

hemfallna under lösningsrätt, får den ersättning hvartill verket genom laga värdering blifvit uppskattadt, då har han, likasom jordegaren, fått hvad rättvisan fordrar, och som bör blifva laglig rätt.

På grund om hvad härom är yttradt, och under förhoppning det Riksdagen tager denna fråga i behörigt öfvervägande, i sammanhang med blifvande förslag till lag om vattenrätten, om det till Riksdagen inkommer, och i annat fall, utan vidare afvaktan och oberoende deraf, emedan frågan fordrar skyndsam behandling; får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen för sin del måtte besluta en sådan förändring af 3 § i Kongl. Förordningen af den 20 Januari 1824, angående ändring, flyttning eller utrifning af vattenverk, med bibebållande af §:n i öfrigt, men att orden "med förhöjning af hälften derutöfver om verket försämras", och kommer vattenverk att alldeles utrifvas, "skall jordegaren betala fulla värdet och hälften derutöfver", måtte helt och hållet ur § utgå.

Om remiss till Lag-Utskottet anhålles.

Stockholm den 28 Januari 1869.

J. E. Johansson,
från Westmanland.

N:o 272.

Af Herr J. E. Johansson: Om anslag till förberedande arbeten för norra stambanans fortsättande samt banans bestämmande i riktning från Upsala öfver Sala till Storvik.

Ehuru jag, under närvarande finansiella förhållanden, hyser föga hopp om framgång åt den motion jag nu får hos Riksdagen väcka, kan jag likväl icke underlåta, att fästa Riksdagens allvarliga uppmärksamhet på en fråga, som länge stått på dagordningen och som varit föremål för flera föregående riksdagars behandling, nemligen om norra stambanans fortsättning och riktning. Det är icke obekant, att flerfaldiga förslag och undersökningar derom blifvit uppgjorda, hvilka mera eller mindre kunna gagna såväl Staten som de orter, hvilka nu helt och hållet sakna alla slags lättade kommunikationer.

1866 års höst verkställdes af Kongl. Jernvägsstyrelsen, på Statens bekostnad, undersökningar så väl från Upsala öfver Gysinge med flera ställen till Gefle—Fahlubanan, som ock från Upsala öfver Sala till Storviks station å sagda bana. I sitt till 1867 års Riksdag afgifna yttrande deröfver likasom förordade styrelsen den förstnämnda riktningen, af det skäl, att den blefve kortare och derföre billigare; men yttrade ock tillika, att om det andra alternativa förslaget, Upsala—Sala—Storvik, blefve Riksdagens beslut, så hade styrelsen ingenting deremot att anmärka; skilnaden i anläggningskostnaden emellan dessa linier skulle, efter den approximativa beräkningen, utgöra 2,963,000 R:dr. Men då undersökningen efter Upsala—Gysinge-linien skedde så sent på hösten, att $1\frac{1}{2}$ fots djup snö betäckte marken, och hvarföre den måste ske i största hast, torde det vara tvifvel underkastadt huru tillförlitligt ett sådant förslag är. Om ock Upsala—Sala—Storvik-linien skulle blifva 2,963,000 R:dr dyrare än den andra, så är det alldeles säkert att Sala-linien kommer att för Staten lemna dubbelt större trafik-inkomster, än Upsala—Gysinge- eller Söderfors-linierna, samt att den drages in i sjelfva medelpunkten af landet och de orter, som äro mest i behof af lättade kommunikationer. Undersökningar och framställningar hafva äfven skett om en banas anläggande från Thureberg å Stockholm—Upsala-banan öfver Almare-stäket efter Mälaretrakten till Sevala, och sedan antingen till Westerås eller Sala, och vidare derifrån till Fahlun eller Insjön; jag vill icke bestrida nyttan af en sådan bana för jordbrukarne efter Mälare-dalen, under den tid af året då sjöfarten å Mälaren är stängd; men det är dock alldeles klart, och kan icke med skäl bestridas, att under hela den tid, som sjötrafiken i Mälaren är öppen, komme denna bana att stå tom och obegagnad, emedan både gods- och persontrafik går billigare sjöledes, än på jernväg; skulle emot min förmodan Upsala—Gysinge- eller Söderfors-linierna af Riksdagen kunna godkännas, hvarom alla som önska en bana efter Mälaretrakten sig förena, då skall den frågan sedan alltid framkomma, att Westmanland äfven måste hafva en jernbana, och hvaraf följer, att Staten förr eller sednare måste bygga äfven densamma, och derigenom tvänne banor norr om Mälaren, och då frågas, hvad förslår till tvänne banor de 2,963,000 R:dr, som Upsala—Gysinge-linien skulle blifva billigare i anläggningskostnad än Upsala—Sala—Storvik-linien? Och huru skulle trafikinkomsterna kunna betäcka omkostnaderna å tvänne banor, som icke allenast komma att konkurrera med hvarandra, utan äfven med sjötrafiken både emellan Gefle—Stockholm och Westerås—Stockholm? Enligt uppgjorda kostnadsförslag kommer Upsala—Gysinge-linien att kosta 7,662,000 R:dr, Upsala—Söderfors-linien 8,068,000 R:dr och Thureberg—Sevala—Sala-linien till Sala 7,653,000 R:dr eller Upsala—Gysinge- och Thureberg—Sala-linierna tillsammans 15,315,000 R:dr, då deremot Upsala—Sala—Storvik-linien, som gör begge de nyssnämnda öfverflödiga, kommer att kosta endast 10,638,000 R:dr och således blifver 4,677,000 R:dr billigare än de andra; dertill kommer, att Thureberg—Sevala-linien aldrig kunde stadna i Sala, utan måste fortsättas till Fahlun eller Insjön med en tillökning i anläggningskostnad af 9,451,000 R:dr; sammanlägges dessa med de förutstående 4,677,000 R:dr, så kommer anlägg-

