

N:o 74.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer m. m.; gifven Stockholms slott den 18 februari 1910.*

Under åberopande af bifogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag och C. F. Liljewalchs stärbhus enligt afgifna förbindelser, besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *dels* banans framdragande i ändrad sträckning från Rönninge på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje, *dels* anordnande af ett för godstrafik afsedt sidospår mellan Klastorp och Igelsta, *dels* ock af ifrågavarande arbeten föranledda stationsanordningars utförande, allt för en beräknad kostnad af 6,280,000 kronor; samt

att för påbörjande af berörda anläggningar för år 1911 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

**GUSTAF ADOLF.**

*Hugo Hamilton.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 18 februari 1910.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve TAUBE  
 Statsråden: PETERSSON,  
               HEDERSTIERNA,  
               SWARTZ,  
               greve HAMILTON,  
               greve EIRENSVÄRD,  
               MALM,  
               LINDSTRÖM,  
               NYLANDER,  
               VON SYDOW.

---

Departementschefen, statsrådet greve Hamilton anförde vidare:

Dubbelspår  
 Rönninge—  
 Järna.

Den 26 februari 1909 anmälde jag inför Kungl. Maj:t frågan om utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, och aflät Kungl. Maj:t samma dag proposition i ämnet (n:r 94) till Riksdagen.

Det förslag, som innefattades i den nådiga propositionen, innebar, att vid dubbelspåret utläggande banan skulle framdragas efter den s. k. Igelstalinjen, d. v. s. i ändrad sträckning från Igelsta hållplats på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje.

Enligt hvad Riksdagen i skrifvelse den 25 maj 1909 anmält, blef emellertid Kungl. Maj:ts framställning icke af Riksdagen bifallen.

Vid föredragning den 6 augusti 1909 af Riksdagens omförmälda skrifvelse anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att föranstalta om förnyade undersökningar angående olika möjligheter för järnvägens framdragande på ifrågavarande sträcka och därmed sammanhängande spörsmål samt att därefter ånyo inkomma med underdånig framställning i ämnet.

Järnvägsstyrelsen har nu i underdånig skrifvelse den 16 december 1909 anmält resultatet af de på grund af den nådiga befallningen verkställda undersökningarna; och anhåller jag att få ånyo underställa saken Kungl. Maj:ts bedömande.

Till en början ber jag därvid få erinra, att någon meningsskiljaktighet icke rådt därom att trängande behof föreligger att snarast möjligt anordna dubbelspår mellan Rönninge och Järna stationer.

Däremot äro meningarna mycket delade, när det gäller att afgöra frågan om lämpligaste sättet för järnvägens korsning af Södertälje kanal, en fråga som i sin ordning har inverkan på järnvägens sträckning mellan Rönninge och Saltskogs stationer.

*Dubbelspåret  
Rönninge—  
Saltskog.*

Som bekant öfvergår banan för närvarande å en punkt mellan Igelsta hållplats och Saltskogs station Södertälje kanal på en svängbro med broreglarnas underkant 12,97 meter öfver slusströskeln i Stockholm, motsvarande en segelfri höjd af omkring 8 meter öfver Saltsjöns högsta vattenyta, och med en fri seglationsvidd af 9,5 meter.

Sedan länge har såsom ett önskemål framstått att frigöra järnvägs- och kanaltrafiken från hvarandra, och för frågans lösning har under årens lopp en mängd förslag sett dagen.

Rörande de undersökningar och utredningar, som tidigare verkstälts, har jag lämnat en fullständig redogörelse i mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 26 februari 1909, hvartill jag torde få hänvisa. Åtskilliga af de i ämnet väckta förslagen lära emellertid numera få anses öfvergifna. Endast för de förslag, hvilka fortfarande skulle från ett eller annat håll kunna ifrågasättas komma till utförande, skall jag här lämna en något utförligare redogörelse.

Förslagen kunna fördelas i två olika grupper, de, som afse att göra järnvägstrafiken och sjöfarten genom Södertälje kanal oberoende af hvarandra och därför förutsätta banans framdragande på segelfri höjd öfver kanalen, samt de, hvilka, lämnande denna synpunkt helt eller delvis å sido, förutsätta, att kanalöfvergången fortfarande skall ske på rörlig bro.

*Förslag med  
bro å segelfri  
höjd.*

Hvad angår höjdläget för en bro på s. k. segelfri höjd, har det samma i samtliga förslag upptagits till en fri höjd öfver Mälarens medelvattenyta af 26 meter, d. v. s. broregelns underkant har förlagts på en höjd af 30 meter öfver Stockholms slusströskel. Detta höjdläge har också föreslagits af 1901 bangårdskommitté för de af kommittén föreslagna fasta broarna såväl vid Södertälje som vid Stockholm, och har kommittén efter noggranna undersökningar samt efter inhämtande af skilda myndigheters yttrande kommit till det resultat, att en höjd på broregelns underkant af 30 meter öfver Stockholms slusströskel är fullt tillräcklig för alla handelsfartyg, hvilka kunna tänkas komma att ingå i Mälaren, äfven om slussarna blifva afsevärdt förstörade. Hvad örlogsfartygen angår, har tvifvel uttalats, huruvida verkligen en höjd af 30 meter öfver slusströskeln kunde vara tillräcklig för dessa. Verkställda utredningar hafva emellertid klargjort, att svenska flottans samtliga nuvarande fartyg med undantag af pansarkryssaren Fylgia obehindradt kunna framgå under en bro med sådant höjdläge. Hvad åter angår Fylgia, hvars fasta undermast har en höjd af 27,5 meter, kan den icke passera under en bro med allenast 26 meters segelfri höjd. Enligt hvad jag af chefen för sjöförsvarsdepartementet inhämtat, torde det dock icke möta alltför stora svårigheter att nedbringa masts höjden till sådant mått, att den medgifver fartygets passerande under en dylik bro, eller att vid nyanskaffning af fartyg iakttaga ett dylikt mått på undermasten.

