uti Jernvägskomitéens underdåniga Betänkande af den 8 November 1859, till sina hufvudsakligaste delar blifvit under den sedermera förflutna tiden följd. Ehvad man gillar eller ogillar de riktningar, som stambanorna erhållit, måste dock medgifvas, att, om icke berörda plan till ett jernvägssystem varit förut uppgjord, staten säkerligen äfventyrat, att banorna blifvit anlagda i riktningar, som vida mindre tillfredsställt landets allmänna intresse, än som nu varit fallet. Då större delen af de i berörda Komitébetänkande föreslagna stambanor numera blifvit utförda, men behofvet af jernvägsförbindelser derigenom ännu icke kan anses vara fylldt, synes sålunda tiden vara inne att taga under öfvervägande och närmare bestämma de orter, inom hvilka jernvägar skola för Statens räkning eller med understöd af statsmedel under den närmaste framtiden anläggas. Det torde nemligen icke kunna nekas, att, innan man företager arbeten af en så vidt omfattande beskaffenhet, som jernvägsanläggningar, det är oundgängligen nödigt att noga utreda och öfverväga, huru och hvarest dessa arbeten böra utföras, för att med största sannolikhet uppfylla det dermed åsyftade ändamål. Då jernvägarne, i anseende till anläggnings- och trafikknostnadernas betydighet, obestriddligen kunna under en längre tid utöfva en menlig inverkan på Statens finansiella förhållanden, i fall de anläggas utan sammanhang och utan behörigt afseende på ett efter rörelsens behof lämpadt system, synes ock fastställandet af ett dylikt system äfven af sådan orsak vara af behofvet högeligen påkalladt. På sätt Herr Grefve Sparre i sin motion utförligt ådagalagt, måste ock antagandet af en på förhand uppgjord och godkänd plan för jernvägsbyggnadernas utförande utöfva ett välgörande inflytande på landets industri. Utan ett sådant system kan dessutom svårigen undvikas, att flera jernvägar i en framtid behöfva anläggas, än som erfordrats, i fall anläggningarne tid efter annan utföras efter en på förhand uppgjord plan. Om deremot en sådan plan förefinnes, kunna särskilda jernvägsanläggningar, hvilka äro mest af behofvet påkallade, komma till utförande, icke blott för att tillfredsställa ett

lokalt intresse, utan ock för att framdeles ingå i ett hela landet omfattande jernvägsnät. Utskottet inser väl, att, då de beslut, som af Riksdagen det ena året fattas, kunna under ett kommande år upphävas, så kunde, i fall en plan vid innevarande riksdag antoges, densamma af en kommande riksdag ändras eller upphävas. Men denna omständighet synes icke utgöra giltigt skäl att försumma uppgörandet af en sådan plan. Med samma skäl borde Riksdagen ock tveka att fatta beslut i alla andra frågor, i afseende å hvilka kommande Riksdagar kunna upphäva eller ändra Riksdagens beslut. Är systemet eller planen för jernvägarnes fortsatta anläggande riktig och god, så är det att antaga, att den kommer att följas af blifvande Riksdagar, som måste hafva stort gagn af att densamma finnes till ledning för deras beslut. Skulle åter planen framdeles tariffva ändring eller upphäfvande, så står det naturligtvis Riksdagen fritt att derom efter omständigheterna då besluta.

I afseende å en sådan plan torde först böra tagas under öfvervägande, om banorna skola anläggas för Statens räkning eller af enskilda intressenter, samt, i förra fallet, om anläggandet bör ske genom Statens omedelbara försorg eller genom upplåtelse af arbetets utförande åt bolag eller enskilde. Enligt Herr Grefve Sparres förslag skulle anläggandet af jernvägar i Sverige till den stora utsträckning han anser behöflig, öfverlemnas till ett bolag, som ville åtaga sig antingen att på Statens bekostnad och mot godtgörelse i statsobligationer bygga desamma för Statens räkning, eller ock att, mot räntegaranti under 40 år, anlägga dessa jernvägar och å dem underhålla trafik, då banorna efter de 40 årens förlopp skulle i fullt brukbart skick tillfalla Staten. Efter båda dessa alternativ skulle alltså de föreslagna jernvägarne blifva *statsbanor*. Motionären har ock, i enlighet härmed, framlagt ett utsträckt statsbanesystem, deri skulle ingå, ej blott de ännu icke till fullo utförda Östra och Norra stambanorna, utan äfven en mängd andra jernvägar, bildande hvad man skulle kunna kalla ett statsbanesystem N:o 2. I detta andra system har likväl ej upptagits flera jernvägslinier, än som för den närmaste tiden vore mest nödvändiga och hvilka motionären ansett böra anläggas under loppet af 12 å 15 år; men säkerligen innefattar det ej alla banor, som för all framtid behöfva byggas och man kan alltså förutse, att, om man antog och konsekvent tillämpade de af motionären förordade principer, man i sinom tid skulle komma till stambanesystemet N:o 3, och möjligen flera, samt såmedelst för all framtid afvisa tanken på *privatbanors* anläggande, åtminstone i någon större utsträckning. Här framställer sig alltså den frågan, om skäl förefinnes att i någon betydligare mån öka antalet af *Statens egna* banor, eller om icke tiden äfven i vårt land är inne, att hufvudsakligen öfvergå till uppmuntrandet af *privatbanors* anläggning.

Statsbanesystemet har haft sina anhängare och har det ännu, fastän deras antal i de flesta länder väsendtligen förminskats. Det var naturligt att i början af jernvägarnes uppkomst, deras anläggning af Staten skulle framstå såsom den bästa lösningen af frågan. Härtill bidrogo många förhållanden. Af obekantskap med jernvägarnes förmåga att i och för sig kunna vara vinstgivande företag, tvekade enskilde att i dem nedlägga sina kapitaler. Af farhåga att dessa mäktiga medel för industriens utveckling, lagda i enskildas händer, skulle bereda tillfälle till ett farligt öfvervälde öfver närin- garne ansåg man att de borde egas af Staten, såsom mera opartisk och såsom den der icke har annat intresse att bevaka, än landets i dess helhet. Vidare och då det ej kan förnekas, att vissa bansträckor kunna vara relativt mindre uteslutande anlagda för industriens behof, än ega till föremål att befordra Statens egna ändamål, ansåg man ej utan skäl att, för så vidt dessa bansträckor ej vore nog ekonomiskt fördelaktiga för att af enskilde anläggas, Staten borde utföra dem på egen bekostnad. Dessa och flera andra omständigheter framkallade under jernvägarnes första tider i de flesta länder förslag om jernvägarnes anläggning af staterna sjelfva och i flera äfven beslut att på sådant sätt till större eller mindre del utföra dem. Att i Sverige de första banorna af någon större utsträckning måste blifva statsbanor var alldeles oundvikligt. Industriens ringa utveckling, särdeles i förhållande till landets vidsträckthet, samt bristen på kapital och företagsamhet gjorde det omöjligt att såsom privatbanor anlägga de för landet erforderliga *stambanor*. Då dessa måste uppfylla Statens behof af tjenliga linier för militära ändamål, postens befordran och dylikt, är det klart, att de icke alltid kunna på samma gång tillfredsställa industrien, enär Statens och industriens behof och fordringar i detta hänseende sällan helt och hållet sammanfalla, utan understundom endast ofullständigt och med svårighet kunna sammanjemkas. Detta förhållande förefinnes i Sverige i högre grad, än i de flesta andra länder och utgjorde därför ett starkt motiv för *stambanornas* öfvertagande och snara fullbordande af Staten. Om således statsbanesystemet i Sverige hvarken kunde eller borde undvikas, har det dock här medfört samma olägenheter som i andra länder. De hufvudsakligaste bland dessa torde vara:

att, då jernvägsrörelsen onekligen sjelf är en industri, Staten ej kan sköta densamma så väl som den enskilde;

att, då Staten eger banorna, taxorna för trafiken ofta måste bestämmas med mindre eller intet afseende på möjligheten att företaget skall bära sig;

att enskilda intressen, ofta af ringa vikt, kunna, då de ej äfventyra egna penningar, föranleda statsbanornas anläggning i riktningar, som hvarken för Statens eller industriens behof äro de fördelaktigaste, ja kanske ofördelaktiga;

att af samma skäl frågor om jernvägsanläggningar understundom afgöras, icke uteslutande på grund af dessas ändamål, utan begagnas för vinnandet af helt andra syften;

att dessa frågor äfven inom Representationen verka skadligt till bildande af partier, som blott ega enskildt intresse till driffjeder; samt

att statsbanesystemet föranleder Statens skuldsättning till en grad, som, derest systemet skulle fullföljas, tilldess landets hela behof af jernvägar blefve uppfyllt, vore omöjlig att bära och som i allt fall försvårar möjligheten för Staten att, i händelse af behof, upplåna medel för ännu viktigare ändamål.

Många och viktiga skäl synas alltså tala därför att ej allt för vidt utsträcka statsbanesystemet. Det synes ock af 1859 års jernvägsbetänkande, att meningen icke varit, att Staten skulle sjelf bekosta andra jernvägar, än dem, som kunde få benämning af *stambanor*, hvarmed förstås sådana hufvudbanor, hvilka afse landets större och allmänna behof af lättade kommunikationer. Men jemte dessa tänkte man sig redan då tre andra slag af jernvägar, nemligen:

dels sådana, som utföras af enskilda bolag i någon af stamliniernas riktning och hvilka Staten skulle ega rättighet att under vissa vilkor inlösa;

dels sådana särskilda större eller mindre, med eller utan understöd af allmänna medel, utförda banor, som afse särskilda inre delars af landet lättade förbindelse med hvarandra, med hafvet eller med de inre segellederna, och som, oansedt de i framtiden kunna komma att med stambanorna förenas, likväl utgöra oberoende kommunikationslinier (såsom t. ex. Gefle—Dala-jernväg, Borås—Herrljunga- samt Herrljunga—Uddevalle-banorna o. s. v.); samt

dels egentliga, så kallade *bibanor*, hvilka stå i omedelbart sammanhang med stambanorna och tjena att sätta dessa i förbindelse med mera aflägsse belägna orter, som ega en rikare befolkning, större fabriker eller bergverk.

Då sålunda statsbanesystemet i Sverige aldrig varit ämnadt att uteslutande uppfylla landets behof af jernvägar och då man äfven i de länder, der statsbanesystemet följts, alltmera funnit skäl att frångå detsamma, finner Utskottet sig icke kunna biträda Herr Grefve Sparres förslag att utsträcka anläggningen af statsbanor till alla delar af riket, utan anser tvärtom tiden vara inne, att genom en noggrann begränsning af de bansträckningar, hvilka för den närmaste framtiden skola för Statens räkning anläggas, möjliggöra öfvergången till privatbanesystemets allmännare införande, hvilket, på samma gång det befrämjar anläggningen af de jernvägar, landet verkligen behöfver, gifver större säkerhet därför, att de blifva lagda der industriens utveckling det fordrar och så konstruerade, att de ej kosta mera, än deras ändamål kräfver, samt att icke alla bördorna kastas på Staten allena.

Härvid får Utskottet yttra den åsigt, att de redan år 1856 föreslagna och nu till större delen utförda stambanorna visserligen böra 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 snara verkställande; men att derefter inga flera jernvägar under den närmaste framtiden böra för Statens räkning anläggas.

De hufvudbanor, tillhörande 1856 års system, hvilka ännu återstå att utföra, äro, oberäknade nordvestra stambanan och sammaubindningsbanan genom Stockholm, blott två, nemligen fortsättningen från Norrköping till Nässjö af den redan år 1863 beslutade Östra stambanan, samt den Norra, hvars sträckning dock ännu icke blifvit bestämd. Det är visserligen en möjlighet, att äfven flera statsbanor kunna i en framtid blifva erforderliga. Men med visshet torde dock kunna antagas, att behofvet af dessa statsbanor för det närvarande ej är så öfvervägande, att deras utförande för Statens räkning icke måste vika för tillvägabringandet af de jernvägsanläggningar, som kunna i vidsträckt mån direkt verka till industriens utveckling.

Beträffande Östra stambanan, så är densamma redan till sin riktning bestämd af 1862—1863 års Riksdag, som, på sätt ofvan är nämnt, "till påbörjande af Östra stambanan från Katrineholm öfver Norrköping och Linköping, vester om sjön Sommen till trakten af Nässjö, anvisade det för anläggningen af sträckan mellan Katrineholm och Norrköping erforderliga belopp af 4,030,000 R:dr." I afseende på denna banas sträckning erfordras således icke vidare något Riksdagens beslut.

Enligt de uppgjorda förslagen har kostnaden för den ännu icke anlagda delen af denna bana blifvit beräknad sålunda:

från Norrköping till Linköping 4 mil 7,720 fot	R:dr 3,173,242: —
" Linköping till Nässjö 10 mil 24,500 fot	" 7,436,245: —
	<u>R:dr 10,609,487: —;</u>

hvertill bör läggas för rörelsematerielens ökning till

100,000 R:dr per mil	" 750,013: —
--------------------------------	--------------

så att hela kostnaden för 14 mil 32,220 fot blifver R:dr 11,359,500: —

Norra stambanans riktning har deremot ännu icke blifvit bestämd; och då denna banas anläggning lärer böra företagas så snart den nordvestra banan blir fullbordad och möjligen dessförinnan, torde tiden nu vara inne, att

rörande denna fråga fatta ett afgörande beslut, på det erforderliga detaljundersökningar och andra förberedande åtgärder må kunna i rätt tid företagas.

Frågan om lämpligaste sträckningen för jernvägarne norr om Mälaren har, såsom känt är, varit länge och lifligt omtvistad. Redan inom den första jernvägskomitén uppstodo skiljaktiga meningar derom. Nämnda komité, som föreslog, att den vestra stambanan borde från Stockholm anläggas norr om Mälaren, ansåg visserligen, att den kortaste och minst kostsamma sträckningen för norra stambanan otvifvelaktigt vore dess framdragande öster om Sigtuna-fjärden rakt på Upsala och derifrån till Gefle. Men då komitéen likväl ansåg olämpligt att leda norra och vestra stambanorna i förening öster om nämnda fjärd till Upsala, hvarigenom vestra stambanan, till olägenhet för den större trafiken mellan de vestra orterna och hufvudstaden, skulle utöfver behofvet förlängas samt anläggandet af en stambana på östra sidan om berörda fjärd jemväl utur militärisk synpunkt vore mindre ändamålsenligt, föreslog komitéen, i enlighet med dessa åsikter och till besparande af den stora kostnad, som skulle uppkomma genom att låta både norra och vestra stambanorna utgå från Stockholm i särskilda riktningar, att omförmälda stambanor skulle anläggas i en gemensam sträckning öfver Almare-Stäke till Giresta i närheten af Örsundså, från hvilken punkt den norra stambanan borde utläggas öfver Säfva, Ramsta och Qvarnbolund till Upsala samt vidare fortsättas i nästan rak linie genom Björklinge och Tierps socknar öfver Dalelfven till Gefle. Sedan dåvarande Chefen för Statens jernvägsbyggnader, Öfverste Ericson, uti särskildt afgifvet Betänkande, på anförda skäl, framställt det sedermera af Kongl. Maj:t och Rikets Ständer antagna förslag, att vestra stambanan skulle anläggas söder om Mälaren, och i sammanhang dermed uttalat sin åsigt, att norra stambanan borde utstakas med hufvudsakligt afseende på hvad de norr om Mälaren belägna provinsernas intressen i allmänhet fordrade samt följaktligen icke framdragas i närheten af Mälaren, på sätt komitéen föreslagit, utan deremot från Stockholm ledas öster om Sigtunafjärden kortaste vägen till Upsala och vidare till Sala samt derifrån utgrenas dels i nordlig riktning mot någon punkt på Gefle—Dala jernvägen och dels öster om Linde till Frövi på Köping—Hult-banan, förklarade Kongl. Maj:t, i sin år 1856 till Rikets Ständer i ämnet aflåtna nådiga Proposition, det Kongl. Maj:t ansåge den norra stambanan så mycket heldre böra läggas öster, i stället för vester om Sigtunafjärden, som densamma i denna riktning blefve $2\frac{1}{2}$ mil kortare och anlagd på den bästa lokalen samt äfven mera tillgänglig för de delar af Stockholms och Upsala län, som i en böjning åt öster utskjuta mot hafvet samt vore i stort behof af en dylik kommunikationslinie, hvaremot landet på vestra sidan af samma fjärd

fjärd vore genomskuret af ingående vikar, hvilka underlättade dess förbindelse med Mälaren och hufvudstaden. Att från Upsala, på sätt af komitéén föreslagits, fortsätta linien rakt på Gefle ansåg Kongl. Maj:t, ehuru banan derigenom visserligen blefve kortast, vara mindre lämpligt; ty dels kunde den landväga förbindelsen mellan Stockholm och Gefle, mellan hvilka städer sjöled finnes, icke vara af den jemförelsevis stora vikt, som dessa städers förbindelse med de inre delarne af landet, och dels skulle banan, särdeles den norra delen deraf, i en sådan riktning komma alltför nära Östersjön, med uppoffrande af det inre landets intressen, äfvensom de tvänne städernas, hilkas välstånd och förkofran till viss grad vore beroende af det angränsande landets; och ehuru Kongl. Maj:t sålunda 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, ansåge dock Kongl. Maj:t att, enär lokalundersökningar blifvit förrättade endast för vägen från Upsala till Sala, banan då blott borde definitivt bestämmas att framgå till sistnämnda stad, men att afgörandet af frågan om denna banas utgreningar derifrån borde blifva beroende af den ytterligare utredning och de tekniska undersökningar i orterna, som för slutlig pröfning af frågan vore af nöden.

Uti sin den 16 September 1857 till Kongl. Maj:t aflättna underdåniga skrifvelse, angående föreslagna jernvägs-stamliniers utförande, uttalade Rikets Ständer icke någon mening rörande den för norra stambanan lämpligaste sträckning och funno sig Rikets Ständer icke heller böra bevilja de för densamma af Kongl. Maj:t äskade medel.

Enligt de föreskrifter, som af Kongl. Maj:t meddelades den år 1858 i nåder förordnade Jernvägskomité, skulle komitééns undersökningar omfatta norra stambanan från Stockholm åt Upsala och Sala till någon lämplig punkt på Gefle-Dala-jernvägen. På grund af de undersökningar, komitéén i följd häraf anställde, angående de hufvudsakliga riktningarne för varurörelsen inom det landområde, som komme att genomskäras af norra stambanan och en derifrån till vestra stambanan anlagd sammanbindningsbana, samt på de uti komitééns betänkande (sidd. 82—92) anförda skäl, föreslog komitéén, att norra stambanan från Stockholm måtte anläggas öster om Sigtunafjärden till Upsala och derifrån i rakaste riktning till Sala.

