

N:o 8.

Ank. till Riksd. Kansli d. 27 Jan. 1870, kl. 6 e. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, angående anslag till fortsättande af Statens Jernvägsbyggnader; Gifven Stockholms Slott den 21 Januari 1870.

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

Sedan denna för samfärdseln med Norge vigtiga bana blifvit färdigbyggd, återstå af det redan för längre tid tillbaka för Sverige uppgjorda statsbanesystemet sasom ofullbordade Norra och Östra stambanorna, utgående, den förra från Stockholm och den sednare från Vestra stambanan vid Katrineholm. Försättningen af båda dessa banor motses med stor otålighet af de landsdelar, hvilka vänta att deraf när-

mast draga nytta, och nekas kan ej, att de båda äro af stor nationel betydelse samt hvar för sig af den framstående vikt, att, då arbetet å dem med första bör företagas, Kongl. Maj:t icke kan åt endera af dem tillmätta företråde framför den andra, utan anser medel för dem båda böra samtidigt beviljas.

I afseende å riktningen för den Östra banans fortsättning hafva på seduare tiden skiljaktiga meningar icke förspotts, utan har det antagits, att den från Norrköping borde öfver Linköping och Mjölby sträcka sig till Nässjö, der den Södra stambanan möter. Någon anledning till afvikelse härifrån har ej heller yppats; och är kostnaden för denna banas fullbordande beräknad till 11,360,000 R:dr.

Helt olika är förhållandet med den Norra stambanan, för hvilken fortsättning åtskilliga från hvarandra mer eller mindre afvikande förslag blifvit uppgjorda. Vigten af att i samband med en jernbanas byggande norrut bereda en gen och lätt förbindelse mellan Westmanlands bergslag och Stockholm, å ena, samt nämnde bergslag och de norra orterna, å andra sidan, är dock så stor och har äfven på sednaste tiden blifvit så allmänt erkänd, att, oaktadt genom antagande af ettdera af de två förslag för banans sträckning, hvilka erbjuda nämnda fördel, nemligen öfver Upsala och Sala till Storvik samt öfver Thureberg och Sevalle till Storvik, kostnaderna icke obetydligt öfverstiga hvad enligt hvardera af de andra förslagen, eller öfver Upsala och Gysinge till Storvik, öfver Upsala och Söderfors till Margrethill och öfver Upsala till Gefle, vare sig med eller utan dragning till Dannemora, för jernvägsförbindelse mellan de norra orterna och hufvudstaden erfordras, och oaktadt sjelfva väglängden äfven blifver betydligt ökad, fråga dock numera knappast kan blifva om väljande af någon annan linie, än en af de två förstnämnda.

Vid valet åter mellan dessa förekomma å ömse sidor viktiga fördelar, som, i olika hänseenden, den ena riktningen har att framför den andra erbjuda. De väsendtligaste skäl, hvilka tala för riktningen öfver Upsala och Sala äro: att en sträcka af 4 mil 32,500 fot redan finnes derå färdig utöfver hvad förhållandet är å den andra riktningen; att i följd häraf äfven kostnaden för banans byggande till Storvik öfver Sala blifver lägre än om Sevalle-linien väljes; att det för framtiden vore med mindre kostnad förenadt att å en gemensam bana framföra den Norrlandska och Upsala-banans trafik, än att fördela denna på två linier, hvaraf i sådan händelse åtminstone endera ej kunde antagas särdeles väl återgälda de kostnader, som å dess byggande blifvit använda; samt slutligen, att banan med sträckning öfver Upsala och Sala komme att

mellan dessa städer genomlöpa en landsdel, hvilken saknar lätta kommunikationer, under det att en ganska betydlig del af området för den sydligare riktningen öfver Thureberg och Sevala finnes gynnad af en ovanligt bekväm vattenkommunikation.

Om än hvad emot dessa skäl kan å andra sidan framhållas derom, att Sevala-liniens antagande medförer någon förkortning i banans längd, icke bör tillerkännas någon afgörande betydighet vid jämförelsen, så är dervid en annan synpunkt af synnerlig vikt, nemligen afseendet å sambandet med öfriga jernvägs- och vattenkommunikationer. Det kan nemligen i den allmänna rörelsens intresse icke vara önskligt, att trafiken, der sådant står att undvika, intvingas i vissa riktningar, utan bör densamma lemnas all den frihet, hvartill möjlighet finnes. Den trafik, som kommer å den ifrågavarande banan norr ifrån, bör således ej heller ovilkorligen drivas åt öster, vare sig för att i hufvudstaden stadna eller sjöledes gå vidare eller att först efter en lång omväg komma till vestliga delarne af riket. Den behöfver en möjlighet att utan denna omväg kunna vända sig i vestlig riktning och sålunda komma i beröring med det sig der utbredande jernvägsnätet eller att omedelbart söka hamn vid Mälaren, likasom för trafiken från de vestra orterna och från Mälaren behöfves en möjlighet att utan alltför stora svårigheter komma i beröring med den norra banan. I detta afseende innebär otvifvelaktigt den sydliga linien ett stort företräde, i det att sannolikheten af en enskild banas byggande från Köping öfver Westerås till Sevala, om Norra statsbanan drages öfver sistnämnda ort, synes, med afseende ej mindre å den kortare vägsträckan och derigenom äfven lägre anläggningskostnaden, än ock å det intresse för en sådan anläggning, som nu i orten gifvit sig tillkänna, vara ganska stor i förhållande till utsigterna för en banas dragande mellan Sala och Köping.

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

För att närmare tillse hvilken uppoffring i ökad byggnadskostnad fordras för vinnande af sednast omförmälda förmåner i allmänna rörelsens intresse vill Kongl. Maj:t nu yttra Sig i fråga om valet mellan de

flera för banans framdragande på det för båda riktningarne hufvudsakligen gemensamma området undersökta alternativ, hvilka finnas omförmälda uti en af Jernvägsbyggnads-styrelsen den 12 innevarande månad aflåten underdånig skrifvelse, hvilken Kongl. Maj:t vill låta såsom bilaga åtfölja denna nådiga Proposition. Hvad då först angår förslaget att med banan beröra Avesta, denna punkt, i afseende å hvilkens vikt för banans sträckning de i öfrigt skiljaktiga meningarne synas temligen eniga, torde de stora kostnader, som dermed äro förenade, icke af motsvarande fördelar uppvägas, utan linien snarare böra läggas öfver det ej aflägsne derifrån belägna Krylbo, der öfvergången af Dalelven lättare låter sig verkställa och hvarifrån, då sådant anses erforderligt, ett sidospår med mindre kostnad bör kunna till Avesta utläggas. Af nyss anförda grund anser Kongl. Maj:t att i fortsättning från Krylbo norrut icke bör bestämmas vestligare riktning än öfver Horndal till Storvik. I fråga åter om sträckningen söder om Krylbo, så ehuru det måste erkännas vara fördelaktigt, att banan erhåller en så vestlig riktning som möjligt, finner Kongl. Maj:t dock den obetydliga dragning i vester, som af Sevallalinien förande öfver Fors blefve en följd, icke tillräckligt uppväga den tillökning i kostnad med ej mindre än 415,000 R:dr, som deraf skulle föranledas. Kongl. Maj:t anser följaktligen att, derest hufvudriktningen toges öfver Thureberg och Sevala, det särskilda alternativ för banans fortsättning bör väljas, hvilket af Jernvägsbyggnads-styrelsen blifvit benämndt Sevala, Ängsholmen, Muren, Wansjö, Krylbo, Horndal, Storvik med antecknad byggnadskostnad från Thureberg till Storvik af 15,459,000 R:dr, men att, då under banans byggande bör tillses i hvad mån inom den beräknade byggnadskostnaden en ytterligare dragning åt vester låter sig göra, banlinien bör upptagas under benämningen endast af Thureberg, Sevala, Wansjö, Krylbo, Storvik. Jemföres nu till väglängd och anläggningskostnad denna sträckning med det alternativ af Sala-linien, som på samma sätt sträcker sig fram till Muren, Wansjö och Krylbo, finnes att Sevala-linien mellan ändpunkterna Stockholm och Storvik har företräde af att vara öfver $1\frac{1}{8}$ mil kortare, men i anläggningskostnad kräfver 2,617,000 R:dr mera än Sala-linien.

