

N:o 57.

Af Herr *F. Asker*. Om norra stambanans fortsättande från Upsala åt Sala, Krylbo och Horndahl till Storviks station på Gefle—Dala-jernvägen.

Frågan om fortsättning af norra stambanan står nu på dagordningen och kommer otvifvelaktigt att vid innevarande riksdag få sin definitiva lösning. Att denna lösning måtte blifva den för fosterlandet bästa möjliga är visserligen allas önskan, huru delade ock meningarne visat sig vara angående sättet att uppnå ett så önskvärdt mål.

Förnyade och, såsom ju alla böra antaga, efter enahanda grunder oväldigt utförda undersökningar af en mångfald ifrågasatta olika sträckningar af den norra banan föreligga nu till pröfning och hafva åtminstone i så måtto underlättat pröfningen, att den tvekan om väglängder och byggnadskostnader, som tillföre kunnat från ena och andra sidan åberopas, nu måste anses undanröjd.

Den hufvudsakliga meningsskiljaktigheten torde, utan fara för misstag, kunna antagas hvälfva sig derom, huruvida norra stambanan skall fortsättas från dess nuvarande ändpunkt, Upsala, förbi Sala och vidare med en böjning närmare Norbergs bergslag till Storviks station på Gefle—Dala-banan, eller om den skall från Stockholm—Upsala-banan afvika vid Thureberg, för att derifrån öfver Sevalle dragas i samma riktning som den förra, nemligen närmare Norbergs bergslag och vidare till Storviks station — eller, för att genast antaga en kortare benämning som alla förstå, om Sala- eller Sevalle-linien skall gifvas företrädet, ty hvilkendera af de två alternativa sträckningar, som för begge eller endera af dessa linier blifvit undersökta och kunna betecknas efter beröringspunkterna »Lasjö—Wansjö», »Muren—Wansjö», »Dufmuren—Knisberg—Krylbo», »Dufmuren—Knisberg—Utsund»; »Brovallen—Krylbo» och »Brovallen—Utsund», må sins emellan gifvas företrädet kan väl äfven omtvistas, men är dock ingalunda för det hela af den mera framstående vikt, att frågan derom lärer framkalla någon starkare meningsstrid. Man torde nemligen nu mera lätt kunna förena sig derom att norra stambanan, ehvad Sala- eller Sevalle-linien blir den segrande, bör så utläggas, att den så mycket som afseendet

å dess i sjelfva benämningen uttryckta allmänna riktning och ändamål medgifva, äfven tillgodokommer Westmanlands och Södra Dalarnes bergslager samt följaktligen gifves en vestlig riktning till närheten af Norberg och Avesta.

Hufvudfrågan är således denna: Skall Sala- eller skall Sevala-linien af Riksdagen godkännas?

För mig synes denna frågas besvarande mycket enkelt.

Sala-linien går genom den del af landskapet, som, till största delen odlad och bördig, saknar hvarje annat kommunikationsmedel än landsvägar.

Sevala-linien åter följer de första 5 à 6 milen af sin sträckning, oftast på mycket nära, aldrig på något stort afstånd Mälarens segelbara vatten och vidare, sedan detta lemnats, Strömsholms kanal.

Sala-linien, som utgör en fortsättning af den redan byggda Stockholm—Upsala-banan, tillförer denna all den trafik, som upphemtas på Sala-banan från det omgifvande större landområdet och från de norra och vestra orterna.

Sevala—Thureberg-linien åter dels konkurrerar med Upsala—Thureberg-banan inom samma trafikområde, dels ock undanrycker sistnämnda statsbana största delen af den trafik, som genom Sala-linien eljest skulle tillföras densamma.

Sala-linien har en mellan Thureberg och Upsala färdigbyggd statsbana af nära fem mils längd och erfordrar ytterligare banbyggnad af endast omkring 14 mil och till en kostnad af mellan 12 och 13 millioner R:dr.

Sevala-linien deremot är ännu från Thureberg obyggd och erfordrar omkring 18 mils banbyggnad samt en kostnad af mellan 15 och 16 millioner R:dr.

Sala-linien besparar således, jemförd med Sevala-linien, den byggnadstid, som anläggningen af omkring 4 mils bana medtager och en byggnadskostnad af närmare 3 millioner R:dr, men den besparar tillika för alla tider den dubbla underhålls- och trafik-kostnaden på nyssnämnda väglängd af 2:ne konkurrerande banor och hvilken besparing för Statsverket, såsom egare af begge banorna, torde kunna beräknas till minst 150,000 R:dr årligen, motsvarande efter 5 proc. ett kapital af 3 millioner R:dr.

Vore nu de orter, som närmast omgifva Sala- och Sevala-linierna, hvar för sig i verkligt och sins emellan i lika stort behof af detta kommunikationsmedel, och kan det tagas för gifvet att Staten, för sina och landets allmänna behof, måste bygga endera af dessa linier, men deremot icke kan uppoffra medel för dem begge, så vill det synas mig otvifvelaktigt, att Staten bör gifva företrädet åt den bana, som erbjuder största besparing i anläggningstid samt byggnads-, underhålls- och trafik-kostnad och att, då kapitalbesparingen på en väglängd af tillsammans endast omkring 20 mil utgör icke mindre än närmare 6 millioner R:dr, detta äfven för en vida rikare stat än vår är af så stor betydelse, att endast de mest talande riksviktiga angelägenheter skulle kunna berättiga till valet af den andra, så mycket dyrbarare sträckningen.