Vidkommande derefter norra stambanans utsträckning från Sala norrut till Gefle—Dala-jernvägen, hade komitéén låtit utstaka och undersöka en linie från Sala till Brovallen nära Dalelven, från hvilken punkt två alternativt uppgångna linier blifvit undersökta, den ena öfver Sonbo med öfvergång af Dalelven vid Brunnbäck och vidare öfver Grytnäs och Garpenberg,

öster om sjön Grycken till Robertsholms station på Gefle—Dala jernväg; den andra, följande Dalelvens högra strand, öfver Avesta och Hedemora, skulle öfvergå elfven vid Uppbo och fortsätta utmed östra stranden af sjön Runn till Korsnäs på nämnda jernväg. Då komitéen ansett den kortaste förbindelsen med Gefle företrädesvis böra afses, men genom antagandet af linien öfver Korsnäs, en omväg af något mer än $2\frac{2}{3}$ mil skulle uppkomma mellan Brovallen och Gefle samt denna linie dessutom på omkring två mils längd ginge i parallel riktning med och på endast $2\frac{1}{4}$ mils afstånd från Strömsholms kanal, hade komitéen funnit Robertsholm vara fördelaktigare såsom anslutningspunkt för norra stambanan med Gefle—Dala-jernvägen.

I anledning af derefter väckt fråga om behofvet af en utredning, hvilkendera väglinien, öster eller vester om Sigtunafjärden, vore den fördelaktigaste för landet i sin helhet, beslöt Kongl. Maj:t under den 7 Mars 1862 uppdraga åt en komité att ytterligare utreda de förhållanden i statistiskt och ekonomiskt afseende, äfvensom andra på frågan inverkan omständigheter, som kunde bestämma företrädet mellan de två ifrågasatta sträckningarne för en jernväg från Stockholm norrut, antingen öster eller vester om Sigtunafjärden, hvarvid jemväl borde af komitéen tagas under öfvervägande, bland annat, frågan om den för rörelsen å denna jernväg ändamålsenligaste anslutningspunkt till Gefle—Dala jernväg. Uti det af denna komité den 17 Juni 1862 afgifna och till trycket befordrade Betänkande, förordades af komiterades pluralitet att stambanan norr om Mälaren borde ledas öfver Almarestäke, vester om Sigtunafjärden, samt från Örsundsbro till trakten af Sevalla kyrka och vidare till Sala, äfvensom från sistnämnda stad till Korsnäs station å Gefle—Dala-jernvägen. I hufvudsaklig öfverensstämmelse med detta förslag förklarade Kongl. Maj:t uti sin till Rikets Ständer under den 25 November 1862 afgifna nådiga Proposition (N:o 47) att Kongl. Maj:t ansåg banan böra från Stockholm ledas vester om Sigtunafjärden till Örsundsbro, med en sidobana derifrån till Upsala, vidare från Örsundsbro i vestlig riktning till trakten af Sevalla kyrka samt derifrån genom Sala till någon lämplig punkt i Dalarne; och föreslog Kongl. Maj:t att Rikets Ständer måtte för utförande af jernvägen mellan Stockholm, Örsundsbro och Upsala bevilja 5,850,000 R:dr. Jemte det Utskottet, till undvikande af allt för stor vidlyftighet, får till upplysning om de olika åsikter, som i denna fråga sökt göra sig gällande, hänvisa till Stats-Utskottets vid 1862—1863 års riksdag afgifna utlåtande N:o 87 (sidd. 18—36), anser sig Utskottet här endast böra upplysa, att Stats-Utskottets då framställda förslag om stambanans ledning vester om Sigtunafjärden med en bibana till Upsala icke af Rikets Ständer godkändes, utan anmälde Rikets Ständer, uti sin underdåniga skrifvelse af den 14 September 1863 (N:o 121, sidd. 40, 41), att Rikets Ständer, på hufvudsakligen enahanda skäl, hvilka af så väl Chefen för

Statens jernvägsbyggnader uti hans år 1856 afgifna utlåtande, som af Kongl. Maj:t uti dess samma år aflättna nådiga Proposition, äfvensom af 1858 års jernvägskomité och en del vederbörande blifvit anförda för norra stambanans framdragande öster om Sigtunafjärden, funnit sistberörda förslag företrädesvis böra vinna afseende; hvadan Rikets Ständer, utan att besluta angående banans vidare utsträckning, pröfvat skäligt att för norra stambanans byggande från Stockholm till Upsala, öster om Sigtunafjärden, anvisa det härför erforderliga belopp 4,762,000 R:dr.

Vid de sedermera förflutna riksdagarne har Kongl. Maj:t icke föreslagit anvisande af medel till fortsättande af några andra stambane-anläggningar, än endast den nordvestra; men vid så väl 1865—1866 års riksdag, som vid riksdagarne 1867 och 1868, har, genom enskilda motioner, af ungefärligen samma innehåll, som de, hvilka vid innevarande riksdag blifvit gjorda, frågan om jernvägsanläggningarne norr om Mälaren fortfarande blifvit Riksdagens pröfning underställd. De olika riktningar för dessa jernvägsanläggningar, som dervid blifvit påyrkade, äro följande:

a) från lämplig punkt å norra stambanan genom Westmanland och bergslagerna till Ludvika bruk med utgrening till Norberg;

b) från Upsala till Sala och vidare till Storvik å Gefle—Dala-linien;

c) från Upsala den kortaste och billigaste vägen till Storvik, i enlighet med det af Jernvägsstyrelsen upprättade och till Kongl. Maj:t ingifna förslag (linien Upsala—Gysinge—Storvik);

d) från Sala öfver Avesta till Storvik;

e) från Thureberg å Stockholm—Upsala-banan öfver Sevalle till Avesta;

f) från Upsala öfver Söderfors till någon anslutningspunkt å Gefle—Dala-vägen;

g) dels från Thureberg till trakten af Sevalle samt derifrån till Norbergs bergslag och vidare till Westerbergslagen och sjön Wessman; dels från Upsala öfver Söderfors till Margrethill å Gefle—Dala-banan samt derefter genaste och lämpligaste sträckningen norrut genom Gestrikland och Helsingland till någon punkt i Medelpad, med en gren till Jemtland och en annan i fortsatt riktning norrut till Nylands lastplats vid Ångermanelfven;

h) från Upsala-banan öfver Stäket till trakten af Sevalle och vidare genom Norrbo och Wagnsbro härader samt Norbergs bergslag till Smedjebacken.

Då bland andra omständigheter, som vid bestämmandet af företrädet mellan olika bansträckningar böra tagas under öfvervägande, äfven ingår de särskilda bansträckningarnes längd och anläggningskostnad, har Utskottet, för underlättande af jemförelsen i detta hänseende mellan de olika linierna, låtit uppgöra följande tabell. De deri upptagna väglängder och beräknade

anläggningskostnader samt afstånd från Stockholm till Upsala och Gefle äro, i fråga om alla från Upsala utgående linier, med undantag af linien Upsala—Avesta—Storvik, grundade på de, genom styrelsens öfver Statens jernvägsbyggnader försorg, åren 1866 och 1867 förrättade undersökningar och uppgjorda eller reviderade kostnadsförslager, i hvilka alla jemväl ingår nödig rörelsemateriel, beräknad till 100,000 R:dr per mil. Beträffande de öfriga i tabellen upptagna vägsträckorna, hafva endast för linierna Thureberg—Sevalla samt Sevalla—Sala—Insjön väglängder och kostnadsberäkningar blifvit af jernvägsbyggnads-styrelsen granskade; varande de återstående liniernas längd och anläggningskostnad endast approximativt beräknade, dels efter äldre undersökningar, dels efter jemförelse med kostnaden för de undersökta linierna.

Af såväl Öfverste Ericssons år 1856 afgifna utlåtande som den sednare jernvägskomitéeens betänkande af år 1859 framgår, att förslaget till norra stambanans förlängning öfver Upsala och Sala till Storvik haft sin grund i bemödandet att söka med en gemensam jernväg tillfredsställa Uplands och Westmanlands behof. Svårigheten att på ett nöjaktigt sätt lösa detta problem beror af den omständigheten, att Uplands förnämsta jernvägsintresse ligger i provinsens östra del och Westmanlands i dess vestra, med 10 à 15 mils afstånd emellan dessa provinser rätta jernvägsområden. Man sökte lösa frågan genom att föreslå en bananläggning midt emellan dessa områden, ehuru den trakt, som den föreslagna jernvägen skulle genomlöpa, under större delen af sin sträckning! från Upsala till Dalefven icke i sig sjelf kan gifva jernvägen någon synnerlig trafik samt i intet hänseende fyller någondera provinsens behof. Antages detta, så måste deraf följa, att försöket bör uppgifvas och val endast uppstå mellan att gifva vardera provinsen jernväg i lämplig riktning, eller om blott *en* jernväg skall anläggas, söka gifva densamma en sådan sträckning, att den i möjligaste måtto uppfyller de angelägnaste behofven. Här möter då det för frågans lösning gynnsamma förhållandet, att behofvet af jernvägar genom Upland är, sedan linien Stockholm—Upsala blifvit anlagd, jemförelsevis af mindre vigt, då deremot Westmanland och dess bergslager hafva ett oafvisligt behof af lämpligt lagda banor, hvilkas snara tillvägbringande utgör ett af de hufvudsakligaste vilkoren för beståndet och den vidare utvecklingen af landets jern-tillverkning. Det torde svårligen kunna nekas, att bergslagera inom Westmanland, Nerike och Dalarna nödvändigt fordra så korta jernvägsförbindelser som möjligt dels med Stockholm, dels med Köping—Hult-banan och vidare till vestra kusten, dels med Mälare-hamnarne och den jernväg, som skall anläggas norr om nämnda sjö och dels slutligen med Gefle—Dala-banan. Om-sättningen af bergslagens produkter och anskaffandet af de för bergslags-orterna erforderliga förnödenheter samt behofvet att genom ändamålsenliga kommunikationer närma afståndet mellan landets malm- och skogstrakter,

	Väglängd.		Beräknad anläggningskostnad		S u m m a.				Afstånd från Stockholm			
	Mil.	Fot.	för hvarje jernvägslinie.	utgörande per mil.	Väglängd.		Beräknad anläggningskostnad		till Gefle.		till Falun.	
					Mil.	Fot.	för hvarje jernvägslinie.	utgörande per mil.	Mil.	Fot.	Mil.	Fot.
Upsala—Gysinge—Storvik	—	—	—	—	9	30,200	7,341,000	746,036	19	24,825	20	32,025
Upsala—Tierp—Gefle	—	—	—	—	9	8,000	7,430,000	805,859	15	13,425	23	35,025
Upsala—Söderfors—Margrethill	—	—	—	—	9	31,650	7,505,000	739,615	17	19,075	23	4,675
Upsala—Dannemora—Gefle	—	—	—	—	10	25,410	8,871,000	829,065	16	30,835	25	16,435
Upsala—Sala	5	22,500	4,512,214	802,171								
Sala—Storvik	7	17,000	6,126,000	820,080	13	3,500	10,638,214	812,388	22	34,125	24	5,325
Upsala—Sala	5	22,500	4,512,214	802,171								
Sala—Avesta	3	9,000	2,665,000	820,000								
Avesta—Storvik	5	10,000	4,327,777	820,000	14	5,500	11,504,991	812,914	24	125	25	7,325
Upsala—Sala	5	22,500	4,512,214	802,171								
Sala—Robertsholm	8	22,450	7,365,560	854,115	14	8,950	11,877,774	833,609	25	20,893	23	29,457
Upsala—Sala	5	22,500	4,512,214	802,171								
Sala—Hedemora	5	12,150	3,967,000	743,232								
Hedemora—Korssnäs	3	26,000	3,280,788	889,212	14	24,650	11,760,002	800,817	28	33,075	21	12,075
Thureberg—Sevalla	7	29,910	6,500,000	830,140								
Sevalla—Sala	1	34,000	1,153,000	594,324								
Sala—Insjön	11	34,000	9,451,000	790,879	21	25,910	17,104,000	763,426	—	—	—	—
Thureberg—Sevalla	7	29,910	6,500,000	830,140								
Sevalla—Avesta	5	8,000										
Avesta—Storvik	5	10,000	8,610,000	820,000	18	11,910	15,110,000	824,264	23	10,110	24	17,310
Thureberg—Sevalla	7	29,910	6,500,000	830,140								
Sevalla—Vessman	10	18,000	9,187,500	875,000	18	11,910	15,687,500	855,798	—	—	—	—
Thureberg—Sevalla	7	29,910	6,500,000	802,549								
Sevalla—Smedjebacken	9	5,000	7,996,528	875,000	16	34,910	14,496,528	854,258	—	—	—	—
Thureberg—Sevalla—Westerås	9	16,410	7,588,750	831,042								
Sevalla—Ludvika	10	18,000	9,187,500	875,000								
Utgrening till Norberg	4	—	3,000,000	750,000	23	34,410	19,776,250	825,555	—	—	—	—
Thureberg—Sevalla	7	29,910	6,500,000	830,140								
Sevalla—Forss	3	19,160	2,410,000	677,000								
Forss—Avesta—Storvik	7	17,000	6,126,000	820,080	18	30,070	15,036,000	798,119	23	28,270	24	35,470

påkalla, att jernvägsanläggningarna erhålla sådan sträckning, att de underlätta rörelsen i alla dessa riktningar. Enligt Utskottets åsigt uppfyller linien Upsala—Sala—Storvik icke berörda fordringar, om man undantager den del deraf, som sträcker sig från Dalelfven till Storvik, hvilken i flera hänseenden är ändamålsenlig, enär den sätter betydande jernverk i förening med Gefle—Dala-banan. Men äfven denna del af jernvägen uppfyller dock icke helt och hållet dessa jernverks anspråk, enär den icke förbinder dem med de söderut belägna grufdistrikten. För de egentliga bruksdistrikten har deremot bansträckningen öfver Upsala och Sala ett olämpligt läge, emedan den är förlagd alltför mycket östligt för att beröra eller på något sätt kunna gagna dessa distrikt. För att förena de stora jernverksdistrikten med en stambana öfver Upsala—Sala—Storvik skulle följaktligen erfordras längre och dyrare bibanor, än om stambanan förlägges i en mera vestlig riktning.

Men förutom den viktiga bestämmelsen att på ett verksamt sätt underlätta industrien bör en på Statens bekostnad anlagd jernväg norr om Mälaren erhålla en sådan riktning, att den dels i militäriskt hänseende motsvarar behovet, dels kan utgöra början till en norr om Gefle—Dala-jernvägen utsträckt bana genom Norrland.

I förra hänseendet torde icke kunna bestridas, att en enda till Upsala på östra sidan om Sigtunafjärden fortsatt jernväg i strategiskt afseende 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.

Hvad åter angår behovet af jernvägens anläggning i en sådan sträckning, att den kan uppfylla Norrlands billiga anspråk, så torde svåriligen kunna förnekas, att det egentliga Norrlands intresse, i fråga om banans riktning söder om Gefle—Dala-vägen, måste underordnas de lokala förhållanden, som der förefinnas. Norrland torde ock desto mindre kunna ega några giltiga skäl att i denna angelägenhet motsätta sig befordrandet af de viktiga ändamål, som afses med en för våra bergslager förmånlig sträckning af ifrågavarande jernväg, som det äfven för Norrland är af stor vikt, om transporten dit af Westmanlands och Nerikes rika malmtillgångar skulle kunna genom ändamålsenliga kommunikationer underlättas. Då i öfrigt en jernväg norr om Mälaren måste anses uppfylla Norrlands behof, blott den på tjenlig punkt tillstöter Gefle-Dala-banan samt icke alltför mycket förlänger afståndet mellan denna anslutningspunkt och hufvudstaden, synes det, som skulle man med visshet kunna antaga, att anläggningen af en jernväg i nordvestlig riktning från hufvudstaden mot bergslagsdistrikten, samt på lämplig punkt fortsatt mot norr till Storvik på Gefle-Dala-banan, icke rimligen kan möta motstånd af dem, som i denna fråga föra Norrlands talan.

De hufvudändamål, hvilka afses med en jernvägsanläggning för Statens räkning norr om Mälaren, kunna, enligt Utskottets åsigt, icke på fullständigare sätt vinnas, än om man, med några smärre förändringar, hufvudsakligen antager den riktning för norra stambanan från Stockholm till Seville, som af Kongl. Maj:t uti dess nådiga Proposition af den 25 November 1862 föreslogs, samt, i stället att draga vägen från Seville till Sala och vidare till lämplig punkt på Gefle-Dala-vägen, förlägger densamma från Seville mera vestligt till Norbergs bergslag samt vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik. En bana i den af Utskottet förordade riktningen är nemligen lämplig såsom militärväg; den genomskär först ett fruktbart jordbruksområde; berör vidare det ostligaste stora grufdistriktet i Westmanland; träffar Dalelven på en för större jernverksanläggningar särdeles lämplig punkt och fortsätter sedermera genom bruksdistrikt ända upp till Gefle-Dalabanen. Dess läge i och för sig gynnar så mycket som möjligt ortsintressena, deribland hufvudstadens, hvars fördelar hittills onekligen vid jernvägsfrågornas afgörande mer än en gång blifvit förbisedda, och hvilka Upsala-Sala-Storviks-linien icke på något sätt kan tillfredsställa. Man torde nemligen svårigen kunna förneka, att det oundgängliga vilkoret för Stockholm att kunna för framtiden bibehålla sitt uråldriga handelsområde inom Westmanlands bergslager, består deri, att statsbanan lägges i förutnämnda hufvudsträckning. Om så ej sker, torde dessa bergslagers rörelse endast hafva valet att öfvergå till Gefle eller Göteborg. Lika oriktigt, som det vore att genom jernvägarnes utläggande i en uteslutande för hufvudstaden gynnsam riktning, söka dittvinga rörelsen, lika oriktigt synes det vara att, utan behof och utan gagn för producenten, söka draga den från en för hela landet så betydelsefull plats som Stockholm. Genom ofvannämnda förslag lemnas rörelsen full frihet att vända sig åt det håll, den finner fördelaktigast.

Men utom de fördelar, denna banriktning i sig sjelf erbjuder, medför den dessutom två andra af stor betydelse. Den underlättar nemligen fortsättandet af en jernväg norr om Mälaren och den förkortar väglängden för de öfriga banor, som bergslagerna behöfva.