Genom uppoffring af nämnda summa är dock för en blifvande jernbanas byggande öfver Westerås till Köping vunnit en förkortning af inemot 2 mil och en besparing i anläggningskostnad af öfver en million Riksdaler. Den derefter återstående större kostnad för Norra jernbanans framdragande öfver Thureberg och Sevala synes mera än väl motsvaras af de förmåner för rörelsen i allmänhet, hvilken, såsom redan blifvit anfördt, denna riktning medförer; och då härtill kommer: att densamma

jemväl i strategiskt hänseende eger ett afgjort företräde; att de Upsala—Sala-linien omgifvande orter icke i industrielt hänseende äro af någon för landet särskildt framstående betydelse; att de derifrån gjorda erbjudanden af bidrag till lindring i expropriationskostnaden äro till en del mindre bestända och i allt fall ej torde vara förtjenta af synnerlig uppmärksamhet vid afgörandet af frågan om den ena eller andra riktningens väsendtliga fördelar; samt att en ny jernvägssträcka af $3\frac{3}{4}$ mils längd i närheten af hufvudstaden, hvarigenom denna förbindes med orter, derifrån den redan nu hemtar en stor del af sina dagliga förnödenheter, icke kan annat än vara gagnelig samt komma att lemna icke obetydlig nettointkomst, tvekar Kongl. Maj:t ej att hos Riksdagen föreslå antagandet af Sevala-linien på det sätt härofvan finnes närmare bestämdt.

Sammanräknade kostnaden för Östra banans fullbordande samt Norra banans framdragande i ofvan föreslagna riktning till Storvik skulle då uppgå till 26,819,000 R:dr. Den årliga kapitalbildningen i landet torde icke för högt uppskattas, om det antages, att, utan egentligt men för landets näringar, ett belopp af 4,000,000 R:dr årligen kan för statsbanornas byggande inom landet upplånas; och skulle ett härtill begränsadt belopp, endast med de jemkningar, som för arbetets jemna bedrivande kunna erfordras, varda årligen användt för statsbanorna, till dess de i den omfattning, hvarför ofvan är redogjort, varda inom en tiderymd af 6 å 7 år färdigbyggda, så torde någon särdeles kännbar uppoffring för landet icke uppkomma genom den endast småningom växande amorteringen af denna nya skuld, helst genom afkastningen af de nya jernvägar, landet med ifrågavarande uppoffring vinner, och den ökade rörelse, som af dem kommer att å förutvarande jernbanor föräntledas, amorteringens fullgörande bör i icke obetydlig mån underlättas.

Enär emellertid af de för innevarande år till Nordvestra banans fortsättning beviljade 3,100,000 R:dr, enligt Riksdagens medgifvande En million Riksdaler redan under år 1869 blifvit å banbygg-naden utöfver de för samma år ursprungligen anslagna 3,090,000 R:dr använda, hvadan för innevarande år återstå 2,100,000 R:dr för Nordvestra banan jemte 300,000 R:dr för det till sammanbindningsbanan genom hufvudstaden hörande stationshus, men det icke för arbetets jemna gång kan vara gagneligt, att detsamma under innevarande år minskas, anser Kongl. Maj:t önskligt att för året anvisas ytterligare 1,600,000 R:dr att till arbetenas fortsättande å Nordvestra stambanan utgå.

För sistnämnda stambanas fullbordande torde vidare för år 1871 böra anvisas återstoden af beräknade kostnaden med 1,160,000 R:dr. Af

hvad derefter utaf 4,000,000 R:dr återstår, eller 2,840,000 R:dr, finner Kongl. Maj:t 250,000 R:dr böra användas för materielens tillökning, på sätt Styrelsen för Statens jernvägstrafik uti dess underdåniga skrifvelse af den 12 innevarande månad hemställt, samt återstoden anslås till arbeten å de två andra stambanorna med 2,590,000 R:dr, hvilka synas lämpligast böra med hälften för hvardera banan utgå. Då vid slutet af arbetena å en bana det ofta måste inträffa att arbetsområdena inskränkas till några få, så att hela den förut anlitade personalen icke med fördel kan derå användas, men i förevarande fall det är af vigt att för de förestående stora arbetena kunna bibehålla det inöfvade befälet och manskapet, vore det önskligt att, i mån af behof, ett belopp af högst 500,000 R:dr af anslaget för Norra och Östra stambanorna redan under innevarande år kunde vara att tillgå för beredandet och företagandet af arbetena å nyssnämnda stambanor.

På grund af hvad sålunda anfördt blifvit, föreslår Kongl. Maj:t Riksdagen:

| | |
|--|-----------------------------|
| att bevilja dels för innevarande år till fortsättande af arbetena å Nord- vestra stambanan | R:dr 1,600,000: — |
| dels för år 1871 till fullbordande af samma arbeten | R:dr 1,160,000: — |
| till anskaffande af förökad materiel | » 250,000: — |
| samt till fortsättande af arbetena å de öfriga två ofullbordade stambanorna i ofvan antydda riktning med hälft- ten till hvardera banan | » 2,590,000: — 4,000,000: — |

samt att medgifva ej mindre att, i händelse någon del af det vid Nordvestra stambanan använda arbetsbefäl och manskap, som för kommande år för de öfriga stambanorna blifver behöfligt, icke under årets fortgång kan eljest lämpligen sysselsättas, ett belopp af högst 500,000 R:dr må af anslaget för sistnämnda banor redan under innevarande år användas till beredandet och företagandet af arbetena derå, än äfven att, i enlighet med hvad hittills i allmänhet blifvit i afseende å Statens jernvägsbyggnader iakttaget, det öfverskott, som möjligen kan uppkomma å anslaget till Nordvestra banans fullbordande, må för annan stambana användas, samt vid jernvägsarbetenas utförande af Kongl. Maj:t närmare bestämnas de orter, som statsbana eller bandel, hvartill anslag varder beviljadt, skall genomgå, och de ställen, den bör anlöpa.

I afseende å sättet för anskaffande af de för ofvanomförmälda jernvägsbyggnader erforderliga medel anser Kongl. Maj:t lämpligast, att

dessas medel beredas genom ett större inhemskt amorteringslån, i enlighet med hvad Chefen för Finans-departementet uti härvid bilagda protokoll närmare utvecklat.

De till ärendet hörande handlingar skola vederbörande Utskott tillhandahållas, och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

C A R L.

Axel Adlercreutz.

*Utdrag af protokollet öfver Civil-ärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Stats-Rådet å Stockholms Slott den 21 Ja-
nuari 1870.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern, Friherre *De Geer*,
Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena, Grefve
Wachtmeister, samt
Statsråden: Friherre af *Ugglas*,
Bredberg,
Carlson,
von Ehrenheim,
Berg,
Adlercreutz och
Friherre *Leijonhufvud*.

Efter föregången beredning gemensamt med Chefen för Finans-departementet, Friherre af *Ugglas*, föredrog Departements-chefen, Statsrådet *Adlercreutz*, i underdånighet följande hos Kongl. Maj:t gjorda framställningar rörande Statens jernvägsbyggnader, nemligen:

a) af Malmöhus läns hushållningssällskap, af den 24 Mars 1869, derom att, innan någon ny jernvägsanläggning för Statens räkning påbörjades, den östra stambanan måtte fullbordas;

b) af Upsala läns hushållningssällskap, af den 12 Januari 1869, med den af sällskapet tillsatta komités afgifna betänkande rörande för-

hållandet i ekonomiskt hänseende mellan de föreslagna särskilda riktningarne för norra stambanans fortsättande norr om Upsala;

c) af Landshöfdingen, Grefve A. Hamilton m. fl., af den 4 sistlidne September, angående norra stambanans fortsättande från Upsala öfver Sala till Storvik, med en krökning åt trakten af Avesta och en derifrån utlöpande bibana till Norbergs bergslag samt en från Sala till Vesterås;

d) af stadsfullmäktige i Upsala, af den 30 sistlidne Augusti, angående norra stambanans fortsättande från Upsala öfver Sala, för att, efter en krökning mot Norbergs bergslag öfver Avesta, vid Storvik förernas med Gefle—Dala-banan;

e) af Landshöfdingen Grefve A. Hamilton, af den 23 nästlidne December, med öfverlemnande af 15 kommunalstämmo-protokoll, hvarigenom de intill Upsala—Sala—Storviks-linien belägna socknar utfäst sig att till expropriationskostnader för denna bana lemna särskilda bidrag;

f) af Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, af den 12 innevarande månad, angående verkställda undersökningar rörande fortsättning af jernvägsbyggnaderna; samt

g) af Styrelsen för Statens jervägstrafik, af den 12 i denna månad, angående behovet af den rörliga materielens förstärkning vid Statens stambanor, i hvilket ämne sistbemälda Styrelse hufvudsakligen anförde:

att de till transportmedel uti kostnadsförslagen för de särskilda delarne af nordvestra stambanan beräknade belopp utgjort