ningskostnaden att blifva för de begge Upsala—Gysinge- och Thureberg—Sevalla—Sala—Insjö-linierna, fjorton millioner etthundratjuguåttatusen (14,128,000) R:dr större, än för Upsala—Sala—Storvik-linien. Skulle åter Upsala—Söderfors—Margrethill-linien ifrågasättas, så blifver densamma ytterligare 406,000 R:dr dyrare än Upsala—Gysinge-linien.

I hela Mälare-trakten finnes hvarken bergs- eller skogsprodukter att transportera; deremot i närheten af Upsala—Sala-linien finnas tvänne jernbruk och flera jerngrufvor, jemte en ångsåg och qvarn, samt skogsprodukter af alla slag, hvilka alla tider af året måste söka sin transport på jernvägen, och kommer en jernbana der att framdragas, skall jordbruket inom kort tid derstädes uppblomstra, så att betydlig afsättning af spannmål derifrån kan ske. I trakten af Sala—Storvik-linien finnas många större jernbruk, nemligen Hede, Horndal, Garpenberg, Dormsjö, Klosters, Sjernsunds, Grönzinka, Kratten och Hofors, m. fl., samt dessutom Björks, Watebo och Kyrkoby stångjernsmedjor jemte Rösse och Tyskbo masugnar och stångjernshamar m. fl. Skall Staten bygga jernvägar, så böra de företrädesvis anläggas, der de komma att betjena dem som bäst äro i behof deraf, och der en jemn trafik är att påräkna; att begge dessa ändamål vinnas genom banans dragning från Upsala öfver Sala till Storvik, kan icke, med iakttagande af rättvisa och oväld, af någon bestridas, som icke af egna intressen förledes, att vilja draga densamma i en för både Staten och vanlottade orter ofördelaktig riktning. Ty på samma gång den betjenar de delar af Upland och Westmanland som bäst behöfva lättade kommunikationer, betjenar den äfven Gestrikland och Dalarne, Gefle och Fahlun samt Norrland, som af uråldriga tider haft och ännu har sina största och bästa afsättningsorter för sina produkter vid Sala, Hedemora och Upsala marknader; och skulle förhållandena i framtiden medgifva denna banas fortsättning längre norrut, så gifves icke heller någon lämpligare punkt för dess utgång från Gefle—Fahlu-banan än Storvik. Dessutom blifver det genom Upsala—Sala-linien möjligt att dels genom flottled å Dalelven, och dels genom en bibana till Norrbergs jernväg, förena dessa rika malmfält med denna trafiklinie.