En mindre del af ifrågavarande jernvägssträckning har visserligen ännu icke blifvit undersökt, men ungefärliga kostnaden torde dock, i fall banan bygges bredspårig, kunna beräknas sålunda:

Thureberg-Seville	7 mil 29,910 fot	R:mt	6,500,000: —
Seville-Forss	3 mil 19,160 fot	„	2,410,000: —
Forss-Avesta-Storvik, ungefär lika långt, som mellan Sala och Storvik, upptages till lika kostnad, eller	7 mil 17,000 fot	„	6,126,000: —
	18 mil 30,070 fot	R:mt	15,036,000: —

I afseende på norra stambanans utsträckning norr om Gefle—Dala-banan har Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader, uti underdånig skrifvelse af den 21 December 1867, fästat Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet derpå att, ehuru tidpunkten ännu torde vara aflägsen, innan norra stambanan kan utsträckas norr om Gefle—Dala-banan, då ännu återstå att fullborda de ofvanomförmälda banorna söder om nämnda jernväg, så vore det dock, enligt Styrelsens åsigt, icke för tidigt att för den norr om Gefle—Dala-banan belägna vidsträckta delen af riket påbörja utarbetandet af ett på tekniska och topografiska äfvensom statistiska och ekonomiska undersökningar grundadt och efter dervarande förhållanden lämpadt jernvägssystem, i synnerhet som utarbetandet af ett sådant system säkerligen erfordrar lång tid och omfattande undersökningar, samt ett uppgjordt eller åtminstone såsom utförbart sannolikt ansedt jernvägssystem, äfven om dess påbörjande skulle dröja någon tid och det vid utförandet skulle komma att undergå en och annan jemkning, är i flera hänseenden af stor nytta och icke bör lemnas utan afseende vid bedömandet af de frågor, som röra inrättandet af andra kommunikationsanstalter inom landet, hvilka under tiden kunna förekomma och på något sätt dermed sättas i samband. Styrelsen hade dertill samlat de allmänna uppgifter och upplysningar rörande den ifrågavarande landsdelen, hvilka böra ligga till grund för bestämmandet af planen för blifvande detaljundersökningar och dervid, bland annat, inhemtat, att den ifrågavarande delen af landet norr om Gefle—Dala-banan, som skulle utgöra föremål för jernvägsundersökningar, består af en del af Gefleborgs och Kopparbergs län, hela Wester-Norrlands, Jemtlands, Westerbottens och Norrbottens län och har en längd i nordlig riktning af omkring 90 mil och en medelbredd af 25 mil. Hela dess areal utgör 2,223 kvadratmil. Då Sverige beräknas omfatta 3,492 kvadratmil fastland, utgör således denna nordliga del nära två tredjedelar deraf. Den på denna vidsträckta yta sig belöpande folkmängd utgjorde vid 1865 års slut, enligt samma års befolkningsstatistik, 522,615 personer, och då rikets hela befolkning vid samma tid utgjorde 4,114,141 personer, bebor således endast omkring en åttondedel deraf denna nordliga del af landet. Toge man hänsyn endast till de båda nordligaste länen, nemligen Westerbottens och Norrbottens län, så befunnes de utgöra tillsammans icke mindre än 1,331 kvadratmil, således något mer än en tredjedel af rikets areal, men befolkningen derå uppgå endast till 163,339 personer, eller omkring en tjugufemtedel af hela landets folkmängd. Då den talrikaste befolkningen bebor kustlandet på en bredd af 4 till 6 mil och detta kustland har en utsträckning af omkring 70 mil och många hamnar, så skulle densamma i allmänhet icke kunna anses vara vantlottad på kommunikationer, då den har tillgång till en närbelägen och billig sjökommunikation, om icke de långvariga vintrarne afstängde denna väg un-

der en stor del af året, oftast under 6 à 7 månaders tid. En jernbana, som satte detta land i en oafbruten förbindelse med rikets öfriga stambanor söder om Gefle—Dala-banan, skulle, för att komma den största delen af befolkningen till godo, och för att icke komma att genomgå en oländigare och ofruktbar och endast glest befolkad trakt, således dragas utmed kusten på ett afstånd derifrån af 3 à 4 mil, och, med Gefle—Dala-banan till utgångspunkt, skulle dess längd derifrån till Westerbottens södra gräns blifva omkring 35 mil samt fortsatt ända till riksgränsen mot Finland, omkring 70 mil.

Rörande utförbarheten af och kostnaderna för jernvägsanläggning i förutnämnda riktning kunde Styrelsen, utan föregångna undersökningar i dessa afseenden icke uttala någon bestämd åsigt eller uppgifva någon viss summa; men Styrelsen hade dock trott sig, såsom ledning för bedömandet af anläggningskostnaden, böra uttala sin åsigt, att en jernväg i ofvan angifna riktning, och hvilken måste öfvergå de många landet genomskärande vattendrag, som alla hafva sitt ursprung i fjelltrakten vid riksgränsen mot Norge, således i landets vestligaste del, och hvilka på den långa väg de genomlupit, utbildat sig till väldiga vattendrag i närheten af kusten, erfordrar icke allenast betydliga terasseringsarbeten för öfvergången af de många floddalarna och de dem åtskiljande vattendelarna utan ock stora brobyggnader och viadukter af solid konstruktion för att motstå elfvarnes våldsamma flöden, och följaktligen måste blifva ganska kostsam att anlägga, samt att anläggningskostnaden på grund deraf måste blifva större än den, hvartill medelkostnaden uppgått för de redan färdiga stambanorna, hvarvid sådana svårigheter endast i jämförelsevis ringa mån förekommit. Men äfven om en jernbana i denna riktning och af sådan utsträckning skulle kunna, utan alltför stora kostnader, anläggas och under vintertiden till hela sin längd hållas i farbart skick, hvilket sednare väl kunde, hvad den nordligast belägna delen af banan beträffar, vara tvifvel underkastadt, i anseende till de klimatiska förhållanden, som deraf äro en naturlig följd, så egde man grundade skäl betvifla, att en jernbana af sådan utsträckning som denna, och genomgående ett så glest befolkadt land, att hela dess folkmängd på den första delen af banans längd icke uppgår till mer än 10,265 personer och på den nordligaste delen deraf endast till 4,666 personer för hvarje mil af banans längd och hvilken bana derjemte skulle utstå täflan med den billigare sjökommunikationen samt föga gagna landets hufvudsakligaste näringsgren, skogshandteringen, hvars tunga effekter ej kunna bära någon längre jernvägs-transport och hvars verksamhet således skulle inskränkas till forslingen vintertiden af befolkningens öfriga ganska få industrialster och deras förnödenheter, samt hvilken för öfrigt icke skulle gagna landet söder om Gefle—Dala-banan i annat afseende, än i dess handelsförbindelse med Norrland, skulle

skulle, under sådana förhållanden, kunna framkalla en så stor rörelse, att inkomsterna deraf motsvarade de för rörelsens bedrifvande och underhållet erforderliga kostnader.

Det återstode således att undersöka, huruvida en jernbana skulle kunna anläggas för mindre kostnad i någon annan riktning, hvilken, på samma gång den underlättade förbindelsen emellan det norra och södra Sverige, äfven i andra afseenden kunde medföra ett större och allännare gagn för landet, och som hade bättre utsigt att, om icke lemna någon direkt behållning, så åtminstone bära de med driften och underhållet förenade kostnader, än den i förutnämnda riktningen.

Då det vore känt, att hafvet utmed Norges vestkust aldrig tillfryser, att denna kuststräcka i förhållande till sitt nordliga läge har ett mildt klimat, samt att utmed densamma finnas många förträffliga och lätt tillgängliga hamnar, som aldrig tillfrysa, och att flera af de djupt in i landet inskurna hafsvikar och fjordar endast äro några få mil aflägsna från riksgränsen emellan Sverige och Norge, så syntes det, vid betraktande af alla dessa gynnsamma förhållanden, som skulle en jernbana, hvilken, utgående från någon af dessa fjordar, som ega ständigt öppet vatten, kunde ledas i ostlig riktning öfver riksgränsen in åt någon lämplig punkt i midten af Norrland, hvarifrån den kunde vidare fortgå i sydlig riktning, till dess den träffade Gefle—Dalabanan, såväl för Norrland som för det södra Sverige erbjuda stora och afsevärda fördelar.

Då nu Trondhjemsfjorden i Norge har en utsträckning af omkring 10 mil och erbjuder alltid öppna hamnar samt då en i Norge redan anlagd jernbana emellan Trondhjem och Stören derifrån utgår, hvilken jernbana, enligt från Norge meddelade upplysningar öfver der företagna undersökningar, kan fortsättas öfver Rörås och vidare utmed Glommen till Elverum, hvarifrån en jernbana redan är anlagd till Mjösen, hvilket vattendrag står i direkt jernvägsförbindelse med Christiania och således äfven med nordvestra stambanan emellan Arvika och riksgränsen, så ansåge Styrelsen bemälda fjord såsom den ändamålsenligaste utgångspunkten för ifrågavarande bana, och som Storsjön i Jemtland är belägen i midten af och i flera riktningar utgrenar sig inom nämnda provins, hvilken, enligt sammanställande uppgifter, till följd af sin bördiga jordmån och sina fördelaktiga klimatiska förhållanden är särdeles egnad för åkerbruk och boskapsskötsel och äfven har tillgångar för en lönande bergverksrörelse, men hvilka förmåner, till följd af provinsens afskiljda läge, hittills icke kunnat i någon vidsträcktare mån tillgodogöras, så vore det såväl för denna provins som för Norrland i öfrigt tjenligast, att denna bana i sin fortsättning berör detta vattendrag.

Styrelsen ansåge på grund häraf, att jernvägslinien borde söderifrån utgå från Storviks station på Gefle-Dalabanen, fortgå i nordlig riktning till Bollnäs vid Ljusne elf i Helsingland och vidare utmed nämnda elf till Ljusdal, hvarifrån en jernväg är föreslagen att anläggas till sjön Dellen, hvilken sjö redan är satt i jernvägsförbindelse med Hudiksvall. Från Ljusdal skulle linien dragas i nordvestlig riktning, följa Ljusnans vattendrag, fortgå derifrån söder och vester om Storsjön i Jemtland till vestra ändan af denna sjö, hvarifrån den i vestlig riktning skulle nå riksgränsen mot Norge i den så kallade Skurdalsporten samt fortgå i Stjördalselvans dalgång ned till Trondhjems-fjorden.

Från Ljusdal kunde en alternativ linie uppdragas i nordlig riktning, till dess den träffar Indalselvans vattendrag vid trakten af Ragunda, derifrån följa samma vattendrag samt fortgå vidare norr om Storsjön och der träffa den förutnämnda linien. Denna sednare linie hade det företräde, att den fortginge längre i nordlig riktning än den förra, träffades följaktligen förr af de norrifrån kommande och vore bättre belägen för tvärbanors anslutning från Sundsvall och Hernösand; men den blefve längre än den förra och, såväl till följd deraf, som af sannolikt större terrängsvårigheter, dyrare att anlägga.

Efter de på ofvanbeskrifna sätt dragna linierna skulle väglängden emellan Storviks station å Gefle-Dala banan och Trondhjemsfjorden blifva efter det vestligaste alternativet omkring 48 mil och efter det ostligaste omkring 53 mil, hvaraf omkring 6 mil skulle falla på delen emellan riksgränsen och Trondhjemsfjorden. Väglängden emellan mellersta delen af Storsjön i Jemtland och Trondhjemsfjorden skulle komma att, efter båda alternativen, uppgå till omkring 16 å 18 mil.

Ehuru en jernväg i denna riktning icke berör de båda nordligaste länen af Norrland, skulle den det oaktadt äfven för dessa län medföra stor nytta, dels derigenom att förbindelsen med hufvudstaden och det södra Sverige underlättades i mån af denna jernvägs utsträckning norr om Gefle-Dala banan och dels hufvudsakligast derigenom, att den satte trakten kring Storsjön i Jemtland, som endast är 10 å 12 mil aflägsen från Westerbottens södra gräns, i jernvägsförbindelse med ett alltid öppet haf och således öppnade en ny, alltid tillgänglig väg för undsättning för dessa län; och om än landsvägs-transporterna derifrån till de mest aflägsna delarne af de norra länen äro långa, så kunde de dock med den lättnad, ett stadigt vinterföre här bereder, icke anses overkställbara. Härvid borde äfven tagas i betraktande den icke ringa vinst i öfrigt, som skulle uppstå för de båda nordligaste länen genom den utveckling Jemtlands åkerbruk och boskapsskötsel skulle till följd af denna jernvägsanläggning gå till mötes.

Betraktade man dessa liniers läge i förhållande till de inom det inre af Norge föreslagna jernvägar, med hvilka de lätteligen kunna förbindas, så

att de dermed utgöra ett sammanhängande helt, så insåges klart, att dessa jernbanor, en gång fullbordade, måste i strategiskt hänseende vara för landet af största vigt och gifva en betydligt ökad styrka åt de förenade rikenas försvar.

Hvad anläggningskostnaderna för en jernväg efter ettdera af dessa båda alternativ beträffade, så kunde de icke utan föregående detaljundersökningar med tillförlitlighet uppgifvas; men då sådana svårigheter, som, enligt hvad ofvanför är nämndt, skulle möta vid en jernvägs anläggning genom kustlandet utmed Bottniska viken och mycket fördyra densamma, i vida mindre grad förefunnes å de ifrågavarande linierna, hvilka i allmänhet följa vattendragen och öfvergå blott få vattendelare, så skulle det väl kunna antagas, att medelkostnaden per mil icke skulle komma att öfverstiga den för de redan fullbordade stambanorna, eller att den skulle blifva omkring 800,000 Riksdaler per mil.

Då en betydlig nedsättning i anläggningskostnaden för ifrågavarande jernbana skulle kunna göras, dels genom användandet af ett så kalladt smal-spårigt jernvägssystem, hvarmed Styrelsen dock icke afsåge ett sådant, som genom en minskning i spårvidden af några få tum väl medför alla med jernbanor af olika spårvidd förenade olägenheter, utan att i någon mån minska anläggningskostnaden, utan en sådan minskning i spårvidden, hvarigenom verkliga besparingar kunde vinnas, och dels genom att på de ställen, der sådant till följd af lokala omständigheter befunnes fullt motiveradt, använda brantare stigningar och kurvor af mindre radie, än som vid de öfriga stambanorna blifvit iakttagna, samt slutligen genom användandet af billigare byggnadssätt vid broar och viadukter, hvilka för minskning i kostnaden borde endast grundläggas för enkel bana och äfven uppföras af trä, der solidare byggnadssätt skulle blifva alltför kostsamt, och, enär å ifrågavarande jernbana hvarken någon så stor farhastighet, som på Statens öfriga stambanor, vore af behovet påkallad, eller en så stor person- och godstrafik kunde vara att påräkna som på dessa sednare, ansåge Styrelsen, att en sådan jernbana af mindre spårvidd skulle för den norra delen af landet vara fullt motsvarande behovet och äfven i ekonomiskt afseende den ändamålsenligaste.

Då, såsom ofvanför är anfördt, en del af ifrågavarande bana skulle komma att anläggas genom Norge och sannolikt är, att denna del i framtiden komme att förbindas med den från Trondhjem till det inre af landet anlagda banan, hvilkens spårvidd, såväl som spårvidden å de mellan Elverum och Hammar samt emellan Drammen och Randsfjorden i Norge anlagda jernbanorna är 3 fot 6 tum (Engelskt mått), samt det på grund af denna spårvidd konstruerade jernvägssystemet befunnits vara ändamålsenligt och medfört en besparing i anläggningskostnaden af omkring en tredjedel af den för de derstädes utförda bredspåriga jernbanorna, så har Styrelsen, såväl med hänsyn

till nämnda spårvidds ändamålsenlighet för ifrågavarande fall, som till de stora fördelar, som skulle uppstå genom samma spårvidd å de Svenska och Norska jernbanorna, hvilkas framtida förenande till stort ömsesidigt gagn vore att förutse, föreslagit, att vid de undersökningar, som afse Statens jernvägsbyggnaders utsträckning norr om Gefle-Dala banan, nämnda spårvidd af 3 fot 6 tum (Engelskt mått) och ett derefter lämpadt system, äfvensom förutnämnda till besparing i anläggningskostnaderna ledande modifikationer i byggnadssättet för öfrigt måtte få ligga till grund för planernas uppgörande och anläggningskostnadernas beräkning.

Om den norra delen af landet skulle erhålla en efter sin till 522,615 personer uppgående folkmängd lika stor längd stambanor, som landet söder om förutnämnda gränslinie erhållit, eller komme att för sådant ändamål tillgodonjuta en lika stor summa för hvarje person, så skulle den förra uppgå till 19,97 eller nära 20 mil jernbana med samma byggnadssätt, som de söder om Gefle—Dala-banan utförda stambanorna, och den sednare till 16,943,260 Riksdaler.

Det skulle således vara möjligt att för sistnämnda summa eller åtminstone för en kostnad, som icke betydligt öfverstege densamma, tillvägbringa en för Norrland ändamålsenlig jernvägsanläggning, om ett byggnadssätt användes, hvarigenom anläggningskostnaderna kunde minskas till omkring 4 å 500,000 Riksdaler per mil, hvilket, vid jemförelse med kostnaderna för de i Norge anlagda smärre jernbanorna å en svårarbetad terräng, väl skulle vara möjligt, om lokalen icke är alltför ogynnsam.

Då väglängden mellan Gefle—Dala-banan och riksgränsen mot Norge uppgår, enligt hvad ofvanföre är anfördt, för det vestligaste af de föreslagna alternativen till 42 mil och för det ostligaste till 47 mil, skulle, efter nyssnämnda kostnad per mil, det förra erfordra en summa af 16,800,000 å 21,000,000 Riksdaler och det sednare en summa af 18,800,000 å 23,500,000 Riksdaler.

På grund af hvad Styrelsen sålunda anført, har Styrelsen funnit de ofvan angifna riktningarne för en jernvägsanläggning genom Norrland förtädesvis vara förtjenta af en detaljerad undersökning, hvilken, då en del af en sådan jernbana skulle komma att öfvergå Norskt område, borde samtidigt i båda länderna företagas.

Utskottet har ansett de i ofvanberörda hänseende lemnade upplysningar förtjenta af att komma till Riksdagens kännedom för bedömandet af möjligheten af norra stambanans framtida utsträckning norr om Gefle — Dala-banan.

I afseende på sättet att bringa till utförande de ifrågasatta jernvägsanläggningarne har Herr Grefve Sparre, såsom ofvan är nämndt, föreslagit, att byggandet af de återstående stambanorna, i den mån de varda beslutade, måtte öfverlemnas åt ett på uppgifna grunder bildadt bolag, som, efter afslutadt kontrakt, åtog sig deras anläggande, i enlighet med af Kongl. Maj:t gillad plan och kostnadsförslag, emot godtgörelse i statsobligationer, till hvilkas förräntande och amorterande under loppet af 40 år Riksdagen borde fastställa en annuitet af 6 procent.