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

tillsammans R:dr 1,515,750: —

att, då Byggnadsstyrelsen af byggnadsanslaget år

1866 betalt af Trafikstyrelsen gjorda beställningar för Laxå—Christinehams-linien med R:dr 311,741: 89.

samt till Trafikstyrelsens disposition under år 1867 öfverlemnadt anslaget för linien—Arvika—Norska gränsen » 220,050: —

och i Januari 1869 för linien Christinehamn—Carlstad beräknade » 400,000: —

samt under loppet af år 1870 vore att påräkna återstoden af anslaget för linien Christinehamn—Arvika » 600,000: —

den för rörlig materiel till hela nordvestra stambanan afsedda summan uppginge till R:dr 1,531,791: 89.

att, emedan ingen uppsättning af egna transportmedel på linien

Arvika—Norska gränsen erfordrades, innan hela nordvestra stambanan blifvit fullbordad, och det belopp, som Byggnadsstyrelsen utbetalt för linien Laxå—Christinehamn, utgörande i rundt tal 55,650 R:dr per mil, befunnes alldeles otillräckligt, de för linien Arvika—Norska gränsen beräknade 220,050 R:dr måst tagas i anspråk till fyllande af behovet för linien Laxå—Christinehamn, som, äfven med detta tillskott, icke bekommit mera än 94,784 R:dr per mil, och således icke fullt det belopp af 100,000 R:dr per mil, hvilket, efter hvad erfarenheten visat, erfordrades till första uppsättningen af transportmedel på stambanorna;

att för anskaffande af transportmedel till hela linien Christinehamn—Norska gränsen, utgörande i rundt tal 14 mil, Trafikstyrelsen sålunda vore inskränkt till ett belopp af en million Riksdaler;

att Styrelsen, som funne sig, på anförda skäl, kunna antaga, att för nordvestra banan mellan Christinehamn och riksgränsen inga nya personvagnar behöfde anskaffas, såvida fråga icke uppstode om anordnande af särskilda natt-tåg, deremot ansåge nödvändigt att erhålla:

| | | |
|--|------|------------|
| 4 lokomotiv för snälltag | R:dr | 165,600: — |
| 2 d:o för blandade tåg utan tendrar | » | 80,000: — |
| 2 d:o för godståg | » | 90,000: — |
| 4 postvagnar utom axlar och hjul | » | 16,000: — |
| 4 fångvagnar » » och » | » | 14,800: — |
| 4 packvagnar » » och » | » | 14,000: — |
| 300 godsvagnar af olika slag | » | 545,260: — |
| 400 satser axlar och hjul för vagnar | » | 320,000: — |

eller tillsammans transportmedel för R:dr 1,245,660: —

att af ofvanuppräknade transportmedel vore vid 1869 års slut levererade och med af Byggnadsstyrelsen öfverlemnade medel betalda:

| | | |
|--|------|------------|
| 2 lokomotiv för blandade tåg, utan tendrar | R:dr | 80,000: — |
| 400 satser axlar och hjul för vagnar | » | 320,000: — |
| tillsammans | R:dr | 400,000: — |

samt kontrakt om leverans under innevarande år upprättade å:

| | | |
|---------------------------------------|------|------------|
| 6 lokomotiv och | | |
| 300 godsvagnar, för tillsammans | R:dr | 800,860: — |

återstående således att anskaffa:

| | | |
|-------------------------------------|------|-----------|
| 4 postvagnar, | | |
| 4 fångvagnar och | | |
| 4 packvagnar, för tillsammans | R:dr | 44,800: — |

hvidan till betalning inalles återstode R:dr 845,660: —

Enär den ännu odisponerade delen af materielanslaget, hvilken Byggnadsstyrelsen skulle under innevarande år aflemna, utgjorde endast 600,000 R:dr, återstode ett belopp af 245,660 R:dr, hvartill särskilda medel saknades; och anhölle derföre Styrelsen, som ansåge behovet af rörelsemateriel för det närvarande kunna afhjelpas med 245,660 R:dr, eller i jemnadt tal 250,000 R:dr, att sistnämnda summa måtte anvisas till ökande af transportmedlen vid Statens jernvägar, på sätt här ofvan blifvit i detalj uppgifvet; och hade Trafikstyrelsen tillika, i afseende på sättet för de nödiga medlens åstadkommande, hemställt, att Styrelsen måtte erhålla nadigt bemyndigande att under åren 1870 och 1871 förskottsvis bestrida ifrågavarande utgifter af under händer hafvande medel, eller ock att särskildt anslag dertill måtte af Riksdagen anvisas såsom fyllnad i bristen af för ändamålet disponibla medel å byggnadsanslaget för de först fullbordade delarne af nordvestra stambanan.

Efter att hafva närmare redogjort för innehållet af dessa särskilda framställningar med dertill hörande handlingar, yttrade Departementschefen, Statsrådet Adlercreutz:

»Enligt den beräkning, hvilken — — — — —
 — — — — —
 den bör genomlöpa.»

Härefter yttrade Chefen för Finans-departementet, Friherre af Ugglas:

»Då det yttrande, som Chefen för Civil-departementet nu afgifvit och i hvilket jag till alla delar instämmer, innefattar en plan för fortsättning af Statens jernvägsbyggnader under en tidrymd af flera år, torde det finnas vara i sin ordning att, i sammanhang dermed, taga i öfvervägande frågan huru medel till dessa arbeten må kunna på lämpligaste sätt beredas. Redan allt ifrån början af jernvägsbyggnaderna har den åsigt blifvit såväl af Eders Kongl. Maj:t som af Representationen uttalad, att dessa kostsamma företag, hvaraf gagnet tillfaller den kommande tiden lika mycket som den närvarande, icke böra utföras medelst direkta skattebidrag, utan medelst dertill upplånade medel; och jag finner denna grundsats fullkomligt billig och rättvis. För de arbe-

ten, som, enligt ofvannämnda plan, skola utföras under den tid, för hvilken nu församlad Riksdag har att uppgöra statsregleringen, skulle visserligen, i afseende å en sådan upplåning, enahanda utväg kunna anlitas som den, hvilken under sednaste riksdagar blifvit begagnad, eller upptagande af ett tillfälligt lån, stäldt att återbetalas på bestämda, icke särdeles aflägsna förfallotider; men en sådan utväg är, enligt min åsigt, förenad med åtskilliga olägenheter.

I detta afseende tillåter jag mig endast att fästa uppmärksamheten dels på det för vår kredit i längden skadliga deruti, att riksdag efter riksdag besluta upptagande af nya temporära lån, dels derpå att dylika lån vid tiderna för deras återbetalning, om dessa inträffa under det att Statsverkets inkomster icke lemna något öfverskott utöfver andra nödiga utgifter, antingen påkalla en särskild beskattning eller också ånyo föranleda till upptagande af lån till de gamlas betalande. I förra fallet kommer afbetalningen af dessa tillfälliga lån, hvilka hittills varit afsedda hufvudsakligen till jernvägsbyggnader, att alltför tungt drabba den närvarande tiden; i det sednare åter befriar man denna från en del af den afbetalning, som rätteligen bort den åligga, och vältar hela tyngden af amorteringen på efterkommande. Intetdera kan vara rätt.

För att nu undvika dessa olägenheter finnes, enligt min åsigt, ingen annan utväg, än att, såvidt sådant på någorlunda förmånliga villkor kan ske, upptaga ett fonderadt lån; och då nu Eders Kongl. Maj:t för Riksdagen framlagt ett förslag till våra jernvägsbyggnaders fortsättning under loppet af en längre tid, synes mig också rätta tidpunkten vara inne att beträda denna väg och dervid tillika tillse, huruvida icke ett så beskaffadt lån skulle kunna inom landet erhållas. För min del hyser jag en sådan förhoppning och jag stödjer denna på redan här vunnen erfarenhet. Sveriges allmänna hypoteksbank har nemligen, enligt hvad allmänt är känt, upptagit ett amorteringslån emot obligationer i Svenskt mynt. Till en början hade väl dessa obligationer icke någon stor afsättning, men begärligheten att åtkomma desamma har för hvarje år visat sig vara i stigande, så att, då år 1864 dylika obligationer sålts för endast 172,900 R:dr, samma försäljning uppgått:

| | |
|--------------------|----------------|
| år 1865 till | 1,708,400 R:dr |
| » 1866 » | 1,781,400 » |
| » 1867 » | 4,318,900 » |
| » 1868 » | 7,154,200 » |
| » 1869 » | 12,703,300 » |

och under de 18 första dagarne af denna månad har försäljningen uppgått till 931,300 R:dr; och dessa försäljningar af obligationer hafva egt

rum samtidigt dermed att Riksgälds-kontoret äfven inom landet upptagit två temporära lån å tillsammans 10 millioner Riksdaler. Det förefaller mig sålunda mer än antagligt, att, om Svenska Staten beslöt upptagande af ett inhemskt amorteringslån till icke alltför stort belopp, någon svårighet att få dess obligationer försålda icke skulle förefinnas; och om tillika denna försäljning ordnades sålunda, att den ärligen endast omfattade det belopp, som, enligt förenämnda plan, erfordras för fortsättningen af Statens jernvägsbyggnader, äfvensom, på sätt jag här nedan närmare skall omförmåla, för afbetalning af nu befintliga, utaf Riksgälds-kontoret upptagna, temporära lån, tror jag icke heller, att denna försäljning skulle i någon väsendtlig mån från näringarne rycka de medel, som för dem eljest varit att påräkna. På grund häraf, och då genom en sådan åtgärd man tillika skulle tillnötsgå en ofta uttalad önskan om ett inhemskt fonderadt statslån, tvekar jag icke att tillstyrka upptagande af ett sådant lån.

