

och att sådant förslag blifvit uppgjort samt snart torde af Kongl. Maj:t blifva för Riksdagen framlagdt; samt att motionen då ej måtte till någon vidare åtgärd föranleda.

Då icke Kongl. Maj:ts nådiga trontal vid riksdagens öppnande gaf anledning förmoda att något förslag till ny lag om vattenrätten från Kongl. Maj:t till denna Riksdag är att förvänta; Och då frågan är af den vikt för jordbruket, att den tarfvar skyndsam behandling och icke bör till en oviss och måhända aflägsen framtid uppskjutas, får jag ånyo vördsamt anhålla, att Riksdagen, utan afbidan af det väntade förslaget om ny vattenlag,

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

Om remiss till Lag-Utskottet anhålles.

Stockholm den 29 Januari 1870.

J. E. Johansson,
från Westmanland.

N:o 225.

Af Herr J. E. Johansson: Om norra stambanans fortsättande från Upsala öfver Sala och Krylbo till Storvik, samt om underdåniga framställningar angående beviljande af statsbidrag för bibanor dels från Sala till Westerås och dels från trakten af Avesta till Norberg.

Vid genomläsandet af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen om jernvägsbyggnader, förvånades jag öfver att få se, det Kongl. Maj:t, an-

gående norra stambanans riktning, nu kunnat, tvärtemot de till förra Riksdagen uttalade åsikter och grundsatser, föreslå Thureberg—Sevalla—Krylbo—Storvik, i stället för den förut förordade Upsala—Sala—Storvik-linien. I sin till 1865—1866 årens Riksdag afgifna nådiga Proposition förklarade Kongl. Maj:t, bland annat, att: »De stambanor, som komma att byggas på Statens bekostnad, borde framdragas förnämligast genom de orter, hvilka, i afseende till sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, af dessa icke kunna draga fördel». Och sedan Stockholm—Upsala-banan blifvit färdigbyggd, förklarade Kongl. Maj:t den »norra stambanan vara öppnad för trafik». Nu skall Thureberg—Sevalla-banan deremot benämnas den norra banan. Jag kan icke fatta någon konsekvens deruti. Innebär icke detta ett alltför tydligt försök att först få mäktiga intressen tillfredsställda genom Thureberg—Sevalla-liniens byggande; och att sedan den ursprungliga norra stambanan från Upsala måste fortsättas åt annat håll? och jag frågar, har Staten råd att utan betänksamhet kasta bort öfver elfva millioner Riksdaler större kostnad för tvänne banor, då Upsala—Sala-linien, med klokt anlagda bibanor, kan uppfylla alla billiga anspråk och för industriens utveckling befintliga behof? Att de norra orterna icke önska eller behöfva norra stambanans riktning hvarken öfver Thureberg Sevalla eller Upsala—Söderfors—Margrethill, bevisas bäst genom de många motioner, som af dess representanter flera föregående riksdagar blifvit väckta och af de underdåniga petitioner, som från Wester-Norrlands, Gefleborgs och Jemtlands läns landsting till Kongl. Maj:t ingått om norra stambanans fortsättning från Upsala öfver Sala till Storvik. Deraf synes att de norra orternas befolkning med sina produkter vilja och behöfva komma till sina från uråldriga tider varande bästa afsättningsorter Sala, Hedemora, Upsala och Westerås marknader, utan att det ringaste värdera en mils kortare jernväg till Stockholm. Förre Chefen för Statens jernvägsbyggnader, Herr Öfverste Ericson, yttrar i sitt den 18 November 1856 afgifna jernvägsbetänkande, pag. 10, att: »Med stöd af den antagna grundsatsen, att stambanorna icke böra ledas utmed segelbara vatten, och att desamma i den mån 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», etc. etc.; och pag. 19 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 transportererna 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 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? Lika som förut skulle han ju nödgas forsla sina tunga varor till och ifrån alldeles samma platser!

1859 års jernvägsundersöknings-komité yttrar i sitt betänkande af den 8 November, pag. 85, att »de jernvägar, som i stort gagna bergshand-teringen m. m., måste derföre 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 kommunikationsort 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 längs efter segellederna.*»

Vid 1862 1863 och 1865—1866 årens riksdagar hafva tvänne Stånd för dess del antagit och anslagit medel till norra stambanans fortsättande från Upsala till Sala och vidare i nordlig riktning, ehuru frågan uti då varande förstärkta Stats-Utskott på några få röster föll.

Före 1867 års riksdag hafva från stadsfullmäktige i Sala, Östersund och Luleå, jemte en stor del af landskommunerna i östra Westmanland till Kongl. Maj:t ingått underdåniga petitioner, med anhållan om nå- dig Proposition till samma Riksdag om norra stambanans fortsättning från Upsala öfver Sala till Storvik; men, i brist af medel till byggande af flera än den nordvestra banan, har icke någon Kongl. Maj:ts Proposition derom framkommit.

I slutet af 1868 hafva särskilda jernvägsmöten hallits både i Gefle och Falun, hvilka varit talrikt besökta, och som enhälligt och samman- stämmande förordat norra stambanans riktning från Upsala till Sala— Storvik.

Vid ett sistlidet år i Heby-Löfsta socken af Westmanlands län hål- let jernvägsmöte, bevistadt af öfver 300 personer, uttalades enhälligt behöf- vet och nödvändigheten af norra stambanans fortsättning från Upsala öf- ver Sala till trakten af Avesta och Storvik, med derifrån utgrenande biba- nor från Sala till Westerås, och från trakten af Avesta till Norbergs malm- och grufvefält; hvarvid en komite utsågs, som till Kongl. Maj:t ingått med underdånig petition om så väl undersökningar på Statens bekostnad från Sala till trakten af Avesta och Storvik som ock förord för statsbidrag till bibanor derifrån i förutnämnda riktningar samt att till denna Riksdag der- om afgifva nådig Proposition. Resultatet af alla dessa billiga fordringar är nu känt.