Beträffande härvid först förslaget, i hvad det rörer upplåtandet åt bolag att bygga de återstående stambanorna, så när — ifall Riksdagen gillar Utskottets här ofvan yttrade åsigt om angelägenheten deraf, att statsbanesystemet icke vinner någon vidare utsträckning, sedan de nu under arbete varande stambanorna jemte den östra och norra hunnit fullbordas, — de jernvägar, hvilka hädanefter komma att för Statens räkning anläggas, blifva till antalet få och, jemförelsevis med dem Staten redan anlagt, af ringa utsträckning, torde skäl ej vara för handen att förändra det hittills begagnade sättet för statsbanornas anläggande genom Statens omedelbara försorg. Bland andra skäl, som för en sådan förändring blifvit anförda, förekommer, dels att Staten i sådant fall icke vidare behöfde ett särskildt embetsverk för banornas byggande, dels att byggnadskostnaden skulle blifva billigare, än då Staten sjelf låter ombesörja byggandet. Härvid torde böra erinras, att ett bolag, som åtog sig dessa vidlyftiga arbetens utförande, säkerligen icke skulle låta sig nöja med en vinst, som endast motsvarade den kostnad, Staten nu får vidkännas för aflönande af Byggnadsstyrelsen och dess tjänstebiträden, samt att, hvad angår förmenandet att sjelfva byggnadskostnaden skulle blifva billigare, skäl saknas till ett sådant antagande, då ett bolag, lika väl som Staten, måste låta utföra arbetet genom antagna ingenjörer, hvilka för sin möda icke lära åtnöjas med ringare betalning af bolaget än af Staten; hvarförutan äfven härvid bör ihågkommas, att bolaget måste beräkna att erhålla vinst på företaget, hvilken vinst icke på annat sätt kan uppstå, än att antingen den betalning Staten skall till bolaget erlægga, blir förhöjd, eller att det arbete, som bolaget lemnar, blir sämre, än om det genom Statens egen försorg utförts. Hvad vidare beträffar förmenandet att Staten kunde af bolaget betinga det vilkor, att endast inhemska materiel finge å banorna användas, så torde Staten lika väl som ett bolag kunna, så vida icke arbetet derigenom fördyras, låta använda inhemska materiel, hvaremot, om den inhemska materielen faller sig dyrare än utländsk, bolaget icke lär underlåta att för den derigenom förhöjda kostnaden skaffa sig godtgörelse af Staten. Hvad slutligen beträffar förmenandet att, om jernvägarne anlades genom bolag, banorna skulle blifva förr färdiga och derigenom kunna inbringa större inkomst åt Statens redan färdiga stambanor, än om jernvägsarbetena skola, såsom på

sednare tider egt rum, bedrifvas med ett ringa årligt kapital, så är Utskottet af den åsigt, att om Riksdagen anser det öfverensstämman med landets ekonomiska fördel att mera, än under sednare åren egt rum, påskynda jernvägsanläggningarnes utförande, sådant lika väl låter sig göra, om arbetena utföras genom Statens egen försorg, som derest de verkställas af ett bolag, enär i begge fallen penningar till arbetets betalande måste anskaffas. I öfrigt torde icke kunna nekas, att anläggningen af en jernväg omfattar så mångfaldiga detaljer, att det svårligen på förhand kan i hvarje särskildt fall bestämmas huru arbetena skola utföras, likasom det torde vara omöjligt att fullständigt kunna kontrollera om och i hvad mån dylika arbeten blifvit med tillräcklig noggranhet utförda.

Vidkommande derefter förslaget att i stället för kontanta penningar använda statsobligationer för liqviderande af banornas anläggningskostnad, så torde det vara obestriddigt, att genom ett sådant liqvidationssätt Staten komme att i mer än ett hänseende blifva lidande. Det är nemligen icke antagligt, att bolaget skulle för obligationerna erlægga det pris, som Staten sjelf genom deras försäljning kunde erhålla. Men om ock så skedde, och Staten för obligationerna af bolaget erhöle till och med högre betalning, än deras gångbara pris, så är det sannolikt, att bolaget på annat sätt skulle göra sig skadeslöst för den förlust det komme att lida på obligationernas realiserande till ett lägre pris än det, hvartill desamma blifvit af bolaget öfvertagna. En entreprenör, som i stället för kontanta penningar betingat sig erhålla obligationer, måste i sina beräkningar uppföra dessa till ett lägre pris, än det gångbara, samt lägga skilnaden på entreprenadsumman, hvarigenom han blir i tillfälle att, om ogynnsamma konjunkturen för obligationernas försäljning skulle inträffa, kunna föryttra dem till underpris. Ett sådant tillvägagående, eller att icke betala ett arbete med kontanta penningar utan med obligationer, kan följaktligen icke undgå att menligt inverka på Statens kredit; och Utskottet anser sig, på dessa skäl, icke kunna understödja Herr Grefve Sparres derom framställda förslag.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer Utskottet,

att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, måtte besluta, att såsom stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, äfven en stambana, utgående från Thureberg på Stockholm-Upsala-banan och derifrån sträckande sig öfver Sevala till Norbergs bergslag och vidare norrut öfver

Dalelven i trakten af Avesta till Storvik på Gefle—Dala-banan, för att derifrån kunna, när statsmagterna sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den riktning och med den spårvidd, som då kan varda bestämd.

Beträffande de här ofvan omförmälda motioner, som angå beviljandet af anslag dels under innevarande år till förberedande arbeten å Östra stambanan, dels under nästkommande år för påbörjande af denna stambanas anläggning, så ehuru det icke torde kunna förnekas att, om Statens tillgångar sådant medgåfve, det skulle vara ur flera synpunkter önskligt om arbetena å denna bana redan under innevarande år kunde taga sin början, hvarigenom jemväl kunde beredas arbetsförtjenst åt befolkningen i de till Östergötland angränsande nödlidande orter, anser sig Utskottet dock icke kunna tillstyrka Riksdagen att nu härtill anvisa några medel, enär sannolikt är att, vid statsregleringens uppgörande för år 1870, den brist, hvilken måste fyllas genom upplåning, kommer att uppgå till ungefärligen det i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående Statsverkets tillstånd och behof beräknade belopp af 3,400,000 R:dr samt Utskottet icke finner rådligt att vid innevarande riksdag besluta upplåning till högre belopp, än som motsvarar de anslag Utskottet i särskildt Utlåtande af denna dag tillstyrkt för fortsättande af arbetena på Nordvestra stambanan samt för uppförande af stationshus i Stockholm. Vid sådant förhållande anser sig Stats-Utskottet böra hemställa, att några medel nu icke må anvisas för Östra stambanans fortsättande från Norrköping till Nässjö.

Vidkommande derefter framställningarne om anslag för Norra stambanans utförande, så får Utskottet under åberopande af de skäl, som här ofvan blifvit anförda mot beviljandet af anslag för Östra stambanans fortsättande, hemställa, att icke heller för Norra stambanans byggande några medel må vid innevarande riksdag beviljas.

Efter att sålunda hafva besvarat ej mindre Herr Grefve Sparres motion, i hvad den angår statsbanors anläggande genom bolag, än ock ofvanomförmälda motioner rörande Östra och Norra stambanorna, skall Utskottet nu taga under öfvervägande bemälde Herr Grefves framställningar, dels om godkännande af vissa jernvägslinier, dels om beslutandet af en räntegaranti under 40 år åt ett på vissa uppgifna grunder bildadt bolag, som kunde vara sinnadt att anlägga och underhålla trafik å omförmälda jernvägslinier, hvilka efter de 40 årens förlopp skulle i fullt brukbart skick tillfalla Staten.

Då Utskottet i sin föregående framställning sökt ådagalägga behovet deraf, att, genom statsbanesystemets begränsning, möjliggöra öfvergången till privatbanesystemets införande, så följer deraf, att Utskottet delar Herr Grefve Sparres åsigt om nyttan och nödvändigheten att för detta sednare system uppgöra en plan, som omfattar de jernvägslinier, hvilka för landets utveckling i industrielt hänseende äro af behovet mest påkallade, och hvilkas utförande till följd deraf anses böra af Staten på tjenligt sätt uppmuntras. Uppgörandet af en sådan plan torde vara desto mera behöfligt, som, efter det *Statens* förnämsta behof af jernvägar blifvit fylldt, de derefter erforderliga jernvägarne skulle komma att bestå af en stor mängd ortsbano, hvar för sig hufvudsakligen betjenande särskilda landsdelars lokala behof.

Alla banor, som nu äro ifrågasatta eller framdeles kunna blifva föreslagna, äro naturligtvis icke af lika vikt. Det blir således i afseende på privatbanorna nödvändigt att klassificera dem under flera afdelningar. För den närmaste framtiden kan understöd icke afses för andra än de viktigaste; och det torde derföre vara nödigt, att Riksdagen tager under öfvervägande hvilka banor skola tillhöra denna kategori. Enligt Utskottets förmenande böra i första rummet upptagas de banor, som afse bergsbrukets befordrande, hvilket vid stambanornas anläggande icke i någon väsendtlig mån kunnat afses. De bergslager, som företrädesvis äro i behof af lättade kommunikationer, äro otvifvelaktigt Westmanlands, Nerikes och Dalarnes. Detta länge insedda behof har framkallat en mängd förslager till jernvägsanläggningar i dessa orter. Då likväl Riksdagen icke torde böra närmare ingå i bestämmandet af banornas läge, utan endast för frågans skyndsammare afgörande uttrycka hvad Riksdagen anser för dessa bergslager behöfligt och således angifva ungefärliga beloppet af det understöd, som för berörda orters jernvägsanläggningar må kunna beviljas, får Utskottet här angifva dem, hvilka Utskottet anser viktigast, nemligen:

Bana från *Frövi* till *Falun* med grenbana till *Insjön*;

Uttersbergsbanans förlängning till trakten af *Ludvika*; samt

Bana från *Ludvika*-trakten till stambanan i *Norbergs* bergslag.

Häri genom torde dessa bergslagers behof af jernvägar vara för den närmaste framtiden fylldt.

Näst

Näst bergslagsbanorna torde böra ifrågakomma:

1:o) *Köping-Hultbanans utsträckning från Köping öfver Westerås till Norra stambanan vid Sevilla;*

2:o) Jernväg från *Wexjö* till *Calmar* och *Carlskrona*;

3:o) Jernväg från *Nässjö* till *Westervik* eller *Oscarshamn*;

4:o) Jernväg från *Norska gränsen* i riktning mot *Fredrikshall* till någon punkt på *Uddevalla-Wenersborgs* jernväg, så belägen att banan kan sträckas till *Göteborg* och längs vestra kusten till *Helsingborg*; samt

5:o) Jernväg från *södra stambanan* till lämplig hamn på *vestra* kusten.

Det vore visserligen önskligt om de ifrågavarande banorna kunde utan Statens biträde komma till stånd. Detta torde dock, åtminstone under närvarande förhållanden, icke kunna påräknas; och då det icke lärer förnekas, att Staten genom banornas anläggning tillskyndas betydande fördelar, torde det icke kunna anses såsom ett för Staten främmande åliggande att på lämpligt sätt befrämja deras anläggning. Detta kan ske hufvudsakligen på tre sätt, nemligen genom *låneunderstöd*, genom *räntegaranti*, eller genom direkt *anslag*. Af dessa har det första blifvit under den förflutna tiden begagnadt för understödandet af våra privata bolagsbanor; men det torde numera knappast vara användbart, synnerligast då fråga är om jernvägsanläggningar i större skala. En bland de förnämsta orsakerna dertill ligger i den omständigheten, att då, såsom billigt är, Staten fordrar ränta på sina utlånta medel, dessa räntebetalningar under första tiden efter jernvägens anläggande blifva svåra att verkställa och ej kunna, såsom räntan på delegarnes egna tillskott, innestå till dess jernvägstrafiken med tiden kan dem ersätta. Då, såsom hittills vanligen egt rum, bolagsmännen sjelfva endast tillsläppt en tredjedel af anläggningskostnaden och Staten såsom lån lemnat de öfriga två tredjedelarne, har det belopp Staten fått för detta ändamål anskaffa, uppgått till alltför stor summa, samt såmedelst i betydlig mån ökat statsskulden.

Det andra sättet, eller att genom *räntegaranti* understödja jernvägsanläggningar, är, om garantien motsvarar full ränta å byggnadskapitalet, ett säkert medel att få banorna anlagda; men detta sätt har olägenheten af Statens inblandning uti och kontrollering af enskildas affärer, dervid det vanligen blir Staten som förlorar. Staten torde nemligen sällan kunna påräkna att erhålla den nedsättning i sin utgift, som borde densamma tillfalla, i den mån jernvägstrafiken ökas. Åtminstone blir detta händelsen vid sådana jernvägar, som icke äro lönande, enär det är ganska lätt att, genom den ringa behållningens användande direkt för jernvägen, undandraga Staten den del af inkomsterna, som bör förminska räntegarantien. Full räntegaranti verkar äfven till framkallande af omogna och mindre nödvändiga företag. Gifves åter räntegarantien till ett belopp, som understiger den vanliga räntan, så

befordrar den naturligtvis endast i mindre mån banornas anläggning af enskilde.

Genom räntegaranti, som ej motsvarar den allmänna räntan, kunna dock jernvägsbolagen icke befrias från den stora och ofta oöfvervinnerliga svårigheten att anskaffa hela byggnadskapitalet. Erfarenheten har visat, huru svårt det är för bolag att få de sista delarne af detta kapital tecknad. Bolagen hafva, till följd deraf, för att kunna utföra de afsedda arbetena, ofta nödgats, genom lån, utfärdande af preferensaktier och andra dylika åtgärder, anskaffa de erforderliga medlen, hvilket stört affärens jemna gång och dess ordnande till alla delegarnes lika fördel.

Af alla dessa skäl anser Utskottet det lämpligaste sättet att uppmuntra enskilda jernvägsanläggningar vara, att Staten understödjer dem med direkt anslag till viss del af den beräknade anläggningskostnaden. Att Staten dock icke kan utfästa sig att obetingadt lemna understöd för alla de jernvägsanläggningar, som kunna ifrågakomma, torde knappt behöfva erinras. Det blir derföre nödigt, icke blott att meddela föreskrift om huru stor del af kostnadssumman må i form af anslag högst kunna beviljas, utan ock att en viss årlig summa härtill anslås, samt att Riksdagen bestämmer hvilka bansträckningar, som anses vara af den vigt, att de må af ett sådant understöd komma i åtnjutande.

Utskottet anser, att det obestriddigt vore ur mera än en synpunkt önskligt, om Staten på förhand anvisade en viss summa att årligen under någon längre tid utgå till understöd för enskilda jernvägsanläggningar, helst det svårligen kan antagas, att bolag skola, i beräkning på möjligheten att erhålla sådant understöd, uppstå, om icke fonder dertill finnas på förhand anslagna, och Utskottet skulle derför icke tveka att tillstyrka, att redan vid innevarande riksdag härtill nödiga medel blefve anvisade. Men då nödig utredning saknas om de jernvägssträckningar, som borde ifrågakomma att af sådant understöd erhålla del, samt om det belopp, som för sådant ändamål kan behöfva anvisas, äfvensom rörande de vilkor, som för understödets tillgodonjutande må föreskrivas, anser sig Utskottet nu endast böra hemställa, att Riksdagen måtte besluta,

att uti underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t måtte pröfva dels hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behovet påkallade under den närmaste tiden af 12 till 15 år, samt den ungefärliga kostnad, hvartill deras anläggning kan antagas uppgå, dels lämpligaste sättet att befordra deras utförande genom ett eller flera enskilda bolag, vare sig genom direkt anslag till belopp af högst $\frac{1}{4}$:del af anläggningskostnaden eller på annat sätt; samt att Kongl. Maj:t

derefter behagade till nästkommande Riksdag aflåta nådig framställning i ämnet, äfvensom att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition anvisa 25,000 R:dr för bestridande af de härmed förenade kostnader.

I afseende å Herr Nordenfelts förslag att för anläggande af en jernväg mellan Frövi station å Köping—Hult-jernvägen samt Ludvika vid sjön Wessman i Dalarne för en tid af fyratio år bevilja en räntegaranti, torde endast behöfva erinras, att Utskottet i nästföregående punkt antydt de betänkligheter, på grund af hvilka Utskottet anser sig icke böra tillstyrka, att Staten må genom beviljande af en sådan räntegaranti uppmuntra anläggningen af enskilda jernvägar; och får Utskottet, med åberopande häraf, hemställa,

att Herr Nordenfelts motion icke må af Riksdagen bifallas.

Hvad angår Herr O. Hedenbergs yrkande att för byggandet af jernväg mellan Nässjö och Oscarshamn måtte beviljas ett anslag af 1,000,000 R:dr R:mt, så har, enligt hvad Utskottet inhemtat, kontrakt om berörda jernvägs anläggande, under den 25 sistlidna Mars redan blifvit afslutadt mellan Direktionen för Oscarshamns jernvägsaktiebolag samt Herrar John Morton & Sons; men, vid det förhållande att planen för jernvägens anläggande icke varit underställd Kongl. Maj:ts pröfning, anser Utskottet frågan om och under hvilka vilkor understöd för ifrågavarande jernvägsanläggning må beviljas, icke för närvarande befinna sig i det skick, att de derom gjorda framställningar kunna af Utskottet understödjas; utan hemställer Utskottet,

att Herr Hedenbergs ifrågavarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

Vidkommande Herr *Ekeroths* motion om beviljande af ett amorteringslån å 700,000 R:dr, för anläggningen af en jernbana mellan Ekesjö stad och Nässjö jernvägsstation, så enär, efter hvad Utskottet inhemtat, denna jernvägssträcka utgör en del af linien Nässjö—Oscarshamn, samt staden Ekesjö tecknat aktier i det för sistnämnda jernvägslinies byggande bildade bolag, hemställer Utskottet,

att Herr *Ekeroths* motion må lemnas utan afseende.

Hvad slutligen beträffar öfriga här ofvan omförmälda motioner om beviljandet af lån för jernvägsbyggnader, får Utskottet, med hänvisande till hvad Utskottet föreslagit rörande framställning till Kongl. Maj:t om lämpligaste sättet att befordra enskilda jernvägsanläggningar, hemställa,

att Riksdagen måtte lemna utan afseende ej mindre ofvan omförmälda motioner om låneunderstöd:

a) af Herr *Wilhelm Nilson* för jernvägsanläggning mellan Lidköping och Håkantorp;

b) af Herr *A. Grenander*, för jernväg mellan Mariestad och Moholm;

c) af Herr *J. T. Berg*, för jernväg mellan gruffälten vid Billesholm och lämplig punkt å Landskrona—Helsingborgs jernväg;

än äfven Herr *G. C. Witts* motion om anvisande af 300,000 R:dr, för att användas till förberedande arbeten å sådana jernvägar, för hvilka fullständiga planer, ritningar och kostnadsförslag till Kongl. Maj:t inkommit och som pröfvas böra genom statsanslag befrämjas.

I afseende å de af Herrar *G. Asplund*, *E. V. Almquist* m. fl. inom Första Kammaren samt Herr *P. Staaff* inom Andra Kammaren väckta motioner om anvisande af ett belopp af 15,000,000 R:dr för norra stambanans fortsättande norr om Gefle, får Utskottet, under åberopande af hvad rörande norra stambanans byggande blifvit anfördt, hemställa,

att dessa motioner må lemnas utan afseende.

Då Utskottet här ofvan hemställt, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition anvisa 25,000 R:dr för bestridande af nödiga undersökningskostnader, anser sig Utskottet sakna skäl understödja de af Herr *P. Andersson* samt Herrar *F. W. Åman*, *Sven Ersson* m. fl. gjorda framställningar om beviljande af särskilda anslag för undersökningar dels för en jernvägslinie från Upsala-banan öfver Stäket till Smedjebacken, dels angående Frövi—Falu-banans lämpligaste sträckning samt anläggningskostnad och trafikförhållanden. Utskottet hemställer alltså,
att berörda motioner icke må till någon särskild åtgärd föranleda.

Slutligen anser sig Utskottet, genom hvad förut blifvit anfördt, hafva besvarat Herr Grefve Sparres motion i hvad densamma rörer förslaget att för jernvägars anläggning bevilja räntegaranti, hvadan Riksdagen behagade finna,

att Herr Grefve Sparres förslag i denna del icke påkallar vidare yttrande.

Stockholm den 20 April 1869.

På Stats-Utskottets vägnar:

Arvid Frison Posse.

Till upplysning rörande de i detta Betänkande behandlade frågor och hvad dermed eger gemenskap bifogas härjemte följande tabeller:

A) Sammandrag öfver beloppet af de från och med 1847—1848 till och med 1868 års riksdagar beviljade anslag för Statens jernvägsbyggnader samt anslag och lån för enskilda jernvägsanläggningar.