Enligt hvad af Chefen för Civil-departementet finnes omförmäldt, erfordras för fullbordande af de jernvägsbyggnader, som innefattas i hans ofvanberörda plan, ett belopp af sammanlagdt 29,829,000 R:dr, nämligen för nordvestra stambanan jemte tillökning i

| | |
|---|--------------|
| dess materiel | 3,010,000 » |
| samt för de östra och norra stambanorna | 26,819,000 » |

Att ett fonderadt lån bör i främsta rummet afse att till samtliga dessa arbeten bereda en tillgång antager jag; men vid bestämmande af lånets storlek bör tillika tagas i betraktande, att intill år 1877, då, enligt samma plan, dessa jernvägsbyggnader först blifva fulländade, förfalla till betalning icke allenast hela beloppet af 1867 års lån, 6,000,000 R:dr utan ock af 1869 års lån en summa af 2,000,000 R:dr. Uti den nädiga Propositionen till denna Riksdag angående Statsverkets tillstånd och behof har Eders Kongl. Maj:t redan föreslagit Riksdagen, att de andelar af förstnämnda lån, hvilka förfalla åren 1870 och 1871, böra inberäknas i den upplåning, som vid denna riksdag kan varda beslutad; och det synes mig vara allt skäl att uti det af mig föreslagna, fonderade lån jemväl inbegripa återstående andelen af 1867 års lån, tillika med hvad som under åren 1876 och 1877 förfaller af 1869 års lån, eller 2,000,000 R:dr, hvarigenom amorteringen af dessa tillfälliga lån kan ordnas på det för landet minst tryckande sätt.

Den summa, som Staten för de af mig angifna ändamål behöfver, uppgår sålunda till ett sammanlagdt belopp af 37,829,000 R:dr; och under sådana förhållanden synes mig lånesummans nominela storlek lämpligen kunna bestämmas till 40,000,000 R:dr

Att jag tänkt mig, att icke hela detta belopp borde på en gång upptagas, utan att af obligationerna skulle afyttras endast hvad som erfordrades för fortsättning af Statens jernvägsbyggnader, enligt den af Chefen för Civil-departementet uppgjorda plan, äfvensom för afbetalning af de tillfälliga lånen, framgår af hvad jag redan anført; och för att i möjligaste mätto förekomma, att icke dessa medel användas till andra än de dermed afsedda ändamål, anser jag det vara af yttersta vikt, att det bestämdt uttalas, att detta lån upptagits endast för fortsättning och avslutande af ofvanberörda stambanor, äfvensom till afbetalning af 1867 och 1869 årens temporära lån.

Hvad räntefoten för detta lån beträffar, synes mig, att den bör bestämmas till 5 procent. Det har icke undgått min uppmärksamhet, att en sådan räntefot kan, för ett så beskaffadt amorteringslån som det ifrågavarande, ställa sig hög. Men då de båda sednast avslutade utländska statslånen löpa med 5 procent, då icke allenast hypoteksbankens Svenska obligationer, med en amorteringstid af dels 50, dels 45 år, utan ock åtskilliga andra Svenska obligationer äro förskrifna med enahanda ränta, tror jag, att det icke vore klokt att nu, då Staten för första gången ifrågasätter upptagande af ett inhemskt amorteringslån, bestämma någon lägre räntefot.

För att slutligen närmare åskådliggöra hvilka belopp för de af mig angifna ändamål årligen erfordras och derigenom erhålla en öfversigt rörande den årligen behöfliga upplåningen för tiden intill 1877 års utgång, har jag uppställt följande tabell, som utvisar, att samma upplåning omfattar:

| | | | | |
|---------|--------------------------------|------|--------------|---------------|
| år 1870 | för jernvägsbyggnaderna | R:dr | 1,600,000: — | |
| | för amortering af 1867 års lån | » | 1,920,000: — | 3,520,000: — |
| år 1871 | för jernvägsbyggnaderna | R:dr | 4,000,000: — | |
| | för amortering af 1867 års lån | » | 1,950,000: — | 5,950,000: — |
| år 1872 | för jernvägsbyggnaderna | R:dr | 4,000,000: — | |
| | för amortering af 1867 års lån | » | 2,130,000: — | 6,130,000: — |
| år 1873 | för jernvägsbyggnaderna | | 4,000,000: — | |
| år 1874 | för jernvägsbyggnaderna | | 4,000,000: — | |
| år 1875 | för jernvägsbyggnaderna | | 4,000,000: — | |
| år 1876 | för jernvägsbyggnaderna | R:dr | 4,000,000: — | |
| | för amortering af 1869 års lån | » | 1,000,000: — | 5,000,000: — |
| år 1877 | för jernvägsbyggnaderna | R:dr | 4,000,000: — | |
| | för amortering af 1869 års lån | » | 1,000,000: — | 5,000,000: — |
| | | | Summa R:dr | 37,600,000: — |

med tillägg hvarje gång af hvad som anses erforderligt för att af obligationernas nominalbelopp kunna påräkna den behöfliga summan.

I korthet sammanfattad är sålunda min mening, att lämpligaste sättet att nu bereda erforderliga medel vore att för fortsättning och afslutande af de nordvestra, östra och norra stambanorna, äfvensom för afbetalning af 1867 års temporära lån å 6,000,000 R:dr samt den andel, eller 2,000,000 R:dr, som inom 1877 års utgång förfaller af 1869 års enahanda lån, uppdraga åt Fullmäktige i Riksgälds-kontoret att, emot fonderade statsobligationer å ett sammanräknadt belopp, motsvarande 40,000,000 R:dr, utställda i Svenskt mynt samt löpande med 5 procent ränta, som halfårsvis förfaller, upptaga ett lån, att återbetalas genom årlig amortering under loppet af högst 40 år; att af dessa obligationer finge intill slutet af år 1871, till det pris Fullmäktige ega bestämma, föryttras ett nominelt belopp af högst 10,000,000 R:dr; och att återstående obligationsbeloppet skulle reserveras till framtida disposition af Riksdagen för ofvanuppgifna ändamål.»

På tillstyrkan af Stats-Rådets samtliga ledamöter behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla hvad såväl Departements-chefen, Statsrådet Adlercreutz, som äfven Statsrådet Friherre af Ugglas sålunda föreslagit och hemställt samt befallde, att nådig Proposition i ännu skulle till Riksdagen afgå i enlighet med ett i detta hänseende uppsatt, nu till justering jemväl uppläst förslag.

Ex protocollo

W. J. Modigh.

Stormäktigste Allernädigste Konung!

Genom nådig skrifvelse af den 25 sistlidne Maj har Eders Kongl. Maj:t anbefallt Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader att låta verkställa detaljerade undersökningar och kostnadsberäkningar för anläggning af en stambana emellan Storviks station å Gefle—Dala-banan och

trakten omkring Avesta, samt, om dervid utröntes att denna anläggning utan alltför hög kostnad kunde utföras, för samma banas fortsättning i genaste riktning från sydliga ändpunkten deraf till trakten omkring Se-valla å redan undersökt jernvägslinie emellan denna trakt och Stock-holm—Upsala-banan, och till jämförelse härmed anställa okulär besigt-ning för utrönande, huruvida banan, i syfte att åstadkomma närmare beröring med Norbergs bergslag, lämpligen skulle kunna dragas i vest-ligare riktning antingen öfver Fors eller annat ställe, samt vidare att låta, der så erfordrades, kontrollera redan verkställda undersökningar, hvilka för densammas framdragande från Stockholm—Upsala-banan mot Westmanlands bergslager kunde ifrågakomma, samt för östra stambanan emellan Katrineholm och Nässjö; hvarefter Eders Kongl. Maj:t i nådig Skrifvelse af den 28 sistlidne September, med anledning af särskilda underdåniga framställningar dels från komiterade för Westmanlands läns innevånare, och dels från andra vid ett möte i Sundsvall utsedda komi-terade, anbefallt Styrelsen att låta fullständigt undersöka den bansträck-ning, som enligt förstnämnda nådiga Bref endast skulle göras till före-mål för okulär besigtning, och likaledes fullständigt undersöka eller, i den mån sådant ej före årets slut medhunnas, okulärt besigtiga den jernvägslinie från Sala till Avesta med dragning åt Norbergs bergslag, som de i Sundsvall utsedde komiterade förordat, dock så att dessa ar-beten icke finge hindra afslutandet af förstnämnda undersökningar, för hvilka Styrelsen borde så fort ske kunde hos Eders Kongl. Maj:t i un-derdånighet redogöra.