Af de, den Kongl. Propositionen bifogade så väl äldre som under förra året verkställda undersökningar och deröfver afgifna kostnadsförslag inhemtas, att Thureberg—Sevalla—Wansjö—Krylbo—Horndal—Storvik-linien blifver mera än 4 mil längre att nybygga, och att anläggningskostnaden med öfver tre (3) millioner Riksdaler öfverstiger kostnaden för linien Upsala—Sala—Bolandet—Brovallen—Krylbo—Horndal—Storvik. Dertill kan ytterligare läggas kostnaden åtta millioner sextioåtta tusen (8,068,000) Riksdaler för en Upsala—Söderfors—Margrethill-bana, som ovillkorligt förr eller sednare framtvingas, om Thureberg—Sevalla-linien antages; ty Stockholm—Upsala-banan kan omöjligen ega bestånd med sin ändpunkt Upsala, utan måste antingen förfalla eller fortsättas; det är både känt och erkänt att Upsala-banan lemnar föga eller ingen inkomst under den tid af året, då sjötrafiken från Upsala är öppen, och att det är endast under vintermånaderna som den erhåller trafik; lägges nu Thureberg—Sevalla-linien inom samma trafikområde, hvarifrån skall då fraktgodis tagas åt begge dessa banor?

Sammanlägges den större kostnaden för Thureberg—Sevalla—Krylbo—Storvik-linien 3,064,000 R:dr med Upsala—Söderfors—Margrethill-liniens 8,068,000 R:dr, så uppkommer, såsom förut är sagdt, tillsammans 11,132,000 R:dr, som kan undvikas om Upsala—Sala—Krylbo—Storvik-banan antages; en ganska betydlig summa i tider, då Statens finanser befinnas i det skick att på samma gång både direkta och indirekta skatteförhöjningar äskas.

Då Kongl. Maj:t likväl ansett tiden nu vara inne att fullfölja utvecklingen af vårt jernvägssystem, måtte väl systemet, på grund af hvad häruti förut är anfördt, för norra stambanan böra antagas vara att bygga densamma der den kan bäst betjena dem, som mest äro i behof af lättade kommunikationer och der en jemn trafik är att påräkna, utan att behöfva konkurrera med den både lättare och billigare sjötrafiken. Att sagda ändamål vinnas genom banans dragning från Upsala öfver Sala och Krylbo till Storvik, som då närmar sig Norbergs malmfält och bergsbruksorter, 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 sakna sjökommunikationer, kan en bibana anläggas från Norbergs grufvefält ned till elföfvergången vid Krylbo, hvarigenom malm lätt kan transporteras till de på sidorna belägna många och stora jernbruk, till Gefle, Norrland och hvilka utrikes orter som helst. Och med en bibana från Sala till Westerås komma bergslagens och de norra orternas produkter under sommaren till

Mälarehamn för att vidare transporteras till Stockholm; och under vintermånaderna öfver Sala, Upsala till Stockholm.

Emot den gamla utspridda frasen, att trakten emellan Upsala och Sala är en ödemark, vågar jag på det högsta protestera, ty på en sträcka af 2 $\frac{1}{2}$ mil från Upsala och 2 $\frac{1}{2}$ mil närmast Sala är jordbruket fullt så bördigt som efter Mälaredalen; återstår då cirka 1 $\frac{1}{2}$ mil, som visserligen består af mindre odlad mark, men jordbruket kommer säkerligen äfven derstädes att uppblomstra, om jernvägen kommer i närheten derintill, så att lättare afsättning af dess produkter kan ske. Dessutom finnas der skogsprodukter af alla slag till afsalu, flera ångsågar, äfvensom Molnebo hytta och smedjor, samt Skattmansö stångjerns- och tegelbruk jemte i Enåkers och Sala socknar befintliga grufvor, deruti under år 1868 brötos icke mindre än 55,385 centner jernmalm och flera sådana hafva bearbetats under sista året. Hvilka motsvarande transportprodukter finnas emellan Thureberg och Sevalle? Jo, hvarken skogs- eller bergsprodukter; och större delen af Mälaredalens sädesproduktion till afsalu ligger inom Upsala—Sala-banans trafikområde, det öfriga utmed Mälarens segelbara vikar.

På grund af de anförda motiven, under förbehåll att till Stats-Utskottet, dit denna motion bör remitteras, få inkomma med de upplysningar, som af mig kunna anskaffas, får jag hos Riksdagen vördsamt föreslå:

att, till förberedande arbeten å norra stambanans fortsättning från Upsala till Sala, Bolandet, Brovallen och Krylbo och derifrån till Storvik, i enlighet med Kongl. Maj:ts Proposition, måtte anslås 500,000 R:dr för innevarande år, och för 1871 en million tvåhundra-nittiofem tusen (1,295,000) Riksdaler; samt

att Riksdagen måtte uti underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, att i sammanhang med och på de grunder, som af tillsatta komiterade kunna för privata jernvägar förordas statsbidrag, sådant måtte förordas för en bibana ifrån Sala till Westerås; och äfven för en bibana från trakten af Avesta—Krylbo till Norbergs grufvefält eller Norbergs jernväg.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 29 Januari 1870.

J. E. Johansson,
från Westmanland.