B) Sammandrag öfver dels de anslag till bestridande af undersöknings- och anläggningskostnader jemte ökad materiel för Statens jernvägar, dels de anslag och lån för enskilda jernvägsanläggningar, som under åren 1849--1869 blifvit från Riksgälds-kontoret utbetalda.

C) Uppgift på de från Riksgälds-kontoret utbetalda lån till enskilda jernvägsanläggningar, utvisande derjemte de inbetalningar, som för dessa lån årligen böra till Riksgälds-kontoret inflyta under åren 1869—1871.

D) Sammandrag, utvisande ursprungliga beloppet af de utaf Riksgäldskontoret upptagna fonderade statslån, äfvensom huru mycket genom dessa lån Riksgäldskontoret tillgodokommit samt hvad deraf återstår obetaldt.

Reservationer:

af Herr Friherre *C. Beckfrüis*;

af Herr *C. A. V. Kallstenius*;

af Herr *L. M. Nordenfelt*: "För att underlätta den inhemska industriens arbete för jernvägarne anser jag att Riksdagen borde bestämma en viss tid, inom hvilken Östra och Norra stambanorna skola fullbordas och öfverlemna åt Kongl. Maj:t att låta avsluta kontrakt om successiva leveranser under samma tid af de för dessa stambanor erforderliga materialier och inventarier, så vidt de kunna erhållas af inhemska tillverkning till pris, som ej öfverstiga de i utlandet för varor af jemngod beskaffenhet gällande med tillägg af frakt och omkostnader.

Alla industriidkare öfverensstämma deruti, att tillverkningar kunna göras betydligt billigare, om man får sysselsätta samma arbetsstyrka med samma slags arbete under en förut bestämd längre tid, än om, såsom nu måste ske, då jernvägsbyggnadsstyrelsen icke förr än 8 månader förut får veta hvad som skall göras under det följande året, man endast med långa mellantider erhåller stora beställningar, hvilka på kort tid måste fullgöras."

af Herr *A. W. Björck*: "Då Utskottet föreslagit, att beslut nu skola fattas om anläggande af stambanor och om riktningen af dessa, ehuru medel saknas för anläggningarnes påbörjande, har Utskottet, såsom mig synes, förbisett olägenheterna deraf, att den nuvarande Riksdagen lemna föreskrifter om åtgärder, hvilka icke kunna af Riksdagen sjelf bringas till verkställighet, utan helt och hållet ankomma på framtida Riksdagars godtfinnande; äfvensom Utskottet måste anses hafva förfarit i strid med sin egen uppfattning, rörande betydelsen och verkan af dylikt beslut, då Utskottet ansett sig icke böra respektera den förra Representationens åtgärd att för den Norra stambanan anvisa riktningen öfver Upsala. I afseende på denna bana lär det beslut, som nu kan fattas, icke kunna vara mera värdt, än det föregå-

ende, som af Utskottet undanrödjes; och hvad den Östra stambanan angår, är det rörande densamma vid 1863 års riksdag fattade beslutet antingen bindande eller icke. I förra fallet behöfver det icke förnyas och i det sednare har förnyelsen icke säkrare verkan, än sjelfva beslutet. Likasom det sålunda är klart, att de beslut, Utskottet tillstyrkt, komma att sakna den egenskap att vara för framtiden bindande, hvilken egenskap Utskottet förut-satt såsom det enda motivet för beslutet; så måste dessa just därför mera inveckla än förekomma framtida stridigheter rörande de frågor, besluten afse; och då de fördelar den enskilde kan för sina anordningar hemta af beslutet om banornas riktning icke motsvara de olägenheter, som för honom uppstå, derest beslutet ändras och han i sina förhoppningar finner sig sviken, synes allt skäl saknas för de beslut, som i ofvannämnda hänseende blifvit af Utskottet föreslagna."

af Herr *E. Key*, dels mot Utskottets afstyrkande af bifall till Grefve Sparres motion i hvad den rör stambanornas byggande genom bolag och emot betalning i stats-obligationer, dels i anledning deraf att Utskottet icke tillstyrkt anvisandet af bidrag hvarken under detta eller nästkommande år för byggandet af enskilda jernvägar.

Rörande Norra stambanans sträckning:

af Herr *R. Montgomery-Cederhjelm*, emot Utskottets hemställan att Riksdagen måtte besluta riktningen af den Norra stambanan.

af Herr Friherre *Fr. von Essen*: "I afseende å riktningen af Norra stambanan har jag väl med min röst bidragit till den af Utskottet nu föreslagna, emedan jag finner den i hufvudsak lämplig för anläggning af en jernbana från Stockholm till Westmanlands bergslager och deras förening med Dalarne och Norrland, och emedan vid slutlig votering i Utskottet valet ej var fritt mellan den bana jag skulle såsom statsbana velat antaga och den nu föreslagna. Dock vill det synas, som en Norra stambana, utgående från Upsala öfver Söderfors till Margretehill på Gefle—Dalabanan skulle, såsom kortare och billigare, ega företräde, då förstnämnda bana öfver Thureberg—Sevalla—Avesta—Storvik lämpligen kunde befordras genom understöd af Staten, såsom en privat bergslagsbana. Hela den approximativt beräknade kostnaden för denna bana är 15,110,000 R:dr för Söderforslinien 7,505,000 „
 hvadan en besparing af 7,605,000 „

skulle uppstå om Upsala—Margrethillslinien antoges. Denna bana, som lem-
nar en kortare förbindelse mellan hufvudstaden och Norrland, Gefle samt
Fahlun, genomgår dels bördiga Uplandslätter och skogstrakter, dels närmar
den sig ej obetydliga malmfält samt passerar Dal-elfven vid ett större vat-
tenfall (Söderfors), hvarifrån densamma lätt göres segelbar upp till Gysinge.

Om ett belopp, motsvarande hvad som sålunda för Norra stambanan
inbesparats, användes att understödja enskilda banor i Westmanland, så kan
deraf förväntas en snar utveckling af det för de särskilda orterna fördelakti-
gaste privatbane-system, isynnerhet om genom ett billigt smalspårigt bygg-
nadssätt större sträckor kunde vinnas för samma pris. Staten skulle sålunda
för den kostnad Utskottet föreslagit kunna åstadkomma såväl en Norra stam-
bana, som framkalla bergslagsbanor, till betydlig utsträckning i och för
höjande af den industri, som är i så stort behof af detta hjälpmedel för sin
utveckling.

Man invänder måhända att genom anläggande af en bana ifrån Upsala
öfver Sala—Avesta till Storvik skulle målet vinnas genom denna enda, och
för ett pris af 11,504,991 R:dr, deremot kan dock mycket invändas: såsom
att förbindelsen emellan Westerås och Stockholm måste blifva särdeles lång, att
jernvägen mellan Upsala och Sala till en stor del går genom en ödemark,
samt att för all framtid utsigten är stängd för såväl Upland som Westman-
land att på ett för rörelsen fördelaktigt sätt anlägga bibanor.

På anförda skäl får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte såsom Norra stambana, hvilken bör med Sta-
tens medel bekostas, antaga en bana från Upsala öfver Söderfors
till Margrethill på Gefle—Dala jernväg, för att derifrån kunna, när
statsmagterna sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut, i
den riktning och med den spårvidd, som då kan vara bestämd."

af Herr Grefve *L. af Ugglas*: "Ehuru jag icke förnekar att den
sträckning, — ifrån Thureberg öfver Sevalle och Avesta till Storvik — som
Utskottet föreslagit, synes hafva skäl för sig, har jag derom icke kunnat
fatta bestämd öfvertygelse, då delar af denna sträckning ännu icke blifvit un-
dersökta. Andra riktningar, hvaribland en ännu vestligare, djupare inträn-
gande uti Norbergs bergslag, blefvo äfven under öfverläggningarne inom Ut-
skottet föreslagna och det synes mig att, om Riksdagen, för det afsedda må-
let, — denna bergslags förening med Stockholm — vill underkasta sig en
utgift, uppgående till dubbelt emot hvad ginare förbindelse med Gefle-Dalaba-
nan skulle kräfva, skäl vore att noga tillse att sagda mål på bästa sätt kunde
befrämjas. Jag förordade äfven inom Utskottet att för vinnande härutaf en
undersökning och utredning skulle af Kongl. Maj:t begäras. Någon skada
eller

eller tidsförlust kan så mycket mindre af en sådan utredning uppstå, som arbete på denna bana icke under 1870 kan drivas, då anslag härtill icke blifvit anvisade eller föreslagna. Vidblifvande denna åsigt får jag vördsamt föreslå:

att Riksdagen må hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla om undersökning rörande den sträckning, som vid fortsättning af Norra stambanan ifrån någon punkt på Stockholm—Upsalabanen till lämpligt ställe på Gefle—Dalabanen bör följäs; samt att Kongl. Maj:t, efter pröfning af denna fråga, täcktes derom till näst sammanträdande Riksdag aflåta nådig Proposition.

Skulle emellertid Riksdagen vilja godkänna Utskottets förslag om Norra stambanans sträckning, torde dock slutorden . . . "för att derifrån kunna . . . som då kan varda bestämd," böra utgå. Man får icke förbise att Utskottets förslag att bestämma, hvilka banor böra såsom statsbanor anses, oaktadt arbete på dessa icke under budgetsåret ifrågakommer, endast har sitt berättigande uti nödvändigheten att gendrifva det vidt utsträckta statsban-system Grefve Sparres motion förordar. Ej heller må man förgäta att hvad Utskottet i detta afseende tillstyrkt endast kan afse en närmare, inom 10 å 15 år begränsad framtid; ty ingen torde väl föreställa sig att Staten, med fullbordandet af dessa banor, för all tid afslutat sitt arbete. Kan då med den begränsning, man afsett att för viss tidsperiod gifva statsban-systemet, vara förenligt att samtidigt låta ytterligare stambanas byggande framskymta. Då nemligen onödigt för Betänkandets ofvan sagda ändamål är att ingå uti betraktelser öfver hvad en aflägsnare framtid kan medföra, och fullkomligt obestriddigt dessutom att statsmagterna, när de så pröfva skäligen, kunna om ny statsbana besluta, måste de ord jag framhållit, derest de skola hafva någon mening, förknippas med bestämmandena för den tid Utskottets förslag afser. Vid sådant förhållande må man icke förundra sig derest de blifva ansedda såsom ett löfte, om hvars snara uppfyllande de i banans byggande intresserade nog skola påminna, ej heller om öfriga intressen, som Grefve Sparres förslag manat till ansats, skola bibehållas i förhoppning att Riksdagens slutord, rörande statsbanors byggande inom närmare tid, icke är utsagdt. Utur båda dessa synpunkter innebär således denna slutmening en fara och bör den derföre, om Riksdagen ock i öfrigt skulle gilla Utskottets förslag, utgå."

af Herr *L. M. Nordenfelt*: "Uti Utskottets förslag, att Riksdagen måtte bestämma Norra stambanans riktning utan att jemväl bevilja anslag för densamma, har jag ansett mig icke böra deltaga, emedan ett sådant beslut efter mitt förmenande icke vore bindande för framtiden.

Lika litet har jag kunnat förena mig med Utskottets majoritet i fråga om den föreslagna riktningen, hvilken jag anser medföra följande väsentliga olägenheter:

1:o) en alltför stor uppoffring af Statsverkets tillgångar i ändamål att gagna lokala intressen, hvilka dessutom med vida mindre kostnad kunna på annat sätt understödjas;

2:o) en onödigt stor väglängd att för Statens räkning trafikera, med ringa nettobehållning af trafiken, till följd af banans läge nära Mälaren och konkurrens med frakten på denna sjö och på Strömsholms kanal, uti hvilken konkurrens jernvägen, under den tid segelfarten är öppen, icke kan bli den segrande, emedan frakt af en centner gods från Köping till Stockholm på sjön kostar endast sju öre och jernvägen icke kan frakta för så lågt pris;

3:o) en försämring af inkomsterna på Statens jernväg emellan Stockholm och Hallsberg, så snart jernväg blifvit fullbordad emellan Thureberg och Köping öfver Westerås, emedan banan norr om Mälaren kommer att konkurrera om transitotrafiken med banan söder om samma sjö;

4:o) en minskning af trafikbehållningen på Upsalabanan, i stället för en tillväxt af denna behållning, om man utgår från Upsala; och

5:o) nära dubbelt så lång tid för banans fullbordande till Gefle—Dala jernväg, emot om man väljer en af de kortare linierna.

Den väsendtligaste fördelen af den riktning Utskottet föreslagit, eller bergslagens förbindelse både med Stockholm och med Gefle, kan med vida mindre kostnad vinnas genom antagande af den riktning för Norra stambanan, hvilken jag föreslog vid 1863 års riksdag och fortfarande anser lämpligast, nemligen:

att från Upsala fortsätta Norra stambanan i riktning mot Dalelven vid Byfjorden och derifrån till Storvik vid Gefle—Dala jernväg.

Banan komme då att ligga omkring två mil från Sala, öfvergå Dal elfven vid Leknäsforssen, gå förbi Rosse och vid Hede sammanträffa med Sala—Storvikslinien.

En bibana från Forsbo straxt söder om Dal-elfven till Avesta finge då en längd af omkring $2\frac{1}{2}$ mil. Sträckningen från Upsala till Hede är visserligen ej undersökt, men topografiska korpsens karta i $\frac{1}{100,000}$ angifver så väl längden, som ock att icke några ovanliga terrängsvårigheter förekomma i denna riktning.

Jag antager kostnaden för banmil af denna linie ligga emellan motsvarande kostnader för Upsala—Gysinge—Storvik och Sala—Storvikslinierna, eller vara omkring 800,000 R.dr.

Väglängden skulle blifva:

Från Upsala till Forsbo	6 $\frac{1}{4}$ mil
,, Forsbo till Storvik	4 $\frac{3}{4}$ „
	Summa 11 mil

och kostnaden omkring 8,600,000 R.dr.

I denna riktning skulle erfordras omkring 2 mil kortare jernvägsbyggnad och 2,000,000 R:dr mindre kostnad än för Upsala—Sala—Storvikslinien, omkring 3 mil kortare jernvägsbyggnad och 3,400,000 R:dr mindre kostnad än för Upsala—Sala—Avesta—Storvikslinien, omkring 8 mil kortare jernvägsbyggnad och 7,000,000 R:dr mindre kostnad än för Thureberg—Sevalla—Fors—Avesta—Storvikslinien, hvilken Utskottet föreslagit. Dessa sednare båda linier böra enligt mitt förmenande i anseende till terrängsvårigheter emellan Avesta och Storvik beräknas till 500,000 R:dr högre kostnad än Utskottet antagit. Deremot blefve den af mig föreslagna linien Upsala—Forsbo—Rosse—Storvik omkring en mil längre och 1,100,000 R:dr dyrare än Upsala—Söderfors—Margrethills-linien.

Denna förlängning synes mig dock väl uppvägas af den fördel läget närmare bergslagen medför.

Väglängden att trafikera från Stockholm till Storvik öfver Forsbo blefve minst tre mil kortare, än efter Utskottets förslag och dessutom infölle af den förstnämnda trafikvägen nära fem mil mera å Stockholm—Upsalabanan, hvilken i alla händelser måste trafikeras. Från Avesta till Stockholm öfver Upsala blefve ock ungefär lika långt som efter Utskottets förslag.

För Stockholm synes det med afseende på dess täflan med Gefle fördelaktigare, ju nordligare en Westmanlandsbana kommer att anläggas och ju flera banor uppkomma norr om Mälaren, emedan södra Westmanland i alla händelser kommer att tillhöra Stockholms handelsområde.

Emellan Upsala och Dalelven finnas utefter den af mig föreslagna riktningen goda skogar, hvilkas produkter med fördel kunde fraktas både åt Stockholm och åt bergslagen. Vid Kölfors skäres sjön Hallarens vattendrag, hvilket lätt kan göras roddbart åt nordost i förening med Dalelven ända till Söderfors $3\frac{1}{2}$ mil, och åt söder till närheten af Sala 2 mil, i fall man ej skulle föredraga att bygga jernväg till Westerås i riktning förbi Sala.

Med tarfligare beskaffenhet och utrustning än Statsbanornas böra banor icke kosta öfver nedanstående belopp:

från Forsbo till Avesta och Norberg	4	mil.	2,500,000 R:dr
från Norberg till Ludvika eller annan lämplig punkt på Frövi—Falulinien	4	„	3,300,000 „
från Enåker, förbi Sala till Westerås	$5\frac{1}{2}$	„	3,000,000 „
och från Westerås till Köping	$3\frac{1}{4}$	„	1,700,000 „

Summa $16\frac{3}{4}$ mil 10,500,000 R:dr.

Om äfven jernvägar i alla dessa riktningar skulle understödjas med statsmedel, ända till $\frac{1}{3}$ af förutnämnda kostnader, hade man, om mitt förslag blifvit antaget, likväl 3,500,000 R:dr besparade för andra ändamål.

Skulle än dertill i framtiden ytterligare komma understöd för en Thureberg—Westeråsbanan 8 mil med en kostnad af R:dr 5,500,000 och en Upsala—Dannemorabana 4 mil. „ 2,000,000

Summa R:dr 7,500,000

med $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden, eller med 2,500,000 R:dr, hade man ändock utom besparade räntor af statsmedel, utgifvit en million R:dr mindre, än efter Utskottets förslag, oaktadt man åstadkommit så många jernvägar inom Westmanland och Upland, som dessa provinsers innevånare rimligen kunnat begära.

Enskilda aktieegares intressen att bereda sin jernväg inkomst synes ock väl behöfliga, för att åstadkomma nettobehållning af en jernväg i närheten af Mälaren.

Af hvad ofvan blifvit anfördt torde framgå att jervägsanläggningar inom södra delen af Westmanland lämpligast kunna öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten med understöd af Staten, och att norra stambanan bör fortsättas från Upsala i riktning mot Norrland, utan större afvikning åt bergslagen, än som betingas af möjligheten, att med en bibana uppfånga bergslagens trafik. Dessutom anser jag mig böra erinra, att, om jernvägs anläggning till Sevala nödvändigt skall utföras, det genom verkställda undersökningar är ådagalagdt, att, om man utgår från Stockholm—Upsalabanen norr om Märsta station och vidare öfver Erikssund, såsom 1863 års Stats-Utskott föreslog, erhålles omkring $1\frac{1}{2}$ mil mindre jernväg att anlägga, och omkring en million R:dr mindre kostnad än om man utgår från Thureberg.“

af Herr *L. J. Hierta*: “Emot denna punkt i Utskottets Betänkande får jag anmäla min reservation af följande skäl:

Det ena är att det synes mig ändamålslost att bestämma riktningen af en bana, utan att något anslag dertill kan lemnas på samma gång, emedan enligt hvad erfarenheten förut tillräckligt visat ett sådant bestämmande på förhand icke hindrar de intressen, som påyrka en annan riktning, att vid en följande riksdag uppväcka striden ånyo, måhända med ökad bitterhet. Exempel härpå förete sig i den omkastning, som egde rum vid 1859—60 årens riksdag ifrån den af föregående Ständer beslutade riktningen af södra stambanan genom Lagaådalen till antagande af den vida längre och flera millioner dyrare vägen öfver Nässjö; och med den starka meningsskiljaktighet, som nu råder om riktningen af den norra stambanan, kan det knappt betviflas, att ett dylikt försök till förändring af den riktning Utskottet tillstyrkt, skall göras nästa år, eller så snart det kan komma i fråga att på samma gång bevilja anslag.