Med underdånig annälan att samtliga i Eders Kongl. Maj:ts nådiga Bref afsedda undersökningsarbeten enligt Styrelsens förordnande pågått under ledning af förre distriktsingenjören vid Statens jernvägsbyggnader L. M. Nordenfelt och numera hunnit afslutas, äfvensom att Styrelsen, för att tydligt åskådliggöra läget af de särskilda jernvägslinier, som undersökningarne omfattat, dels användt den af Topografiska korpsen utgifna karta öfver en del af Stockholms, Upsala och Westmanlands län, som befunnits vara för ändamålet i tillräckligt stor skala, nemligen i en tvåhundra-tusendedel af naturliga storleken, dels ock för de delar af Kopparbergs och Gefleborgs län, öfver hvilka de undersökta linierna framgå, i brist på kartor af lika storlek med förstnämnda låtit tillöka densamma genom utdrag från de tillförlitligaste provinskartor, transpor-terade i lika skala, får Styrelsen underdånigst öfverlemna, jemte den sålunda upprättade kartan, de på grund af undersökningarne upprättade profiler och öfriga handlingar enligt bilagd förteckning, samt härnedan särskildt redogöra för sådana upplysningar i afseende å de ifrågasatta

jernvägsliniernas anläggningskostnader, längd och tekniska förhållanden, hvilka de verkställda undersökningarne gifva vid handen och på bedömandet af den ena eller andra liniens företräden kunna inverka.

De undersökta jernvägslinierna från Storvik till Sevala, och från Storvik till Sala gå i hvar sina hufvudriktningar öfver Dalelven vid Avesta, Krylbo eller Utsund, af hvilka sistnämnda båda ställen Krylbo ligger helt nära Avesta, hvarjemte en från Sala utgående linie sammanträffar med de till Sevala ledande. Härigenom hafva 31 alternativa linier uppstått, som för den enas jemförelse med den andra blifvit till längd och anläggningskostnad beräknade från Sevala eller Sala såsom utgångspunkt till Storvik såsom gemensam slutpunkt.

Af bilagde tabell Litt. A., som upptager dessa förhållanden, inhemtas, att 21 alternativa linier gå till Storvik dels öfver Avesta och Garpenberg, dels öfver Krylbo och Garpenberg och dels öfver Avesta och Horndal.

De verkställda undersökningarne adagalägga, att alla linier, som blifvit dragna öfver Avesta, blifva från 1,035 till 8,382 fot längre, samt i följd häraf och genom de större svårigheter, som för öfvergången af Dalelven på detta ställe möta, från 516,000 till 722,000 R:dr dyrare, än de som i samma hufvudriktning öfvergå Dalelven vid Krylbo, äfvensom att liniens sträckning från Krylbo öfver Garpenberg till Storvik blifver i anseende till terrängens beskaffenhet 11,938 fot längre och härigenom i förening med ökade svårigheter vid anläggningen 1,221,000 R:dr dyrare än den linien, som går fram till Storvik öfver Horndal, hvarjemte Garpenbergs-linien, hvad lutnings- och kröknings-förhållanden beträffar, äfvenledes ställer sig ofördelaktigare än Horndals-linien.

Då ofvannämnda 21 alternativa linier, som beröra dels Avesta och Garpenberg och dels ettdera af dessa båda ställen, sålunda skulle få större längd och medföra högre anläggningskostnader, samt de af dessa linier, som leda öfver Garpenberg, jemväl erhålla sämre lutnings- och krökningsförhållanden, än de andra i åberopade tabellen upptagna alternativa linier, finner Styrelsen för sin del sig icke kunna till utförande förorda något enda af ifrågavarande 21 alternativa linier, hvadan Styrelsen lemnar desamma utan vidare jemförelse med de andra linierna, desto heldre som Avesta, om denna plats anses vara af särskild stor vikt, alltid skall kunna genom ett sidospår förenas med stambanan för vida mindre kostnad, än hufvudliniens framdragande dit kräfver.

De återstående alternativa linierna gå, såsom redan är nämnt, öfver Dalelven antingen vid Krylbo eller vid Utsund, och fortsätta hvar

i sin hufvudriktning förbi Horndal till Storvik. Af dessa linier hafva 4 Sevala och 6 Sala till utgångspunkt.

De tre vestligaste linierna från Sevala, af hvilka, räknadt från vester till öster, den första berör Fors och Lasjö, den andra Muren och den tredje Dufmuren, gå alla öfver Krylbo och förete sinsemellan ej någon betydlig skilnad i väglängd; men anläggningskostnaden för dem är olika så till vida, att den för den första uppgår till 415,000 R:dr mera än för den andra, och 537,000 R:dr mera än för den tredje linien.

Den fjerde Sevala-linien, som vid Knisberg afviker från den tredje och i sin fortsättning berör Brovallen och går öfver Dalelven vid Utsund, är den kortaste och i afseende å anläggningskostnaden den billigaste af ofvannämnda 4 Sevala-linier, nemligen 19,393 fot kortare och 810,000 R:dr billigare än den första, 13,232 fot kortare och 395,000 R:dr billigare än den andra, och 13,621 fot kortare och 273,000 R:dr billigare än den tredje.

Då Sala är nordligare beläget än Sevala, kan det icke låta sig göra att framdraga alternativa jernvägslinier från Sala till Storvik i lika stor afvikning åt vester, som Sevala-linierna erhållit, med mindre än de förra linierna måste föras i en omväg, som gör dem i förhållande till afståndet emellan ändpunkterna längre än Sevala-linierna.

Fyra af de alternativa linierna från Sala uppkomma derigenom, att en från Sala förbi Bolandet framdragen linie sammanträffar med alla Sevala-linierna; och gå de båda andra, eller den 5:te och 6:te Sala-linien, afvenledes förbi Bolandet upp till Brovallen, der den femte viker af till Krylbo och den sjette vid Utsund leder öfver Dalelven.

Aberopade tabellen upptager hvardera af dessa sex Sala-liniers längd och beräknade anläggningskostnad; och framgår deraf, att första linien Lasjö—Krylbo är 33,960 fot längre och 927,000 R:dr dyrare, andra linien Muren—Krylbo 30,367 fot längre och 727,000 R:dr dyrare, tredje linien Dufmuren—Krylbo 27,157 fot längre och 573,000 R:dr dyrare, femte linien Brovallen—Krylbo 17,007 fot längre och 280,000 R:dr dyrare, fjerde linien Dufmuren—Brovallen—Utsund 13,536 fot längre och 300,000 R:dr dyrare, än sjette linien Bolandet—Brovallen—Utsund, hvilken sistnämnda linie alltså af de undersökta linierna emellan Sala och Storvik är den kortaste och billigaste.

De undersökta jernvägsliniernas kröknings- och lutningsförhållanden finnas för jemförelse för hvarje linie särskildt upptagna i en undersökningshandlingarne bifogad tabell. Det synes deraf, dels att ej någon kurva med mindre radie än 3,000 fot förekommer å någondera af dessa linier, och dels att, då linien öfver Garpenberg undantages, hvil-

ken, såsom ofvan är anfördt, har ofördelaktigare lutningsförhållanden än de öfriga linierna, någon så väsendtlig skilnad i dessa afseenden ej förefinnes de öfriga alternativen emellan, att valet bland dem deraf bör bestämmas.