För min egen öfvertygelse om denna banas stora fördelaktighet, såväl för Staten, som för enskilda orter, hvilka å kommunikationsmedel äro vanlottade, eger jag ytterligare stöd, dels, att Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition till 1865—1866 års Riksdag angående jernvägsbyggnader förklarade att: "De stambanor, som komma att byggas på Statens bekostnad, borde framdragas förnämligast genom de orter, hvilka, i anseende till sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, af dessa icke kunna draga fördel" etc.; och dels af Herr Öfverste Ericsons afgifna betänkande rörande Statens jernvägsbyggnader af den 18 November 1856, pag. 10, der han yttrar: "Med stöd af den antagna grundsatsen, att stambanorna icke böra ledas utmed segelbara vatten, och att desamma, i den mån de gagna det allmänna och motsvara de derpå nedlagda kostnader, som de byggas i trakter, der långa och dyrbara transporter hämma industriens, jordbrukets eller bergsbrukets utveckling, så synes det vara af särdeles vikt", etc.; och åter å pag. 19, angående Vestra stambanans dragning norr om Mälaren,

laren, yttrar han: "Det måste för Westmanland vara af särdeles större nytta att bida några år och få en bana, som uppfyller rörelsens fordringar och för all framtid gagnar dess inre delar, der tyngden af transporterna kännas hårdast, än att tidigare erhålla en jernväg utmed Mälarens strand, som vore för rörelsen djupare in i landet af mindre gagn, och dessutom afskär möjligheten att för framtiden erhålla en bättre". "Hvad skulle väl", yttrar Herr Öfversten vidare, "bruksegarne samt bergs- och jordbrukaren, boende på längre afstånd från Mälaren, säga om en bana förlagd utmed stranden af denna sjö? Skulle han kunna räkna sig till godo de millioner, som Staten nedlagt på en sådan kommunikationsled? Likasom förut skulle han ju nödgas forsä sin tunga varor till och ifrån alldeles samma platser?" etc.

1859 års jernvägsundersöknings-komité yttrar äfven i sitt betänkande af den 8 November, pag. 85, att: "De jernvägar, som i stort gagna bergshandteringen m. m., måste därför så anläggas, att de dels kunna uppsamla största möjliga qvantitet råämnen och produkter så nära produktionsorten som möjligt, dels på kortaste distans föra dem till närmast till export- eller kommunationsort ledande segelled, oaktadt denna punkt skulle ligga på större eller mindre afstånd från de sistnämnda, äfvensom att de blifva af ringa nytta för näringen, om de anläggas längsefter de stora segellederna", etc.

Vid 1862—1863 och 1865—1866 årens riksdagar hafva 2:ne Stånd för deras del anslagit medel till norra stambanans fortsättning från Upsala till Sala och vidare i nordlig riktning, ehuru frågan uti då varande förstärkta Stats-Utskott på några få röster föll, och vid flera föregående riksdagar har motioner af representanter från de norra orterna blifvit väckta i samma syfte, ehuru icke bifallna, emedan jernvägsbyggnaderna i södra delen af landet då bedrefvos med sådan ifver, att medel till denna bana icke kunde beviljas.

Före 1867 års riksdag hafva från Gefleborgs och Vester-Norrlands läns lands-ting samt stadsfullmäktige i Sala, Östersund och Luleå jemte en stor del af landskommunerna i östra Westmanland till Kongl. Maj:t ingått med underdåniga petitioner med anhållan om nådig Proposition till samma Riksdag om norra stambanans fortsättning från Upsala öfver Sala till Storviks station på Gefle—Dala-jernväg; men i brist af medel till byggande af flera än den nordvestra banan, har icke någon Kongl. Maj:ts Proposition kunnat framkomma derom.

I slutet af sistlidne år hafva särskilda jernvägsmöten hållits både i Gefle och Fahlun, hvilka varit talrikt besökta, och som enhälligt och sammanstående förordat norra stambanans riktning från Upsala till Sala—Storvik.

Som nu stor arbetsbrist inom landet råder, hvarigenom alla dagspenningar betydligt blifvit nedsatta och arbetskostnaderna mycket billigare än under föregående jernvägsbyggnader; och på det att arbetsförtjenst måtte beredas åt den stora befolkning, som betlande stryker landet omkring, och hvilken slutligen i brist af arbete antingen måste emigrera eller falla land och fattigvård till last; och på grund af de

skäl jag i öfrigt häruti framlagt, samt under förbehåll att till det Utskott, dit denna motion blifver remitterad, få inkomma med alla de upplysningar, som af mig kunna anskaffas, får jag härmed vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte, till förberedande arbeten å norra stambanans fortsättning från Upsala till Sala och Storviks station på Gefle—Fahlu-banan, för denna statsreglerings-period anslå en million Riksdaler; eller, om sådant anslag nu icke låter sig göra, att Riksdagen måtte bestämma banans fortsättning i sagde riktning, så att Staten icke måtte komma att betungas med vidare undersökningar därför.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 28 Januari 1869.

J. E. Johansson,
från Westmanland.