Det andra skälet är, att, ehuru vid bestämmande af den norra banans riktning, ett hufvudsakligt afseende förtjänar att fästas på hufvudstadens och

bergslagsorternas ömsesidiga intressen, hvilket, om de rätt tillgodoses, äfven bör gifva den bästa utsigten om en lönande trafik, så synes det dock förtjena att tagas i betraktande, huruvida landet norr ifrån hufvudstaden kan vara fullt betjenadt för framtiden med en bana från Thureberg till Seville. I det afseendet förekommer redan att en representant, i sammanhang med föreslåendet af denna sträckning, väckt motion om en annan stambanas dragande derjemte från Upsala rakt norr ut öfver Margretehill åt Gefle, och att en stark påtryckning eger rum för erhållandet af en sådan bana. Å andra sidan har Herr Nordenfelt i sin reservation sökt visa fördelen af en bana åt Bysjön och Rosshyttan till Storvik, hvarigenom enligt hans beräkning skulle besparas 8 mils väg och 7 millioner i penningar i jemförelse med riktningen Thureberg—Seville, och med dessa medel således bibanor kunna byggas, ej blott till Norbergs bergslag, utan ända fram till Grängesberget, eller också från stambanan ned till Westerås, men vägen till Norrland blifva betydligt förkortad. Företrädet af denna riktning framför den öfver Thureberg—Seville tilltror jag mig ingalunda att kunna bedöma, helst då Herr Nordenfelts riktning ännu ej är undersökt; men de skäl han anfört synas mig utgöra en tillräcklig anledning att icke, innan någon sådan undersökning skett, och innan anslag till någon bana kan beviljas, bestämdt uttala sig för den af Utskottet föreslagna riktning, hvilket man framdeles komme att ångra, i händelse det efteråt skulle visa sig, att genom en annan riktning de olika intressena kunde sammanjemkas, och agitation för en ytterligare stambana mera direkt åt Gefle kunde undvikas.

På grund häraf föreslår jag för min del, att något bestämmande af den norra stambanans riktning icke vid denna riksdag må ega rum.“

af Herr P. O. Hörnfeldt: "Ehuru jag, med ledning af de beslut i fråga om jernvägsbyggnader för Statens räkning, som vid flera föregående riksdagar fattats, hyst den förmodan, att icke heller vid denna riksdag någon fråga om stambanebyggnader skulle uppkomma i vidsträcktare mån, än hvad rörde den nordvestra banan, så hafva likväl frågor icke endast om anslag för östra och norra stambanans fortsättning, utan jemväl om anläggning af flera andra nya stambanor blifvit framlagda i afgifna motioner, men alla dessa framställningar hafva, enligt Stats-Utskottets förslag, icke föranledt beviljandet af några anslagsbelopp. Då jag deltagit i de beslut, hvarigenom anslag icke beviljats, har jag naturligtvis i denna del mot Utskottets Utlåtande icke någon erinran att göra. Om emedertid tillgångar dertill kunnat beredas, skulle jag funnits benägen att för åstadkommande af arbetsförtjenst åt en nödlidande befolkning anslå ett högre belopp till ett hastigare fullbordande af den så kallade nordvestra banan — ett sätt för medlens användande, som bäst stått tillsammans med Statens intresse dymedelst, att det påskyndat den tidpunkt, då nordvestra stambanan kunnat börja gifva afkastning.

Deremot förekommer i Stats-Utskottets Betänkande ett beslut, hvilket, fastän egentligen omfattande blott en åsigt, jag icke kunnat biträda, och detta beslut afser riktningen af den norra stambanan, en fråga, som är af desto större vikt, som densamma också samt ytterst innefattar frågan derom, huruvida genom en ändamålsenlig anordning man skall kunna komma derhän att någonsin erhålla en bana genomlöpande hela riket, ty, derest man gifver åt norra stambanan från Stockholm uppåt Gefle—Dala vägen en olämplig riktning, lärer man till den aflägsnaste framtid hänskjuta möjligheten af jernvägens fortsättning norrut.

Hvad nu beträffar den riktning den så kallade norra stambanan rätteligen bör hafva, så har jag ansett att densamma må bestämmas endast med hänsigt till de fördelar landet i dess helhet bör kunna af norra stambanan påräkna, eller att man vid afgörandet häraf bör ställa sig uteslutande på de fosterländska intressenas ståndpunkt. I sådant hänseende bör man derföre tillse, att norra stambanan lägges så, att densamma den möjligen kortaste sträckning förenar med påräkneligheten af en tryggad riklig trafik, att den lägges så, att Staten bör kunna vid den ifrågasatta anläggningen tillika tillgodogöra sig och öka de fördelar en med dryg kostnad redan anlagd jernväg medför, och så, att den icke täflar med och sålunda försvagas af sådana kommunikationsleder, som dels den naturliga lägenheten redan beredt och dels särskilda på allmän bekostnad åstadkomna arbeten medfört, samt att den slutligen lägges så, att den i en ort, för hvars tillgodoseende en enda lämpligen anlagd bana bör i förhållande till landets tillgångar vara fullt tillräcklig, de enskilda intressena icke lemnas tillfälle, att inom en ganska snar framtid med återopande af ortens eljest förbisedda behof påyrka ytterligare en bana norrut, som skulle täfla med den förut anlagda, göra bådadera förlustbringande för det allmänna, och till och med just i följd af ett sådant förlustbringande system omöjliggöra stambanans vidare utsträckning till förening af landets mera skilda delar.

Dessa grundsatser, om de tillämpas på frågan rörande den norra stambanans riktning, föranleda efter min åsigt ovikorligen dertill, att någon annan sträckning icke kan vara lämplig, än den längesedan föreslagna och sålunda längst på dagordningen stående samt redan påbörjade sträckningen Stockholm—Upsala—Sala—Storvik, samt att denna sålunda är den enda riktiga sträckningen, möjligen med den modifikation af det ursprungliga förslaget, som må ligga i en af bergslagernas intresse påkallad böjning af banan från Sala åt trakten af Avesta för beredande af en utfartsväg för Norbergs malmfälts rika tillgångar.

Denna vägsträckning tillgodogör nemligen, jemte det den bibehåller den ursprungliga planen, vårt land fördelarne af en, icke endast betryggande, utan jemväl rikligen ökad trafik på banan Stockholm—Upsala, hvilken bana eljest

skulle årligen åstadkomma en brist, som i längden blefve alltför kännbar, och hvilken icke skulle faktiskt försvinna, då man förr eller sednare tvingades att utsträcka vägen från Upsala i nordlig riktning, enär derigenom den förra bristen på Stockholm—Upsalabanan endast komme att utbytas dels mot en ännu större på den färdigbyggda banan och en ytterligare sådan på den utsträckta delen, samt dels mot en högst betydlig trafikminskning på Thurebergsbanan. Må man icke säga att denna Stockholm—Upsalabanans utsträckning icke är i fråga och icke behöfver ske, ty läser man med uppmärksamhet Herr Grefve Sparres motion i detta hänseende, samt Stockholms Stadsfullmäktiges utlåtande i samma ämne, hvilka båda uttryckligen förklara tvänne banor norrut ovilkorligen behöfliga, så framgår att mäktiga intressen finnas, som dels icke lära underlåta att bearbeta opinionen för den ytterligare utsträckningen af Upsalabanan, och dels understödda af belägenhetens kraf och befolkningens påtryckande anspråk icke alltför länge skola kunna tillbakavisas. Vidare finnes det vid en blick på kartan, hurusom den så kallade Thurebergsvägen nästan ända till Sevala dels skär, dels följer Mälarens vikar och vattendrag, och dels i sin fortsättning uppgår parallelt med och på ett icke betydlig afstånd från Strömsholms kanal, som blifvit med statsmedel bekostad, genom hvilket allt trafiken på denna föreslagna vägsträckning kommer att försvagas af de mäktiga medtäflare, som sålunda troget åtfölja densamma. En enda blick på kartan torde vara tillräcklig att visa, hurusom den af mig föreslagna vägsträckning tillgodogör åt det allmänna fördelarne af Stockholm—Upsalabanan, framlöper utan någon medtäflare samt, utan att dock förbise orternas skäligen anspråk, omöjliggör allt hopp om framgång åt bearbetningar för ytterligare en bansträckning norrut åtminstone på många tiotal af år. Samma blick på kartan utvisar jemväl att väglängden Upsala—Sala—Storvik något så nära och vida mer än Thurebergsbanan genomlöper det inre landet, men tillika ungefärligen utefter en längd af omkring 2 mil från Upsala följer Mälaren på 1 à 1½ mils afstånd; hvarförutan densamma också kan medelst antingen krökning af vägen, eller lättad möjlighet till bibanor gagna bergslagen lika mycket, som den af Stats-Utskottet, i enlighet med Grefve Sparres motion antagna riktningen, och till och med än mera, då man ihågkommer att från skogarne kring vägen Upsala—Sala—Avesta finnes att hemta en ingalunda obetydlig koltillgång.

Jag talade nyss om kartan och i sammanhang dermed torde det vara berättigadt erinra derom, att denna visar, hurusom vägen Upsala—Sala inom sitt södra trafikområde beräknadt till den vanliga vidden af 2 mil upptager större delen af den projekterade vägen från Sevala till Thureberg och till och med flera af de stora jordbruk, hvilkas behof man afsett att fylla medelst den sistnämnda i min tanke onaturliga riktningen af Norra stambanan.

I ett land med icke större kapitaltillgång än Sverige eger, lärer väl också ett icke ovigtigt moment vid afgörandet af sträckningen af en jernväg utgöras af den kostnad, som dermed äf förenad.

I detta fall och med antagande deraf att vägen mellan Sala och Storvik krökes till trakten af Avesta visar sig följande förhållande vid jemförelse af kostnaden vid de olika sträckningarne.

Enligt en af Stats-Utskottets Riksgäldsafdelning till Utskottet aflemnad tabell utgör den beräknade anläggningskostnaden för vägen Thureberg—Sevalla—Avesta—Storvik, i längd uppgående till 18 mil 11,910 fot, R:dr 15,110,000:—

då den deremot för vägen Upsala—Sala—Avesta—
Storvik, i längd 13 mil, 32,500 fot, utgör 11,504,991:—
och sålunda företer en skilnad af R:dr 3,605,009:—
hvilken summa sålunda skulle genom den af mig föreslagna sträckningen Statsverket besparas; och med denna besparade summa skulle anläggningen af flera enskilda banor kunna understödjas till förmån för orterna och till befrämjande af större trafik på de statsbanor, med hvilka de ställas i sammanhang.

Att den af mig förordade sträckningen är den principiellt riktiga, torde väl af den, som opartiskt betraktar förhållandena, medgifvas, men då Stats-Utskottet till riktningen af norra stambanan fogat den uppgift, att låta denna bana jemväl i möjligaste mån fylla bergslagens behof af utfartsväg för sina produkter, samt denna afsigt icke torde kunna fränkännas sitt berättigande; så torde i sådant hänseende det böra tillses, att den norra stambanan å den del deraf, som sträcker sig mellan Sala och Storvik, i möjligaste mån närmar sig bergslagens område, på det denna måtte genom möjligen kortaste bibanor sättas i förening med stambanan. I sådant hänseende blifver alltså en krökning af banan från Sala uppåt Avesta nödig, och jag har derföre icke velat motsätta mig en sådan. Genom detta tillmötesgående torde också bergslagens skäligen anspråk på stambanans indragande åt malmfälten vara tillgodosedla bättre än genom den af Stats-Utskottet föreslagna riktningen; ty icke heller denna sednare utesluter nödvändigheten af en bibana från det inre af bergslagen, men bereder deremot bergslagen ingen koltillgång från det inre Westmanlands skogar, hvilka genom mitt förslag blifva tillgängliga.

Af hvad jag hittills anfört framgår:

att den af mig föreslagna bansträckning utgör fortsättning af ett börjadt system och åt den redan färdigbyggda delen deraf eller Stockholm—Upsala bereder inkomst och styrka, då deremot den af Grefve Sparre motionerade och af Stats-Utskottet godkända banan börjar ett nytt system, som lägger Upsalabanen i halft ödesmål;

att

att den af mig föreslagna banan icke kan framkalla behovet af en ytterligare bana norrut, hvilket behof Stats-Utskottets bansträckning är egnad icke blott att framkalla, utan äfven att upphöja till ett oafvisligt kraf, och detta till den största skada för landet, då af tvänne banor, fastän de höja anläggningskostnaden med många millioner, ingendera kan bära sig;

att den af mig föreslagna banan omfattar eller uppfångar i det närmaste den trafik, som de tvänne afsedda banorna norrut skulle draga åt sig;

att den af Stats-Utskottet antagna banan i hänsigt till kostnaden står öfver den af mig föreslagna med ett belopp af 3,600,000 R:dr, ett ganska vackert belopp, alltför betydligt att bära bortkastas, i stället för att användas till befrämjande af enskilda jernvägsanläggningar;

att den af mig föreslagna banan har en sträckning, skiljd från alla medtäflare, då deremot Stats-Utskottets bana följer Mälaren och Strömsholms kanal samt sålunda liksom enkom uppsöker de farligaste medtäflarne i hänsigt till trafiken;

att den af mig föreslagna banan innefattar inom sitt södra trafikområde hela Stats-Utskottets bana till Sevalle och på en stor del också hela det södra trafikområde, som tillkommer Stats-Utskottets bana; och hvilket sistnämnda trafikområde till icke obetydlig del utgöres af Mälaren, eller med andra ord att Stats-Utskottets bana på flera ställen söder om sig saknar allt verkligt trafikområde och norr om sig icke eger något annat, än det som just innefattas i den af mig föreslagna banans trafikområde;

att enligt en tabellarisk utredning, fogad vid en annan afgifven reservation mot betänkandet, de lokala förhållanden, som betinga trafiken, ligga uppenbarligt till en ojemförligt stor fördel för Upsala—Storviks-linien; samt

att af de båda bansträckningarne den af mig föreslagna bättre än den andra tillgodoser bergslagens behof.

Vid sådana förhållanden är det klart, att jag måste vidhålla den af mig föreslagna banan, såsom varande den enda som innefattar och föranleder ett ändamålsenligt och jemförelsevis föga kostsamt jernvägssystem norr om hufvudstaden och Mälare-dalen.

Detta om riktningen, men äfven en annan anmärkning mot Stats-Utskottets betänkande företer sig. Änskönt Utskottets åsigt varit, att stambanans byggande genom bolag mot räntegaranti icke vore lämpligt, och att Grefve Sparre's motion i denna del också borde afslås, finnes sådant likväl ingalunda tydligen uttryckt. Hvad om räntegaranti förekommer rör egentligen det moment af betänkandet, som angår öfriga banor utom de af Utskottet såsom statsbanor antagna linier. Då emellertid, derest icke möjligheten skulle vara bibehållen för statsbanors byggande genom bolag mot räntegaranti, det erfordras ett förtydligande i denna del, så afses sådant i

det förslag, jag här nedan afgifver under fullkomlig öfvertygelse derom att det, inom Representationen skall finnas få, som vilja utsätta Staten för de oberäkneliga följderna af en vidtomfattande räntegaranti.

På grund af allt hvad jag nu anfört föreslår jag derföre,

- a) att Riksdagen behagade afslå Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels föreslaget utsträckt system af statsbanor och dels sådanas byggande genom bolag mot godtgörande vare sig i Statsobligationer eller förmedelst lemnande af Statens räntegaranti; samt
- b) att Riksdagen behagade såsom statsbana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, jemväl en stambana, eller den norra i fortsättning från Stockholm—Upsalabanan, eller utgående från Upsala och derifrån sträckande sig ifrån Sala till Storvik på Gefle—Dala-banan, med krökning till trakten af Avesta på så sätt, att utfartsväg till banan må beredas Norbergs bergslag, och för att från Storvik kunna, när Statsmagterna framdeles sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den riktning och med den spårvidd, som då kan varda bestämd.”

af Herr *Jan Andersson* från Stora Kopparbergs län: ”Emot Utskottets hemställan, att Riksdagen måtte besluta den norra stambanans utgående från Thureberg å Stockholm—Upsalabanan, sträckande sig derifrån öfver Sevalla till Norbergs bergslag och vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik på Gefle—Dala-banan, får jag afgifva min reservation.

Då jag icke kunnat biträda det beslut, att Riksdagen för denna gång skulle anslå medel till byggande af andra stambanor än den nordvestra, har detta skett förnämligast af det skäl, att jag icke trott det vara enligt med nödig omtänksamhet, att Riksdagen under nuvarande finansiella betryck skulle taga sig för att besluta stambaneanläggningar. Aldraminst hade jag föreställt mig, att det till största delen af samma ledamöter, som under många föregående riksdagar, bestående Stats-Utskott, som visat sig så betänksamt i frågan om fortskyndandet af stambanebyggnaderna, nu skulle finna sig föranlåtet att föreslå Riksdagen beviljandet af medel till utförandet af ett förslag för norra stambanans sträckning, som i sin helhet icke undergått Regeringens pröfning, och till en betydlig del ännu icke är behörigen undersökt, och som jag hvarken ifrån Statens allmänna, ekonomiska eller enskilda intressens ståndpunkt kan gilla och godkänna. Med ett sådant förfarande synes mig man hafva gjort sig saker till den förebräelsen, som riktats mot förra Riksdagar, nemligen att man beslutat innan man diskuterat, i stället att diskutera innan man beslutar. Otvetydigt har Utskottet, då det företagit sig pröfningen af olika stambaneförslag, varit ledt af den åsigt, att

stambanornas byggande hädanefter bör kraftigare än under de sednare åren fortskyndas. Men att nu helt oförmodadt en skyndsamhet vore nödvändig, som icke medgäfvade nödiga statistiska och tekniska undersökningar jemte behörig pröfning, förefaller mig underligt.

Utskottet hade för sig till pröfning fem undersökta, och deribland ett af Kongl. Maj:t pröfvadt och hos Riksdagen förordadt förslag till norra stambanans utläggande, men Utskottet har deremot antagit ett sjetta, som, såsom nyss nämndes, delvis ännu är oundersökt, och äfven i afseende på de undersökningar som skett icke behörigen granskade.