I sammanhang med ifrågavarande undersökningar har Styrelsen, i anledning af det utaf Eders Kongl. Maj:t dermed åsyftade ändamål, låtit tillse, huruvida från ofvanbeskrifna linier emellan Sevala eller Sala såsom utgångspunkt och Storvik såsom slutpunkt en bibana skulle kunna anläggas fram till Norbergs grufvefält. Tiden har icke medgifvit att utreda detta förhållande genom detaljerad undersökning, utan endast medelst okulär besigtning. Det har likväl genom sådan besigtning visat sig, att för detta å kartan särskildt betecknade grufvefält en lämplig bibana kan anläggas från norra ändan af Norbergs nuvarande jernbana antingen fram till Krylbo eller ock ut till Brovallen eller någon plats i närheten till sistnämnda ställe; att bibanan med slutpunkt vid Krylbo, der den sammanträffar med alla de alternativa linier, som beröra denna punkt, blifver i längd $1\frac{3}{4}$ mil, räknadt från Norbergs Kärrgrufva; att den förlängning af bibanan, som erfordras för att leda den ut till Brovallen eller annan närbelägen plats i förening med de alternativa linier, som härifrån fortsätta öfver Utsund, utgör $\frac{5}{8}$ mil eller 22,500 fot; samt att en bibana från Norbergs grufvefält med sydligare läge, utgående från Högfors station å Norbergs nuvarande jernbana och sträckande sig till Lasjö, såsom kartan närmare utvisar, vid jämförelse med ofvan beskrifna bibana icke skulle åt grufvefältet i dess helhet medföra någon afsevärd förminskning i väglängd för den söderut gående trafiken, men deremot göra en ökning i väglängd af $1\frac{1}{4}$ å $1\frac{1}{2}$ mil för dess trafik åt norr och härigenom blifva mindre ändamålsenlig.

Då en jernvägslinie från Sevala eller Sala, såsom utgångspunkt, och Storvik, såsom slutpunkt, med den riktning som de verkställda undersökningarne enligt Eders Kongl. Maj:ts ofvan åberopade nådiga föreskrifter afsett, icke kan befordra samfärdseln med Norbergs grufvefält, äfven om denna jernvägslinie ginge i den undersökta vestligaste riktningen, med mindre än grufvefältet genom bibanan förenades med hufvudlinien; då åt frågan, huruvida en sådan bibana skulle blifva $\frac{5}{8}$ mil längre eller kortare, icke torde kunna gifvas den vikt, att hufvudliniens riktning deraf bestämmas; och då anläggningskostnaden för de alternativa linierna, som beröra Krylbo, blifver minst 273,000 R:dr från Sevala, eller 280,000 R:dr från Sala, högre än för de åt Utsund ledande linierna, samt all från orterna omkring och norr om Gefle—Dala-banan till södra Sverige genomgående trafik å de förra linierna genom deras

minst 13,621 fot från Sevala, eller 17,007 fot från Sala, större längd finge draga högre afgift, än motsvarande trafik å de kortare linierna, anser Styrelsen för sin del i underdånighet, ehvad Sevala eller Sala fastställas såsom utgångspunkt, att den linie, hvilken från ettdera af dessa ställen och vidare förbi Brovallen leder öfver Dalelven vid Ut-sund och derifrån öfver Horndal fortsättes till Storvik, eger företräde framför alla de andra undersökta alternativa linierna.

Enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga skrifvelse den 25 Maj 1869 har, såsom ofvan omförmäles, det ålegat Styrelsen att, der så erfordrades, låta kontrollera redan förut verkställda undersökningar för norra stambanan i de sträckningar, hvilka för densammas framdragande från Stockholm—Upsala-banan mot Westmanlands bergslager kunde ifrågakomma.

Beträffande den ena af nyssnämnda sträckningar, nemligen jernvägslinien från Thureberg på Stockholm—Upsala-banan till Sevala, får Styrelsen underdånigst erinra, att denna linie utefter hela sin längd blifvit under år 1866 i detalj undersökt särskildt med hänseende till de svårigheter, som möta för öfvergångarne vid Stäket, Kalmarsand och Ekolsund och att noggranna jordborrningar dervid egt rum; och som det till sagda undersökning hörande kostnadsförslag för liniens anläggning är upprättadt efter sådana, från vunnen erfarenhet vid stambanabyggnaderna hemtade beräkningsgrunder, som varit tillämpade vid alla andra för Statens räkning de sednare åren utförda jernvägsundersökningar, och deruti jemväl upptagits 100,000 R:dr för bannil för anskaffning af rörelsemateriel, anser Styrelsen underdånigst, att den vilkorligtvis anbefallda kontrollen af undersökningsarbetet för Thureberg—Sevala-linien nu icke erfordras.

Sedan den andra af de bansträckningar, hvarpå Eders Kongl. Maj:ts nyssnämnda nådiga bref hänsyftar, nemligen linien emellan städerna Upsala och Sala, under åren 1858 och 1859 blifvit fullständigt undersökt, hafva de då uppgjorda kostnadsberäkningarne varit begagnade för de uppgifter rörande samma linie, som lemnats i sammanhang med redogörelsen för 1866 års undersökningsarbeten med iakttagande deraf, att rörelsematerielen för denna, likasom för de andra linierna, blifvit beräknad till 100,000 R:dr för mil.

För att emellertid undanrödja den anledning till anmärkning mot nyssnämnda uppgifter rörande Upsala—Sala-linien, som skulle kunna härledas derifrån, att kostnaderna för densammas anläggning icke blifvit beräknade efter enahanda grunder, som, på sätt här ofvan omförmäles, tillämpats vid upprättandet af kostnadsförslagen för alla sednare under-

sökta linier, har Styrelsen låtit omarbeta kostnadsförslaget för linien Upsala—Sala efter nyssnämnda grunder; och utvisar detta härhos bilagda förslag ej större skilnad i slutsumman än densammas förhöjning med 18,786 R:dr; men vidare kontroll anser Styrelsen underdånigst icke af någon omständighet påkallad.

Hela längden af linien från Thureberg till Seville utgör 7 mil 29,910 fot, och uppgår beräknade anläggningskostnaden för samma linie till 6,500,000 R:dr.

Upsala—Sala-liniens längd är 5 mil 22,500 fot, för hvilken kostnaden enligt det omarbetade kostnadsförslaget är beräknadt till 4,531,000 R:dr.

Af förenämnda uppgifter rörande linierna Thureberg—Seville och Upsala—Sala, sammanförda med Styrelsens här ofvan lemnade redogörelse för de undersökta alternativa linierna med Seville eller Sala såsom utgångspunkt och Storvik såsom slutpunkt, inhemtas såväl hela väglängden af som beräknade kostnaden för de ifrågasatta olika nya bansträckningarne, nemligen den ena från Thureberg förbi Seville till Storvik och den andra från Upsala förbi Sala till Storvik.

Dessa förhållanden tillika med de olika banornas väglängd emellan centralbangården i Stockholm och Storviks station på Gefle—Dala-banan såsom ändpunkter samt den del deraf, som redan utgör färdig och trafikerad bana, har Styrelsen, till lättnad för jemförelse de olika banorna emellan, upptagit i en särskild tabell, hvilken Styrelsen underdånigst får härhos under Litt. B. bilägga.

Denna tabell gifver vid handen, att den linie från Stockholm, som vid Thureberg afviker åt Seville och derifrån i någon af de nu undersökta riktningarne går till Storvik, är kortare än den linie från Stockholm, som förenar Upsala med Sala och från sistnämnda stad fortsätter i endera af de derifrån till Storvik undersökta linier; att sagde skilnad i väglängden å kortaste riktningarne utgör 23,962 fot; att längden af ny banbyggnad som erfordras deremot är större för linien åt Seville än för den andra linien, och uppgår å de kortaste riktningarne till 4 mil 8,538 fot mera för linien åt Seville än för linien åt Sala; att anläggningskostnaden likaledes ställer sig högre för linien åt Seville än för linien åt Sala, och är i de kortaste riktningarne, som jemväl blifva de billigaste, för linien åt Seville 2,949,000 R:dr dyrare än för linien åt Sala; och att redan färdig och trafikerad bana har för linien åt Seville en längd af allenast 1 mil 9,500 fot, eller $6\frac{7}{10}$ procent af hela denna linie i kortaste riktningen, och för linien åt Sala en längd

af 6 mil 6,000 fot, eller 31 procent af sistnämnda linies längd i kortaste riktningen.

Då de olika linierna gå i enahanda hufvudriktning till Storvik från de ställen, till hvilka, såsom Styrelsen här ofvan underdånigst anmärkt, en bibana från Norbergs grufvefält kan anläggas, men afvika från nämnda ställen i hvar sin riktning till Stockholm, blifver skilnaden i väglängd å de olika linierna för samfärdseln emellan sagda grufvefält och Stockholm så stor, som den väglängd, hvarmed, enligt nyssnämnda tabell Litt. B, linien åt Sala öfverskjuter linien åt Sevala, och utgör alltså i kortaste riktningarne 23,962 fot.