Det är visserligen sannt, att Sevala-linien, enligt de sednaste undersökningarne i sin helhet från Stockholm till Storviks station, blir från $\frac{2}{3}$:dels till omkring 1 mil kor-

tare än Sala-linien emellan samma ändpunkter, och att den sålunda till fördel för Sevala-linien förefallande minskningen i väglängd tillgodokommer den del af linien, som förenar hufvudstaden med trakten af Norbergs bergslag. För kommunikationen emellan dessa vigtiga punkter, likasom för kommunikationer i allmänhet, är det ingalunda oväsentligt att vinna en sådan förkortning; men äfven detta medgifvet, måste dock i all kalkyl vinsten å ena sidan jemföras och mätas med uppoffringarne å den andra. Med den stora hastighet jernvägsfarten äfven hos oss uppnått, har tidsvinsten för en mil på en sträcka af 13 å 14 mils längd för godstrafiken alls ingen och för personbefordringen så ytterst ringa betydelse, att man väl dervid icke på allvar kan fästa något egentligt afseende, minst när, såsom i Sverge, de största och flesta delar af landet måste skatta sig lyckliga, om de få en jernväg inom några mils afstånd. Vigtigare är naturligtvis kostnaden för den längre transporten. Men huru ringa betydelse den ökade kostnaden för en mils längre jernvägsfrakt å Sala-linien intager i förhållande till Statens uppoffring för beredande af besparing deraf på Sevala-linien, kan lätt inses. Om man, för att förenkla beräkningen, reducerar hela den påräkneliga rörelsen till 2 millioner centner gods årligen samt antager frakten till $1\frac{1}{2}$ öre centner per mil, så skulle hela besparingen i fraktkostnaden på den högst omkring en mil kortare Sevala-linien uppgå till 30,000 R:dr per år. Men då denna jernväg i ränta å anläggningskostnaden samt i underhålls- och driftkostnad skulle årligen betunga Statsverket med omkring 300,000 R:dr utöfver hvad Sala-linien skulle kosta, blefve den beredda fraktvinsten alldeles för dyrköpt. Långt bättre vore då för Statsverket att alldeles fraktfritt fortskaffa godset den öfverskjutande milen på Sala-linien, hvilken äfven med denna lilla uppoffring skall icke blott väl bära sig, utan ock lemna god behållning, under det deremot de tvänne, med hvarandra konkurrerande linierna Thureberg—Upsala och Thureberg—Sevala helt säkert komme att drifvas med ganska stor förlust.

Äfven i strategiskt hänseende anses Sevala-linien erbjuda någon fördel framför Sala-linien. Man torde dock desto heldre kunna ifrågasätta lämpligheten af något öfvervägande afseende å den, såsom vi alla hoppas, mycket aflägsna undantagshändelse, att nämnda förmån komme att anlitas, som en i hithörande ämnen obestridd auktoritet, Generalen Hazelius, inom 1862 års jernvägskomité afgifvit ett denna fråga belysande anförande, enligt hvilket de strategiska företrädena helt och hållet kunde och borde blifva utan inflytande på valet emellan de ifrågavarande tvänne banriktningarne.

Slutligen har ock i den af Kongl. Maj:t nyss afgifna nådiga proposition såsom ett hufvudsakligt motiv för Sevala-liniens företräde blifvit framställt, att derigenom ett enskildt bolag kunde förväntas blifva i tillfälle ett emellan Sevala och Köping öfver Westerås anlägga en sammanbindningsbana, hvarigenom trafiken lemnades frihet att utveckla sig i östlig eller vestlig riktning, allt efter trafikens naturliga behof.

Långt ifrån att underkänna vigten af en sådan trafikens valfrihet, anser äfven jag tillfälle dertill böra beredas, men deremot kan jag omöjligen inse hvarföre anläggningen af en sammanbindningsbana direkte emellan Sala och Köping med en kort bibana till

Westerås icke ännu heldre må föredragas, då en sådan sammanbindningsbana icke allenast lemnar trafiken lika god valfrihet, som sammanbindningen Sevalle—Westerås—Köping erbjuder, utan dessutom framför denna eger det obestridliga företrädet att genomskära det inre landet samt beröra och hela året betjena flera betydliga jernverk, såsom Svanå, Surahammar, Ramnäs m. fl., under det deremot strandvägen Sevalle—Westerås—Köping icke träffar några jernverk och endast under vintermånaderna kunde uthärda täflan med Mälarens segelbara vatten.

De med sammanbindningsbanan Sala—Köping förknippade fördelar äro, enligt min öfvertygelse, så öfvervägande att, så vida bildandet af ett bolag för Sevalle—Westerås—Köping-linien är allvarligt menadt och icke blott ett löfte för inverkan på Riksdagens beslut i hufvudfrågan, ännu större och mäktigare krafter nog skola förena sig till utförande af den förra, hvilken i annat fall Statsverket både kan och bör utföra med allenast en del af den besparing, som genom föredragandet af Sala—framför Sevalle-linien uppkommer, och i motsats hvar till de förut angifna högre kostnaderna för Sevalle-linien nog torde ytterligare ökas genom det bidrag af statsmedel, hvilket sammanbindningsbanan Sevalle—Westerås—Köping lärer taga i anspråk — om den i öfrigt kommer till stånd.

På dessa och de ytterligare skäl, som förefinnas, men för närvarande icke torde vara nödigt att anföra, tillåter jag mig vördsamt föreslå:

att Riksdagen nu måtte för sin del, med anvisande af det utaf Kongl. Maj:t för Norra stambanan äskade belopp, besluta, att denna stambana skall fortsättas från Upsala åt Sala, Krylbo och Horn-dahl till Storviks station på Gefle—Dala jernväg med de närmare bestämmelser i öfrigt angående banans riktning och beröringspunkter, till hvilka ärendets vidare utredning hos Stats-Utskottet må föranleda.

Stockholm den 27 Januari 1870.

F. Asker.