Bland de undersökta förslagen har det, som förordar norra stambanans fortsättande ifrån Upsala till Sala, synt mig mest förtjent af Utskottets förord och det af följande skäl:

att det blifvit, af så sakkunnig person som Friherre Ericson, af Regeringen år 1856 föreslaget, af 1859 års jernvägs-komité förordadt samt af Rikstens Ständer 1863, genom deras beslut om norra stambanans dragande öster om Sigtunafjärden till Upsala, otvifvelaktigt gilladt (under förutsättning af banans dragande från Upsala till Sala), ehuru Ständerna af finansiella skäl icke ansågo sig för den gången kunna bevilja medel till banans försättande från Upsala;

att detsamma så mycket tillmötesgår Uplands, Westmanlands och de fem nordliga länens billiga anspråk på Statens mellankomst i och för en stambaneanläggning, att alla dessa provinsers målsmän synas, derest mindre lokala intressen, för det allmännas väl, åsidosättas, kunna sig derom förena;

att det vidhåller 1863 års Ständers beslut, som uttryckligen förklarar linien Stockholm—Upsala för att vara början af norra stambanan och icke, såsom man nu synes önska, en ortsbana;

att det, med anknytning till nämnda Riksdags beslut och med begagnande af det redan undangjorda arbetet, förminskar kostnaden med ungefär fyra millioner Riksdaler, hvartill äfven, med blicken på framtiden, torde böra läggas kostnaden för en, genom Thureberg—Sevalla-liniens antagande, ovilkorligen framtvingad bana mellan Upsala och Gefle för omkring åtta millioner Riksdaler;

att det närmast af alla hittills kända förslag följer den af Regering och Ständer hittills godkända grundsats, att stambanor icke böra utläggas i närheten af och parallelt med segelleder och kanaler, utan genom landets inre delar, som sakna dessa vattenkommunikationer, då deremot den af Utskottet föreslagna linien från Thureberg till Ekolsund skulle framdragas öfver en mängd af Mälarens segelbara vikar och derifrån ända till Sparreholm följer Mälarens strand på närmare än en mils afstånd;

att Upsala—Sala-banan, om den fortsättes från Sala till trakten omkring Avesta (Asköfors) och vidare derifrån till Storvik på Gefle—Dala-banan, med en bibana från Avesta till Norbergs grufvefält, utan konkurrens med vare sig Strömsholms kanal och Mälaren, eller en Upsala—Gefle-linie

skall komma att uppsamla all rörelse från Uplands och Westmanlands inre delar, otvifvelaktigt bland alla förslagen erbjuder förmånligaste utsigten på framtida behållning af trafiken;

att, med en banas anläggande från Sala till Westerås, trafiken ifrån och till Mälarehamn inledes emellan Mälaretrakterna, bergslagen, Dalarne och de norr om Gefle—Dala-banan belägna orter;

att, med en banas anläggande ifrån Norberg till Smedjebacken, Grängesbergs malmfält och bergslag sammanbindas med de norra orterna och Stockholm;

att utväg beredes för en bibanas anläggande från Upsala öfver Dannemora till någon lämplig hamn vid Östersjön, hvarigenom utbyte af malm och skogsprodukter kan ske emellan Norbergs och Dannemora bergslag, om behof af en sådan bana i framtiden uppstår.

Visserligen anföres såsom det hufvudsakligaste skälet emot linien Upsala—Sala den förmenta bristen på bördigheten i de orter den skulle genomskära, hvaremot den mycket omtalade bördigheten å Thureberg—Sevalla liniens Mälarekust lägges tyngande i vågskålen. Det synes dock, som skulle landet emellan Upsala och Sala med de norra länen dela den olyckan att vara föga känt och endast af den orsaken råkat i ett ingalunda berättigadt vanrykte. Utom de deremellan befintliga tvänne jernbruk, en ångsåg och qvarn, synes af från Statistiska Centralbyrån hemtade uppgifter till jordbruksstatistiken, som härhos bifogas, att på ett afstånd af 2 mil å ömse sidor om de respektive banförslagen har Upsala—Sala-linien en folkmängd af 83,466 personer, då Thureberg—Sevalla endast räknar 68,339, samt att den förra, ehuru i afseende på uppodlad jord underlägsen den sednare med 6,715 tunnland, har 49,327 tunnland mera äng och odlingsmark, som blott behöfva tidsenliga kommunikationer för att uppnå en hög kultur, hvarförutom till den Upländska slättbygdens behof finnes 293,653 tunnland skog; öfverstigande den andra liniens banområde med 228,141 tunnland.

Af alla dessa nu antydda och flera andra skäl, som icke lämpligen kunna få plats inom utrymmet för en reservation, har jag icke kunnat biträda Utskottets förslag om norra stambanans dragande öfver Thureberg och Sevalla förbi Fors, närmande sig trakten af Avesta och vidare till Storvik; och heldre än att bidra till genomförandet af ett beslut, som i min tanke vore både obetänkt och för landet olyckligt, med min röst, har jag nekat allt anslag för denna riksdag till den norra så väl som östra stambanorna. Då likväl de många och märkliga reservationer, som emot detta Utskotts beslut afgifvits, synas mig tyda derpå, att man på allvar vill, att medel till dessa banbyggnader nu skola beviljas, får jag för min del yrka,

att till förberedande arbeten å norra stambanan från Upsala till Sala och vidare i trakten af Avesta och fortsatt till Storvik på

Jemförelse-Tabell

mellan de alternativa linierna Thureberg—Sevalla och Upsala—Sala beträffande areal och folkmängdsförhållanden,
upprättad med ledning af den officiella jordbruks- och befolkningsstatistiken.

Thureberg—Sevalla.						Upsala—Sala.					
Härad, fögderi och socken.	Mantal.	Åker och annan odlad jord.	Naturlig äng.	Skogbärande mark.	Folkmängd.	Härad, fögderi och socken.	Mantal.	Åker och annan odlad jord.	Naturlig äng.	Skogbärande mark.	Folkmängd.
		Tunnland.	Tunnland.	Tunnland.				Tunnland.	Tunnland.	Tunnland.	
Håbo härad	202	14,905	2,047	24,954	4,631	Upsala stad	40	2,461	343	294	10,247
Bro „	116	8,821	725	18,316	2,739	Vaksala härad	191	11,450	3,649	10,013	3,255
Åsunda „	269	19,953	5,379	17,273	5,511	Bälinge „	233	11,881	5,873	26,709	3,678
Trögds „	429	25,607	8,831	27,211	8,764	Rasbo „	200	10,589	5,935	32,641	3,977
Enköpings stad	16	396	816	30	1,694	Norunda „	244	14,650	7,796	35,693	5,207
Lagunda härad	265	15,931	7,013	13,941	4,775	Ulleråkers „	186	11,961	3,976	26,945	3,786
Hagunda „	241	15,423	6,294	39,795	4,958	Hagunda „	241	15,423	6,294	39,795	4,958
Wäsby fögderi	488	30,769	13,165	57,163	10,892	Lagunda „	265	15,931	7,013	13,941	4,775
Westerås „	615	46,844	13,994	68,845	15,839	Wäsby fögderi	488	30,769	13,165	57,163	10,892
Westerås stad	15	1,294	70	433	4,873	Salbergs „	523	35,754	47,255	196,010	20,134
Kila socken	34	3,817	3,278	14,427	1,622	Fläckebo socken	31	2,679	3,214	12,508	1,305
Kumla „	36	3,376	2,189	4,888	1,218	Haraker „	34	4,132	1,244	10,008	1,555
Tärna „	20	2,528	1,595	6,407	823	Romfartuna „	65	6,180	1,330	8,977	1,860
Summa	2,746	189,664	65,396	293,683	68,339	V. Fernebo „	106	6,383	6,312	42,063	4,137
						Sala stad	42	2,705	1,323	9,024	3,700
						Summa	2,889	182,948	114,722	521,784	83,466

Ann. Ofvanstående uppgifter omfatta ett område af 2 mil på båda sidor om de alternativa linierna med undantag af socknarne Barkarö, Dingtuna, Lundby och Arnö för Thureberg—Sevalla samt socknarne Ö. Wåhla, Thortuna, Björksta och Ängsö för Upsala—Sala-linien, hvilka falla inom 2 å 3 mil derifrån. Området öster om segelleden mellan Stockholm och Upsala, som genomskäres af jernvägen Stockholm—Upsala, är ej i någundera sträckningen beräknadt.

Att ofvanstående sifferuppgifter, med uteslutande af öfverskjutande bråk, äro öfverensstämmande med de från vederbörande hit ingifna uppgifter, hvad jordbruksstatistiken beträffar för år 1867 och i hvad det rör befolkningsstatistiken för år 1865, med iakttagande likväl att folkmängden i fögderierna här är beräknad efter socknarne, sådana de uppräknas i nyssnämnda jordbruksstatistik; intygas härmed, Stockholm i Kongl. Statistiska Centralbyrån den 22 April 1869.

Elis Sidenbladh,
Aktuarie.

S a m m a n d r a g

af uppgifterna rörande anläggningskostnad, areal och folkmängd för de alternativa linierna.

	Längd.	Anläggningskostnad		Åker och annan odlad jord		Naturlig äng		Skogbärande mark		Folkmängd	
		för hela linien.	per mil.	för hela linien.	per mil.	för hela linien.	per mil.	för hela linien.	per mil.	för hela linien.	per mil.
		R.dr.	R.dr.	Tunnland.	Tunnland.	Tunnland.	Tunnland.	Tunnland.	Tunnland.		
Thureberg—Sevalla	7,8 mil.	6,500,000	830,140	189,664	24,316	65,396	8,384	293,683	37,651	68,339	8,761
Upsala—Sala	5,6 mil.	4,512,214	805,752	182,948	32,669	114,722	20,486	521,784	93,177	83,466	14,904

Hör till Stats-Utsk. Bet., 1869, No 66, pag. 68.

Gefle—Dala banan Riksdagen måtte anslå en och en half million Riksdaler att utgå under 1870 å de tider, som af Kongl. Maj:t kunna blifva bestämda.“

af Herr *G. Bjerkander*: “Utskottets förslag i fråga om stambanorna har jag icke kunnat biträda vidare, än i hvad det rör afslag å Herr Grefve Sparres motion. Jag har ansett, då det nu icke kunde anslås några medel vidare än till fortsättning af den nordvestra banan, det icke tjenade till något att vid denna riksdag tvista om riktningen af den norra banan, utan öfverlemna åt Kongl. Maj:t att, efter en väl behöflig undersökning och pröfning, derom framställa förslag till nästa riksdag.

Den af Utskottets majoritet föreslagna riktningen af denna bana kan jag ingalunda gilla, ty att bygga jernvägar som skola konkurrera med vattenkommunikationer, dertill tror jag icke att vi hafva råd, och aldraminst att lägga en bana upp till Norrland så, att en, om icke två banor till, i en icke aflägsen framtid kunna anses behöfliga för Norrlands behof.

Då nu en jernbana redan är på Statens bekostnad anlagd till Upsala, och jag icke anser, att denna stad är af den betydelse, att endast derföre Staten skulle hafva åtagit sig så stor uppoffring, så bör, enligt mitt förmenande, denna bana nu fortsättas till Sala, Avesta eller Norberg och Storsvik, då jag tror att alla billiga anspråk böra vara tillgodosedda. Emellertid och emedan vidare undersökning är behöflig äfven i denna riktning, så föreslår jag punktens återremitterande till Utskottet, i syfte att få den ändrad i öfverensstämmelse med min först uttalade åsigt.“

Rörande Utskottets afstyrkande af ifrågasatta anslag till östra och norra stambanorna.

af Herr *Grefve A. Posse*;

af Herr *Friherre F. A. Funck*: “Uti Stats-Utskottets beslut att afstyrka bifall till de flera motioner, som denna riksdag blifvit väckta om anslag till fortsättande af Statens östra stambana, har jag ej kunnat deltaga. Den tvingande nödvändigheten att skaffa arbetsförtjenst och bröd åt den hungerande befolkningen i de trenne Småländska länen synes mig vara ett så talande skäl för anordnande af något större arbetsföretag i dessa orter, att jag knappast kan fatta, huru Utskottets majoritet, dock endast med den ringa öfvervigten af tvänne röster, kunnat tilltro sig afslå de yrkanden, som i detta hänseende blifvit gjorda. Man lär väl nemligen svårligen kunna bestrida, att det, såväl för Staten som för de behöfvande, är fördelaktigare, om de understöd, som finnas af nöden oundgängligen påkallade, lemnas såsom arbetsförtjenst och ej i form af lån eller gåfva. Ännu mindre torde kunna

bestridas, att icke nöden och arbetslösheten inom vissa delar af Småland antagit så sorgliga dimensioner, att Statens mellankomst, utöfver hvad som redan skett, beklagligen ej länge kan uppskjutas. Frågan är således numera knappast *om*, utan *hvad* som bör göras. Önskligt hade varit, om Representationen, till ledning för sina beslut och åtgärder i detta fall, erhållit något förslag från Kongl. Maj:t, men då sådant icke skett, läser ej Riksdagen kunna undandraga sig att taga frågan om hand. Att meningarne om rätta sättet att härvid gå till väga skola vara mycket delade, ligger i sakens natur. Så finnas de, som anse likgiltigt, om tillfälle till arbetsförtjenst beredes i de nödställda orternas närhet eller på större afstånd derifrån, förmenande att den arbetslösa befolkningen utan särdeles svårighet bör kunna uppsöka arbetet der det finnes. Andra åter hålla före, att understödet bör lemnas icke till ett eller några större allmänna arbetsföretag, utan till flerfaldiga mindre enskilda, spridda inom de särskilda kommunerna. Utan att vidare uppehålla mig vid den förra åsigt, som icke torde förtjena synnerligt afseende, måste jag medgifva, att den sednare icke saknar goda skäl. Emot densamma kan dock invändas, dels att det är Statens rätt och pligt att tillse, huruvida icke genom dess uppoffringar något för det hela stort och gagneligt ändamål må kunna vinnas, dels att sådana arbeten, som här böra ifrågakomma, svårligen i flertalet kommuner kunna anordnas. Uti den ort der nöden är stor, om icke störst, finnas för närvarande tillfälle till tvänne större arbetsföretag, nemligen å Statens östra stambana från Nässjö och å den enskilda jernvägsanläggningen från samma punkt till Oscarshamn. Till detta sednare företag har anslag blifvit begärtdt vid denna riksdag dels af enskild motionär, dels af bolagets direktion uti underdånig ansökan till Kongl. Maj:t, hvilken ansökan, beledsagad af Konungens Befallningshafvandes i Calmare län förord, blifvit till Stats-Utskottet öfverlemnad. Stats-Utskottet, som beslutat föreslå Riksdagen anhålla, det Kongl. Maj:t måtte låta utreda, hvilka enskilda jernvägsanläggningar företrädesvis vore förtjenta att med statsmedel befrämjas samt sättet huru detta borde ske, har naturligtvis icke kunnat, innan slik utredning föregått, vidtaga någon åtgärd med anledning af förenämnda motion. Deremot väcktes inom Utskottet, redan innan de enskilda motionerna i samma ämne blifvit pröfvade och afgjorda, förslag om att anslå medel såväl till den östra som till den norra stambanan. Detta förslag föll dock, som redan blifvit nämndt, för den ringa majoriteten af tvänne röster, af hvilka dock den ena påyrkat ännu högre anslag men, då denna mening af Utskottet underkändes, fann lämpligt afslå det lägre beloppet.

Då jag, för min ringa del, icke anser mig berättigad tillsluta mitt öra för de hungrandes rop om arbete och bröd; då icke någon särdeles olägenhet kan uppkomma deraf, att Staten ett år tidigare, än sannolikt eljest blifvit fallet, påbörjar ett redan beslutadt viktigt arbete; då det otvifvelaktigt

är med god hushållning öfverensstämmande att begagna sig af de nu rådande låga arbetsprisen, är jag fortfarande af den öfvertygelsen, att medel nu böra anslås till fortsättande af den östra stambanan och tillstyrker derföre,

att Riksdagen måtte, med bifall till Herrar *C. A. Rettigs*, *P. Staaffs* och *P. Lithners* samt *A. Anderssons* derom väckta motioner till fortsättande af Statens östra stambana från Nässjö, bevilja ett extra anslag af en million Riksdaler, att utgå under innevarande år.“

I förestående reservation har Herr *F. Brusewitz* instämt.

af Herr *A. O. Wallenberg*: “Emot Utskottets beslut att afstyrka anslag till norra stambanan och östra stambanan, sedan dessa banors hufvudriktningar blifvit bestämda, får jag mig reservera. Jag anser icke, att Riksdagen bör anvisa medel för beredande af arbetsförtjenst; ty dylikt skulle leda derhän, att företagsamheten ytterligare försoffades, emedan man kanske tog för gifvet, att Staten skulle i värsta fall alltid uppträda som arbetsgifvare. Men jag anser, att Staten kan och bör, lika så väl som andra arbetsgifvare, begagna en gynnsam konjunktur för sina arbetens verkställande. För närvarande äro arbetsprisen så väsendtligen billigare, att det synes vara skäl begagna sig deraf. Blifver vid denna Riksdag den omtvistade sträckningen af norra stambanan lyckligen löst, så bör Kongl. Maj:t sättas i tillfälle att jemväl å denna bandel låta påbörja arbetet. En alltför ringa summa, anvisad såsom handpenning till östra eller norra banan, tjenar till ingenting och vore en misshushållning med de allmänna tillgångarne. Jag tillåter mig derföre vördsamt föreslå,

att Riksdagen behagade, såvida sträckningen af norra och östra stambanorna antingen af Riksdagen nu bestämmes eller bestämmandet deraf öfverlemnas till Kongl. Maj:t, anvisa på Riksgäldskontoret en summa af 1,500,000 R:dr till arbeten å norra stambanan och 1,500,000 R:dr till arbeten å den östra stambanan, af hvilka belopp Kongl. Maj:t må under år 1869 disponera högst 1,000,000 R:dr och under 1870 de återstående 2,000,000 R:dr.“

af Herr Friherre *F. von Essen*: “Då fråga uppstått att befästa beslutet om stambanornas riktning genom att anslå medel till deras påbörjande, så har jag delat deras åsigt, som uttalat sig derför, helst icke exempel saknas, att beslut om banriktningar varit nära att upprifvas, och hvad norra stambanan beträffar, det torde vara af vigt att allmänheten får visshet om och hvar stambana skall byggas, för att ej alltför länge behöfva uppskjuta deraf beroende privatbanor.

Ett ökad skäl till anslags beviljande för östra stambanan redan detta år förekommer med anledning af den för handen varande nöden och arbetslösheten i Småland. På grund häraf yrkar jag,

att Riksdagen måtte bevilja ett anslag af 1,500,000 R:dr till påbörjande af jernvägsarbetena vid östra och norra stambanorna, så fördelade att 500,000 R:dr utgå redan innevarande år till östra stambanan, som börjas vid Nässjö, samt för år 1870 500,000 R:dr att utgå till hvardera.“

af Herr C. A. Larsson: ”Emot Utskottets beslut att, utan afseende på de i ämnet väckta motionerna, vägra anslag för fortsättning af de jernvägar, hvilka Utskottet förklarar böra som stambanor godkännas och genom Statens omedelbara försorg byggas och trafikeras, får jag anmäla min värdsamma reservation.

Det är för något hvar känt, hurusom det skarpa afbrott i jernvägsbyggnadernas bedrifvande inom vårt land, hvilket inträdt under de sednare åren, alstrat en allmän stagnation i nästan alla näringsgrenar. Ogynnsamma skördar och en deraf följande skuldsättning inom den jordbrukande klassen hafva jemväl i sin mån bidragit att hämma den företagsamhetsanda, som under normala förhållanden gjort sig gällande. Följden af det modlöshetstillstånd, som af dessa med flera sammanstötande orsaker inträffat, har blifvit, att en massa enskilda odlings- och jordförbättringsföretag ligga nere; att bergsbruket och öfriga näringar måst lefva ett tynande lif; att fattigdomen bland den arbetande befolkningen tillväxt i en förfärande grad och hotar att bringa den eljest redlige arbetaren in på en samhällsvådlig bana; att hopplösheten om utsigt till framtida bergning inom fosterlandet, i förening med den lifliga emigrantagitationen hos mången uppväckt hågen att lemna detta land, för att uti andra verldsdelar söka sin utkomst, medan han ännu eger medel qvar för bestridande af de kostnader, som med den äfventyrliga resan äro förenade.