Såsom en upplysning för jemförelsen emellan de olika linierna får Styrelsen underdånigst meddela, att, om en bibana från Westerås skulle komma att anläggas till den blifvande stambanan, på sätt kartan utvisar, får denna bibana, för att möta stambanan vid Sevala, en längd af omkring 1 mil 24,000 fot, men, för att sammanträffa med sistnämnda bana vid Sala, en längd af omkring 3 mil 18,000 fot.

Utom ofvannämnda linier för norra stambanans anslutning med Gefle—Dala-banan hafva å åberopade kartan äfven de andra år 1866 för banans fortsättning undersökta linier nu blifvit uppdragna; och bifogas härhos underdånigst under Litt. C. en tabell, som upptager längden å och anläggningskostnaden för sistnämnda linier jemte uppgifter rörande deras lutnings- och krökningsförhållanden; varande tillika för de trenne af dessa linier, som leda till Storviks station, sådana uppgifter i tabellen Litt. B. sammanförda, som deri för de undersökta nya linierna förekomma.

Genom nyssnämnda tabell i denna del visar sig, att väglängden från Stockholm till Storvik är å linien åt Upsala—Gysinge 3 mil 9,300 fot kortare än å linien åt Upsala—Sala—Näs, och 2 mil 21,810 fot kortare än å linien åt Thureberg—Sevala—Näs, samt sistnämnda linie 23,490 fot kortare än linien åt Upsala—Sala—Näs; att längden af erforderlig ny banbyggnad utgör för linien åt Upsala—Gysinge 3 mil 9,300 fot mindre än för linien åt Upsala—Sala—Näs, och 7 mil 18,310 fot mindre än för linien åt Thureberg—Sevala—Näs, samt för sistnämnda linie 4 mil 9,010 fot mera är för linien Upsala—Sala—Näs; att beräknade anläggningskostnaden ställer sig för linien åt Upsala—Gysinge 3,316,000 R:dr billigare än för linien åt Upsala—Sala—Näs, och 6,498,000 R:dr billigare än för linien åt Thureberg—Sevala—Näs, samt för sistnämnda linie 3,182,000 R:dr dyrare än för linien åt Upsala—Sala—Näs; samt att linierna åt Upsala—Gysinge och åt Upsala—Sala—Näs hafva redan färdig och trafikerad bana till en längd af 6 mil 6,000

fot, men linien åt Thureberg—Sevalla—Näs endast till en längd af 1 mil 9,500 fot; hvarjemte ifrågavarande tabell i sin helhet kan i omförmälda afseende tjena till ledning för jemförelse emellan nyssnämnda tre linier och de undersökta nya linierna.

För fullständigande af uppgifterna rörande linierna åt Thureberg—Sevalla—Näs och åt Upsala—Sala—Näs, får Styrelsen underdånigst tillägga, att en bibana kan från Norbergs bergslag anläggas ut till Möklinta i den å kartan utmärkta riktning, hvarigenom samfärdseln med bergslagen å dessa linier beredes, och att väglängden å bibanan utgör omkring $3\frac{3}{4}$ mil beräknad från Norbergs Kärrgrufva, och från Möklinta till Stockholm å linien förbi Sevalla 13 mil 14,000 fot, och å linien förbi Sala 14 mil 1,500 fot.

Hvad slutligen angår den kontroll å redan verkställda undersökningar å östra stambanan, hvilken Eders Kongl. Maj:t i ofvan åberopade nädiga skrifvelse af den 25 i sistlidne Maj anbefallt Styrelsen att, der så erfordrades, låta verkställa, får Styrelsen underdånigst erinra, att ifrågavarande stambana redan blifvit till sin hufvudriktning emellan ändpunkterna Nässjö och Katrineholm vid 1862—1863 årens riksdag bestämd, och att någon ny riktning för denna bana ej sedermera blifvit ifrågasatt; och emedan kostnadsförslaget för sagda banas anläggning är upprättadt efter grunder, som för de andra samtidigt undersökta stambanor, hvilka redan äro färdiga, visat sig fullt tillförlitliga, samt det för året till undersökningar beviljade anslag icke lemnat tillgång till bestridande af de kostnader, som erfordras för förnyade undersökningar å denna nära 15 mil långa bandel för åstadkommande af sådana förbättringar i liniens plan och profil, som måste föregå anläggningens utförande, har Styrelsen underdånigst ansett annan åtgärd beträffande samma bandel nu icke kunna vidtagas, än att kostnaden för anskaffning af rörelsemateriel enligt sednare årens bestämmelser i kostnadsförslaget upptagits till 100,000 R:dr för banmil, hvarigenom detsammas slutsumma blifvit förökad från 10,609,487 R:dr till i jemnt tal 11,360,000 R:dr.

Styrelsen framhårdar med djupaste vördnad, trohet och nit,

Stormäktigste Allernådigste Konung!

Eders Kongl. Maj:ts

underdånigste, tropligtigste
tjenare och undersäte

Carl G. Beijer.

Rudolf Cronstedt.

Stockholm den 12 Januari 1870.

Litt. A.

T a b e l l

upptagande år 1869 undersökta jernvägslinier för Norra Stambanans fortsättning.

| Riktning. | Längd. | | Beräknad anlägg- ningskostnad. |
|--|--------|--------|-----------------------------------|
| | ML. | Fot. | |
| Sevalla, Fors, Lasjö, Vansjö, Avesta, Garpenberg, Storvik | 10 | 31,935 | 11,111,000 |
| » » » » » Horndal, Storvik | 10 | 26,085 | 10,054,000 |
| » » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik | 10 | 30,900 | 10,595,000 |
| » » » » » Horndal, Storvik | 10 | 18,962 | 9,374,000 |
| Sevalla, Ängsholm, Muren, Vansjö, Avesta, Garpenberg, Storvik | 10 | 25,774 | 10,696,000 |
| » » » » » Horndal, Storvik | 10 | 19,924 | 9,639,000 |
| » » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik | 10 | 24,739 | 10,180,000 |
| » » » » » Horndal, Storvik | 10 | 12,801 | 8,959,000 |
| Sevalla, Ängsholm, Dufmuren, Knisberg, Avesta, Garpenberg, Storvik | 10 | 27,422 | 10,616,000 |
| » » » » » Horndal, Storvik .. | 10 | 21,572 | 9,559,000 |
| » » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik .. | 10 | 25,128 | 10,058,000 |
| » » » » » Horndal, Storvik .. | 10 | 13,190 | 8,837,000 |
| » » » » Utsund, Horndal, Storvik ... | 9 | 35,569 | 8,564,000 |
| Sala, Lasjö, Vansjö, Avesta, Garpenberg, Storvik | 9 | 9,374 | 10,248,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 9 | 3,524 | 9,191,000 |
| » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik | 9 | 8,339 | 9,732,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 32,401 | 8,511,000 |
| Sala, Muren, Vansjö, Avesta, Garpenberg, Storvik | 9 | 5,781 | 10,048,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 35,931 | 8,991,000 |
| » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik | 9 | 4,746 | 9,532,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 28,808 | 8,311,000 |
| Sala, Dufmuren, Knisberg, Avesta, Garpenberg, Storvik | 9 | 3,830 | 9,936,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 33,980 | 8,879,000 |
| » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik | 9 | 1,536 | 9,378,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 25,598 | 8,157,000 |
| » » » Utsund, Horndal, Storvik | 8 | 11,977 | 7,884,000 |
| Sala, Bolandet, Brovallen, Avesta, Garpenberg, Storvik | 8 | 29,680 | 9,643,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 23,830 | 8,586,000 |
| » » » Krylbo, Garpenberg, Storvik | 8 | 27,386 | 9,085,000 |
| » » » » Horndal, Storvik | 8 | 15,448 | 7,864,000 |
| » » » Utsund, Horndal, Storvik | 7 | 34,441 | 7,584,000 |

Jernvägsliniernas riktning.

År 1869 undersökta jernvägslinier emellan Sevala och Storvik.

| | | |
|--|----------------------------------|-------|
| Stockholm, Thureberg, Sevala, Fors, Lasjö, | Vansjö, Krylbo, Horndal, Storvik | ..... |
| » » » Ängsholm, Muren | » » » » | ..... |
| » » » » Dufmuren, Knisberg | » » » » | ..... |
| » » » » » Utsund | » » » » | ..... |

År 1869 undersökta jernvägslinier emellan Sala och Storvik.

| | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|-------|
| Stockholm, Upsala, Sala, Lasjö, | Vansjö, Krylbo, Horndal, Storvik | ..... |
| » » » Myren, | » » » » | ..... |
| » » » Dufmuren, Knisberg | » » » » | ..... |
| » » » » Utsund | » » » » | ..... |
| » » » Bolandet, Brovallen, Krylbo | » » » » | ..... |
| » » » » Utsund | » » » » | ..... |

År 1866 undersökta jernvägslinier.

| | |
|---|-------|
| Stockholm, Upsala, Gysinge, Storvik | ..... |
| » » Sala, Näs, Storvik | ..... |
| » Thureberg, Sevala, Sala, Näs, Storvik | ..... |

Anmärkning. Kostnaden för bandelen Upsala—Sala är upptagen enligt det år 1869 omarbetade kostnadsförslaget.

Litt. B.

| V ä g l ä n g d | | | | | | Beräknad kostnad för | |
|----------------------------|--------|---|-------|------------------------------------|--------|----------------------|------|
| emellan ändpunk- terna. | | af redan färdig och trafikerad bana. | | af erforderlig ny ban- byggnad. | | ny banbyggnad. | |
| Mil. | fot. | Mil. | fot. | Mil. | fot. | Riksdaler. | öre. |
| 19 | 22,372 | 1 | 9,500 | 18 | 12,872 | 15,874,000 | — |
| 19 | 16,211 | 1 | 9,500 | 18 | 6,711 | 15,459,000 | — |
| 19 | 16,600 | 1 | 9,500 | 18 | 7,100 | 15,337,000 | — |
| 19 | 2,979 | 1 | 9,500 | 17 | 29,479 | 15,064,000 | — |
| 20 | 24,901 | 6 | 6,000 | 14 | 18,901 | 13,042,000 | — |
| 20 | 21,308 | 6 | 6,000 | 14 | 15,308 | 12,842,000 | — |
| 20 | 18,098 | 6 | 6,000 | 14 | 12,098 | 12,688,000 | — |
| 20 | 4,477 | 6 | 6,000 | 13 | 34,477 | 12,415,000 | — |
| 20 | 7,948 | 6 | 6,000 | 14 | 1,948 | 12,395,000 | — |
| 19 | 26,941 | 6 | 6,000 | 13 | 20,941 | 12,115,000 | — |
| 16 | 200 | 6 | 6,000 | 9 | 30,200 | 7,341,000 | — |
| 19 | 9,500 | 6 | 6,000 | 13 | 3,500 | 10,657,000 | — |
| 18 | 22,010 | 1 | 9,500 | 17 | 12,510 | 13,839,000 | — |

Jemförelsetabell emellan undersökta jernvägslinier från Upsala till Gefle—Dala-jernvägen.

| | Längd. | | Kostnad. | Sammanräknade längden i fot af lutningarne. | | | | | | | | | | | | Sammanräknade längden i fot på krökningarne med radie af | | | | | | | | | | | | Kostnad per mil. | Afstånd från Stockholm | | |
|---|--------|--------|------------|---|------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------|------------------------|--|-------------------------------|---------------|-------------------------------|---------------|-------------------------------|---------------|-----------------------------------|---------------|------------------------|-------------|--------------|-------------------|------------------------|--|--|
| | Mil. | Fot. | R.dr. | 1 : 100. | | från 1 : 101 till 1 : 199. | | från 1 : 200 till 1 : 299. | | från 1 : 300 till 1 : 499. | | från 1 : 500 och derutöfver. | | Horizontelt. | | 1,000 fot. | från 1,001 till 2,000 fot. | | från 2,001 till 3,000 fot. | | från 3,001 till 5,000 fot. | | från 5,001 fot och derutöfver. | | Rakt. | | | | | | |
| | | | | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | Längd fot. | Procent af längden. | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | till Gefle. | till Fahlun. | | | | |
| Upsala—Dannemora—Gefle | 10 | 25,410 | 8,871,000 | 17,200 | 4,46 | 8,980.6 | 2,34 | 106,012 | 27,51 | 24,520 | 6,37 | 104,703 | 27,16 | 123,994,4 | 32,17 | — | — | 5,827 | 1,51 | 14,279 | 3,70 | 40,884 | 10,62 | 44,202 | 11,47 | 280,218 | 72,71 | 829,065 | 16 mil 30,835 fot | 25 mil 16,435 fot | beräknad efter det 1869 omarbetade förslag. |
| Upsala—Gefle direkta vägen öfver Tierp | 9 | 8,000 | 7,430,000 | 15,500 | 4,67 | 58,990 | 17,77 | 34,930 | 10,52 | 34,560 | 10,41 | 91,830 | 27,66 | 96,140 | 28,97 | — | — | — | — | 8,350 | 2,51 | 5,800 | 1,75 | 77,990 | 23,47 | 239,860 | 72,27 | 805,859 | 15 mil 13,425 fot | 23 mil 35,025 fot | |
| Upsala—Vattholma — Söderfors — Mar- gretehill..... | 9 | 31,650 | 7,505,000 | 55,860 | 15,71 | 9,320 | 2,62 | 63,767,5 | 17,93 | 31,994 | 8,99 | 56,401 | 15,86 | 138,307,5 | 38,89 | — | — | 3,282 | 0,92 | 4,529 | 1,27 | 25,874 | 7,27 | 28,014 | 7,88 | 293,951 | 82,66 | 759,615 | 17 mil 19,075 fot | 23 mil 4,675 fot | |
| Upsala—Vattholma — Söderfors — Mar- gretehill..... | 9 | 31,650 | 8,068,000 | — | — | — | — | 151,607,5 | 40,55 | 32,319 | 9,29 | 61,251 | 18,78 | 110,472,5 | 31,38 | — | — | 3,282 | 0,92 | 4,529 | 1,27 | 25,874 | 7,27 | 28,014 | 7,88 | 293,951 | 82,66 | 816,599 | 17 mil 19,075 fot | 23 mil 4,675 fot | |
| Upsala —Gysinge—Storvik | 9 | 30,200 | 7,341,000 | 51,950 | 14,67 | 37,475 | 10,58 | 61,400 | 17,33 | 16,850 | 4,76 | 32,900 | 9,29 | 153,625 | 43,37 | — | — | 2,094 | 0,60 | 9,782 | 2,76 | 31,972 | 9,02 | 22,877 | 6,46 | 287,475 | 81,16 | 746,036 | 19 mil 24,825 fot | 20 mil 32,025 fot | |
| Upsala—Gysinge—Storvik | 9 | 30,200 | 7,662,000 | — | — | — | — | 163,000 | 46,02 | 25,300 | 7,16 | 39,700 | 11,19 | 126,200 | 35,63 | — | — | 2,094 | 0,60 | 9,782 | 2,76 | 31,972 | 9,02 | 22,877 | 6,46 | 287,475 | 81,16 | 778,658 | 19 mil 24,825 fot | 20 mil 32,025 fot | beräknad efter det 1869 omarbetade förslag. |
| Upsala—Sala—Storvik | 13 | 3,500 | 10,657,000 | 114,961 | 24,38 | 54,004 | 11,46 | 24,700 | 5,24 | 97,120 | 20,59 | 32,500 | 6,89 | 148,215 | 31,44 | 110 0,02 Å Storviks station. | 2,650 | 0,56 | 28,472 | 6,04 | 45,496 | 9,65 | 31,553 | 6,69 | 363,219 | 77,04 | 812,388 | 22 mil 34,125 fot | 24 mil 5,325 fot | | |
| Upsala—Sala | 5 | 22,500 | 4,531,000 | 37,600 | 18,55 | 8,650 | — | 18,750 | — | 57,370 | — | 13,000 | — | 67,130 | — | — | — | 2,650 | 1,33 | 11,685 | — | 13,280 | — | 8,100 | — | 166,785 | — | 802,171 | — | — | |
| Sala—Näs—Storvik | 7 | 17,000 | 6,126,000 | 77,361 | 28,68 | 48,004 | 17,79 | 7,200 | 2,67 | 36,750 | 13,96 | 19,500 | 7,20 | 80,185 | 30,00 | 110 0,04 Å Storviks station. | — | — | 18,672 | 7,00 | 30,796 | 11,43 | 23,453 | 8,68 | 195,969 | 72,85 | 820,080 | — | — | beräknad efter det 1869 omarbetade förslag. | |
| Thureberg—Sevalla | 7 | 29,910 | 6,500,000 | 58,460 | — | 47,980 | — | 24,670 | — | 49,150 | — | 20,450 | — | 81,200 | — | — | — | 7,282 | — | 25,821 | — | 28,776 | — | 58,954 | — | 161,077 | — | 830,140 | — | | — |
| Sevalla—Sala | 2 | 1,600 | 1,213,000 | — | — | 2,700 | — | 15,300 | — | 16,300 | — | 22,300 | — | 17,000 | — | — | — | — | — | 3,750 | — | 10,620 | — | 5,420 | — | 53,810 | — | 593,444 | — | | — |

Höret till Kongl. Maj:ts Nåd. Prop., 1870, No 8.