Kommer så härtill, att den svåra missväxten under förlidet år, som i flera landskap hotar den eljest idoga och försakande befolkningen med verklig hungersnöd, jemväl lägger sin tyngd i vågskålen; så får man icke förundra sig öfver, om folket i allmänhet motser, att Riksdagen å sin sida borde vidtaga någon åtgärd till förekommande af de olägenheter, som af närvarande förhållanden framkallas. Undersöker man då hvilka utvägar, som på en gång skulle afhjelpa, icke blott den närvarande nöden och förlägenheten, utan ock de olägenheter, som för framtiden tillbakahålla näringarnes uppdrifvande, så skall man finna, att något kraftigare och värdigare sätt icke förefinnes, än att i någon större skala utsträcka arbetena på Statens jernvägar. Härigenom vinnas flera ändamål med samma medel. Ty dels undviker Staten att dela ut sina tillgångar såsom almosor åt de nödlidande samhällsklasserna, dels skulle häraf i betydlig mån förminska det sorgliga förhållande, som visar sig snart sagdt öfverallt, i det en massa arbetsfördt

betsfört manskap stryka landet omkring och nödgas tigga *arbete* eller *bröd*; dels skulle Staten på detta sätt få reel valuta för de anslagna medlen, och genom den gynnsamma konjunkturen i afseende på tillgång af arbetare, till ett moderat pris, kunna få *ett större* arbete gjordt för samma summa som under vanliga förhållanden *ett mindre*.

Utan att underkänna de motiver, som ligga till grund för majoritetens afstyrkande, beder jag dock få fästa uppmärksamheten derå: att den vid sedan näste riksdagarne föreburna svårigheten i afseende på behöfliga medels anskaffande numera icke i lika grad förefinnes; — ty inom Utskottet upplystes från fullt trovärdiga män, att en upplåning inom landet för Statsverkets räkning icke troddes möta någon särdeles svårighet. Det blef ock genom infortrade Utlåtanden, som bifogas Betänkandet, för Utskottet bekant, att all erforderlig materiel kunde erhållas vid fabriker inom landet. Läger man härtill, att trä, materialier och arbetskrafter jemväl finnas i landet, så vill det synas, som skulle man, utan ringaste fara, kunna våga att utsträcka jernvägsbyggnaderna i något större skala, än som blifvit af Utskottet förordadt; och det desto heldre, som Byggnadsstyrelsen kostar Staten lika mycket om vi bygga för tre eller fem millioner.

Med anledning häraf, samt återopande hvad som blifvit anfördt uti de af Herrar E. M. af Klint och C. A. Rettig, inom Första Kammaren, August Andersson, J. Erikzon, P. Staaff och P. Lithner, inom Andra Kammaren, derom väckta motioner, föranlåtes jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte med en million Riksdaler höja den summa, som Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition föreslagit, att till jernvägsbyggnader upplåna, samt att detta belopp, 1,000,000 R:dr, måtte anslås att utgå till sådana förberedande arbeten å östra stambanan inom provinsen Småland, hvarigenom den nödlidande befolkningen uti nämnda landsdel kan sättas i tillfälle att förtjena sitt nödortfuga uppehälle. Och torde vid ett bifall härtill böra stadgas, att summan finge utgå under innevarande år, så fort sig göra låter."

af Herr *G. von Proschwitz*: "Då åtgärder till lindrande af arbetslöshet detta år torde blifva nödvändiga, samt billiga arbetslöner till följd af nöden torde kunna påräknas, får jag yrka, att en och en half million R:dr R:mt måtte anslås att, efter Kongl. Maj:ts godtfinnande, användas till sådana arbeten å begge de beslutade stambanorna, som för beredande af tidsvinst må anses ändamålsenliga."

af Herr *E. Key*;

Angående Frövi—Falun-banan.

af Herr *V. M. Beronius*: "Den betryckta ställningen inom landet, och isynnerhet i bergslagerna, hvilkas intresse hittills blifvit alltför mycket tillbakasatt, synes mig påkalla, att från Statens sida något åtgöres redan nu, och att fråga om lättade kommunikationer i landets malmrikaste trakter icke ånyo undanskjutes. Bland alla de banor, som dels vid föregående riksdagar, dels ock vid den innevarande, blifvit af Stats-Utskottet omnämnda, såsom förtjenande att af Staten understödjas, har alltid den föreslagna linien mellan Frövi och Falun blifvit uppförd i främsta rummet, såsom den viktigaste och såsom den, hvilken med största säkerhet kan anses komma att bära sig. Ännu har dock ingenting blifvit vidgjordt, och den talrika befolkningen i sjelfva midten af riket, omgifven af outtömliga tillgångar på de yppersta malmer, försjunker dagligen alltmera i nöd och elände. Såsom ett exempel på arbetslösheten och dess följder må nämnas, att inom Ludvika socken kommunalutskylderna uppgå till 21 R:dr på bevillningsriksdalern för jord och till 15 R:dr på samma för inkomst af kapital och arbete. I Grangärde socken, med 7,000 innevånare, och med det bekanta Grängesberget på sitt område, äro utskylderna och fattigvården nästan enahanda som i Ludvika. Landets kraftigaste befolkning, bergsmännen och grufarbetarne, stå färdige att för alltid öfvergifva ett land och en trakt, der naturen hopat sina skatter, men hvarest de icke kunna tillgodogöras. Är det då skäl att, såsom Stats-Utskottet gjort, lägga armarne i kors, sedan man sökt freda sitt samvete genom att sätta sitt namn under en underdånig skrifvelse? Nej, här om någonsin är det en obestridlig sanning, att den största fara ligger i ett uppskof, ty "*medan gräset gror, dör kon*", och om, efter några års ytterligare betänksamhet, Staten äntligen behjertar denna malmtrakts och Dalarnes behof, så är orten säkerligen så utarmad, att den ifrågavarande jernvägen måste anläggas af Staten sjelf, och den kommer då att, i likhet med åtskilliga delar af våra redan befintliga statsbanor, framdragas genom en ödemark. Må man derföre hjälpa medan tider är; må man, efter att hafva sört för resandes bekvämlighet och till en del för jordbrukets lättnad, också se till, att landets andra modernäring, bergsrörelsen, må kunna resa sig ur sitt förfall, att dess produkter må kunna åstadkommas och transporteras till sådana priser som betinga jemn och stor afsättning, samt att det derigenom må blifva en möjlighet för landet att vinna någon inkomst till betäckande af den ständigt växande importen.

Om man vill ändamålet, måste man också vilja medlen. Stats-Utskottet har sjelf medgifvit, att garanterandet af en viss ränta å anläggnings-

kapitalet är det säkraste sätt att bringa enskilda banor till stånd. Den svårigheten, att man ej skulle kunna kontrollera nettobehållningen, eller att denna skulle uppgifvas för låg, torde ej vara större, än att den kan genom lämpliga föreskrifter och noggrann kontroll öfvervinnas.

Utan att vilja förfäktas den satsen, att en räntegaranti är i alla händelser och för alla banor den lämpligaste form, hvarunder Staten bör understödja anläggandet af enskilda banor, vågar jag dock påstå, att så är förhållandet med Frövi—Falulinien. Denna bana har af alla de personer och myndigheter, som om densamma tagit närmare kännedom, erhållit det vitsord, att den säkerligen kommer att efter några år bära sig och lemna en god afkastning, och man kan derföre med temlig visshet påstå att, om Staten garanterar 5 procents ränta på en rimlig anläggningskostnad, någon utbetalning för sådant ändamål knappt behöfver ifrågakomma annat än under de första åren. Gefle—Falubanan, som närmast kan jämföras med Frövi—Falulinien, har alltid lemnat god afkomst; i år har till aktieeigarne utbetalts 12 procent. Den utgift, som Staten under några år kan få vidkännas för en räntegaranti, kommer också mångdubbelt tillbaka till Statsverket genom tillökningen i trafik på stambanorna.

Hvad beträffar anläggningskostnaden för Frövi—Falubanan, har en kompetent ingenjör, Major Adelsköld, förklarat sig anse, att densamma bör kunna byggas till samma pris som Statens banor, 850,000 R:dr pr mil, eller inalles högst 15 millioner.

Under åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt, och

då genom den af Stats-Utskottet tillstyrkta underdåniga skrifvelsen ingenting annat åstadkommes, än att äfven för denna gång undanskjuta frågan om jernvägen i de förnämsta malm- och bruksdistrikterna;

då Riksdagen ej torde böra åtskiljas, utan att hafva i någon mån positivt tillgodosett bergslagernas behof af lättade kommunikationer;

då en jernväg mellan Frövi och Falun ständigt varit erkänd såsom ett oafvisligt behof och ett vilkor för den inhemska jernindustriens upphjelpande, samt denna bana allmänt är erkänd såsom den, hvilken bland alla enskilda jernvägar bör först ifrågakomma till utförande;

då derigenom dels utväg beredes att tillgodogöra och afsätta landets rikaste malmtillgångar, dels ock den hittills vanlottade provinsen Dalarne kommer i förbindelse med stambanorna;

då den i dessa trakter öfverhandtagande nöden och emigrationen ej kunna på annat sätt motarbetas och afhjelpas;

då Frövi—Falubanan icke störande inverkar på systemet af Statens egna banor;

då beviljandet af en räntegaranti är det säkraste sättet att åstadkomma banans anläggande genom enskildt bolag;

— då det kan med säkerhet förutses, att denna bana skall, redan kort tid efter dess fullbordande, lemna så god afkastning, att någon ersättning från Statens sida icke behöfver mera än under några få år ifrågakomma;

då denna bana ovilkorligen skall tillskynda Statens jernvägar en högst betydlig tillökning i trafik och således i inkomst, som mer än väl motsvarar hvad som kan komma att i räntegaranti utbetalas;

så har jag ansett mig böra tillstyrka,

att Riksdagen måtte bemyndiga Kongl. Maj:t att med enskildt bolag träffa öfverenskommelse om anläggande och trafikerande af en, i likhet med Statsbanorna utförd, jernväg mellan Frövi och Falun, med grenbana till Insjön eller till Båtstad jemte kanalisering af Dalelfven derifrån till Insjön, på det vilkor, att för en tid af 30 år, från den tid då banan är färdig och börjar trafikeras, Statsverket garanterar bolaget en behållen inkomst af 5 för hundra å anläggningskapitalet, beräknadt till det belopp, som Kongl. Maj:t kan, efter förnyade undersökningar, finna skäligt bestämma, dock ej öfverstigande 16 millioner R:dr; och att Kongl. Maj:t må ega stadga de närmare vilkor och bestämmelser, som vid uppgörande af ett dylikt kontrakt kunna finnas nödiga."

Uti denna reservation har Herr *L. M. Nordenfelt* instämt, emedan han funnit hela jernvägsföretaget emellan Frövi och Falun röna mera understöd än den del deraf, som han i sin motion föreslagit.

Angående jernväg emellan gruffälten vid Billesholm och lämplig punkt å Landskrona—Helsingborgs jernväg.

af Herr *L. M. Nordenfelt*: "Enär jag anser utveckling af stenkolsindustrien inom landet vara ett af de viktigaste ekonomiska föremål, som kunna af Riksdagen understödjas, och denna industri icke utan lättade kommunikationer läser kunna få någon framgång, samt understöd därför kan lemnas utan uppoffring af Statsverkets tillgångar, föreslår jag vördsamt,

att Riksdagen ville, för anläggning emellan Billesholm och lämplig punkt på Landskrona—Helsingborgsbanan af en jernväg, utförd efter plan och på vilkor i öfrigt, som Kongl. Maj:t kan finna godt i nåder godkänna, bevilja ett låneunderstöd af 400,000 R:dr emot den ränta och amortering, som af Riksgälds-kontoret vid nästa låns upptagande kan betingas samt emot den säkerhet för lånevilkorens fullgörande, som Kongl. Maj:t i nåder behagar godkänna."

Bil. B.

Sammandrag öfver beloppet af dels de anslag till bestridande af undersöknings- och anläggningskostnaderna jemte ökad materiel för Statens jernvägar, dels de anslag och lån för enskilda jernvägsanläggningar, som under nedanstående år blifvit från Riksgälds-kontoret utbetalda.

	Statens jernvägar.			Enskilda jernvägar.		Summa Riksmünt.
	Undersökningskostnader.	Anläggningskostnader.	Kostnad för ökad materiel.	Anslag.	Lån.	
Under år 1849	—	—	—	—	100,000	100,000
” ” 1854	—	—	—	75,000	150,000	225,000
” ” 1855	60,000	1,800,000	—	22,500	580,000	2,462,500
” ” 1856	30,000	4,125,000	—	—	663,333 33	4,818,333 33
” ” 1857	19,425 95	5,945,000	—	—	546,666 67	6,511,092 62
” ” 1858	100,000	7,810,000	—	—	1,706,666 66	9,616,666 66
” ” 1859	50,000	6,620,000	—	—	981,666 67	7,651,666 67
” ” 1860	—	7,550,000	—	—	166,666 67	7,716,666 67
” ” 1861	—	6,750,000	—	—	—	6,750,000
” ” 1862	—	6,750,000	—	15,000	718,000	7,483,000
” ” 1863	2,862 59	9,315,000	—	—	718,000	10,035,862 59
” ” 1864	—	9,112,000	—	—	2,880,666 67	11,992,666 67
” ” 1865	—	8,812,000	—	—	4,225,902 67	13,037,902 67
” ” 1866	—	6,576,538	1,400,000	160,000	2,388,860 66	10,525,398 66
” ” 1867	—	2,150,000	600,000	—	148,570	2,898,570
” ” 1868	—	2,450,000	—	—	—	2,450,000
” ” 1869	—	500,462	—	—	—	500,462
Summa	262,288 54	86,266,000	2,000,000	272,500	15,975,000	104,775,788 54

= 88,528,288: 54.

= 16,247,500.

Hör till Stats-Utsk. Bet., 1869, N:o 66.

Bil. C.

Uppgift på dels de från Riksgälds-kontoret för enskilda jernvägsanläggningar utgifna lån, dels de inbetalningar, som för dessa lån böra till nämnda kontor inflyta under hvarterdera af åren 1869, 1870 och 1871.

Jernvägsanläggningen, för hvilken lånet blifvit beviljad:	Året, då lånet beviljats.	Banans längd.	L å n e t s			Inbetalningsbelopp		
			räntefot.	ursprungliga belopp.	kapitalåterstod vid 1868 års slut.	År 1869.	År 1870.	År 1871.
Christinehamn—Sjöändan	1848	1,1	4 proc.	100,000	44,987 05	6,000	6,000	6,000
Nora—Ervalla	1851	—	4 "	150,000	95,097 20	9,000	9,000	9,000
Dito	1858	1,3	5½ "	75,000	7,455 75	7,865 82	—	—
Norbergs jernväg	1854	2	2 "	150,000	129,526 77	4,500	4,500	4,500
Dito	1858	1,6	4 "	150,000	132,084 42	7,500	7,500	7,500
Wessman—Barken	1854	3	3 "	200,000	156,706 56	10,000	10,000	10,000
Dito	1858	1,5	4 "	200,000	157,036 36	12,000	12,000	12,000
Gefle—Dala	1854	2	2 "	2,400,000	2,141,793 14	72,000	72,000	72,000
Dito	1858	8,6	5½ "	600,000	—	—	—	—
Hudiksvall—Dellen	1858	1,0	4 "	370,000	330,790 13	18,500	18,500	18,500
Söderhamn—Bergviken	1858	1,4	4 "	500,000	453,925 31	25,000	25,000	25,000
Borås—Herrljunga	1860	3,9	4 "	1,436,000	1,332,818 51	68,852 76	68,852 76	68,852 76
Ystad—Eslöf	1863	7,1	4 "	2,450,000	2,450,000	121,489 81	122,500	122,500
Helsingborg—Årup	1863	4	4 "	1,100,000	1,087,039 92	55,000	55,000	55,000
Landskrona—Eslöf	1863	5,6	4 "	1,200,000	1,186,462 31	59,888 89	60,000	60,000
Christianstad—Hessleholm	1863	2,8	4 "	720,000	702,858 02	36,000	36,000	36,000
Wexjö—Alfvestad	1863	1,7	4 "	434,000	423,236 15	21,700	21,700	21,700
Köping—Uttersberg	1863	3,4	4 "	500,000	462,891 33	35,000	35,000	35,000
Herrljunga—Uddevalla	1863	8,7	4 "	3,240,000	3,240,000	122,815 64	158,591 83	162,000
Summa		49,7		15,975,000	14,534,708 93	693,112 92	722,144 59	725,552 76

Hör till Stats-Utsk. Bet., 1869, N:o 66.

Bil. D.

Sammandrag, utvisande ursprungliga beloppet af de utaf Riksgälds-kontoret upptagna, fonderade statslån, äfvensom huru mycket genom dessa lån Riksgälds-kontoret tillgodokommit samt hvad deraf återstår obetaladt.

	Obligationernas räntefot.	Obligationernas ursprungliga belopp i			För obligationerna erhållen valuta, evalverad i R:mt.	Återstående kapitalbelopp den 1 April 1869.
		R:dr R:mt.	Thaler Pr. Ct.	Pund St.		
1855 års fonderade statslån.	4 och 3½ %	281,900	—	—	267,688 94	223,700 —
1858 " " "	4½ "	—	8,190,500	—	19,703,472 60	19,043,733 33
1860 " " "	4½ "	—	8,000,000	—	—	19,153,866 67
Dito dito å premieobligationer å tillhopa 2,400,000 Thaler, bokförda till endast ½:delar af nominela beloppet	—	—	2,000,000	—	25,615,074 74	—
1861 års fonderade statslån .	4½ "	3,000,000	—	—	2,760,650 —	2,718,700 —
1864 " " "	4½ "	—	—	555,700	8,790,836 55	9,629,800 —
1866 " " "	5 "	—	9,932,300	—	23,677,689 29	26,308,266 67
1868 " " "*)	5 "	—	—	1,125,000	17,520,801 52	20,250,000 —
Summa	—	3,281,900	28,122,800	1,680,700	98,336,213 64	101,509,177 78

Till bestridande af ränta och kapitalafbetalning för ofvanstående lån utgå årligen följande belopp:

för 1855 års lån	R:mt	13,655: —
" 1858 " " hvilket skall slutbetalas den 2 Januari 1898	"	1,166,666: 67.
" 1860 " " " " " den 1 November 1898	"	1,466,000: —
" 1861 " " " " " den 30 September 1899	"	165,000: —
" 1864 " " " " " den 15 April 1918	"	489,500: —
" 1866 " " " " " den 2 Januari 1931	"	1,380,000: —
" 1868 " " " " " den 1 Januari 1931	"	1,086,750: —

Summa R:mt 5,767,571: 67.

*) *Anm.* Af 1868 års lån, 1,150,000 Pund St., äro ännu oförsälda obligationer för 25,000 Pund St., hvilka torde kunna uppskattas till omkring 420,000 R:dr R:mt.

Hör till Stats-Utsk. Bet., 1869, No 66.