Hvad angår lämpligaste planläget för en bro på segelfri höjd, har tidigare såsom ett alternativ ifrågasatts att förlägga bron vid nuvarande kanalöfvergången. På grund af förut verkställda undersökningar och med hänsyn till uttalanden såväl inom Riksdagen som af andra sakkunniga läser emellertid få anses fastslaget, att ett dylikt förslag icke lämpligen bör komma till utförande. Det har nämligen visat sig, att på grund af markens lösa beskaffenhet såväl söder om det nuvarande broläget som i närheten af Saltskogs station de afsevärda bankfyllnader, som nödvändiggöras af järnvägsspårets upplyftande till segelfri höjd, här endast med stor risk kunna anordnas och att de dessutom undandraga sig noggranna kostnadsberäkningar. Äfven andra skäl, för hvilka jag redogjort i mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 26 februari 1909, tala mot detta förslag.

Det andra alternativet afser att låta banan öfvergå kanalen norr om Södertälje sluss. Beträffande järnvägens sträckning öster om denna broöfvergång föreligga olika förslag, den s. k. Igelstalinjen och Glasbergalinjerna.

Enligt det förslag, som fått namnet Igelstalinjen eller järnvägs- Igelstalinjen. styrelsens Södertäljelinje och jämväl betecknats med benämningen »hårnålskroken», skulle utläggningen af dubbelspåret taga sin början vid Rönninge stations södra växel. Någon afsevärd förändring å själfva stationsområdet förutsattes icke. Å bandelen mellan Rönninge och Igelsta skulle det nya spåret komma att ligga utmed det nu befintliga utom å en sträcka närmast Rönninge, där två skarpa kurvor, som för närvarande hafva en radie af, den ena 360 och den andra 450 meter, ansetts böra omläggas för att åstadkomma större radier. Af kostnads-skal har dock omläggningen icke kunnat föreslås i vidsträcktare mån än att kurvorna skulle förändras så, att de erhålla radier af respektive 400 och 500 meters längd.

Vid en punkt, belägen omkring 250 meter öster om Igelsta hållplats, skulle dubbelbanan afvika från järnvägens nuvarande sträckning, därefter i nordlig riktning framdragas förbi Hagaberg och Rosenberg, därstädes göra en svängning åt väster samt omkring 120 meter norr om Södertälje sluss öfvergå kanalen på en bro, hvars underkant vid korsningen med kanalen skulle komma att ligga på en höjd af 30 meter öfver slusströskeln i Stockholm. Efter kanalens passerande gör linjen en skarp krökning mot söder genom staden Södertälje fram till de s. k. Ekenbergska gårderna, där en ny station, gemensam för Södertälje och Saltskog, anordnas straxt ofvanför det nuvarande stationsläget i Södertälje. Enligt förslaget för den nya stationen kunna anslutningsspår till Södertälje uthamn och till Mälarhamnen utan svårighet anordnas, och är järnvägslinjen framdragen inom Södertälje stad på sådant sätt, att alla korsningar af gator i plan undvikits.

Igelstalinjen, som skulle medföra en förlängning af hufvudspåret mellan Stockholm och de södra orterna på 3,380 meter, beräknades uti det för fjolårets riksdag framlagda förslaget draga en anläggningskostnad af 4,700,000 kronor.

På grund af den förnyade undersökning, som järnvägsstyrelsen nu företagit, hafva några mindre förbättringar kunnat åstadkommas beträffande ifrågavarande linje, dock ej i vidare mån än som vid renstakningar i allmänhet pläga äga rum. Så har ett något gynnsammare stationsplan vid Igelsta kunnat åstadkommas och krökningsförhållandena förbättrats, så att de, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelar, i intet afseende äro besvärande för trafiken och att kurvor med mindre radier än 500 och 600 meter icke förekomma. Renstakningen har emellertid medfört en vägförlängning af ytterligare 70 meter.

Vid den revision af kostnadsberäkningarna, som järnvägsstyrelsen företagit, såväl beträffande nu förevarande förslag som de, hvilka jag sedermera skall omnämna, hafva användts samma enhetspris, som vid entreprenaduppgörelse för statsbanebyggnaden Järna—Nyköping blifvit fastställda. Härigenom hafva kostnaderna något ökats i jämförelse med de år 1909 inlämnade kostnadsförslagen, men säger sig järnvägsstyrelsen anse riktigast, att äfven vid nu ifrågakomna byggnad tillämpas de nyare, högre prisen. Kostnaden för markförvärf har beräknats efter taxeringsvärdet, med afdrag dels af värdet å den mark, som tillsläppes utan ersättning, dels i fråga om Igelsta- och Glasbergalinjerna af det belopp å 200,000 kronor, som Södertälje stad förbundit sig lämna under förutsättning att någon af nämnda linjer kommer till utförande. Järnvägsstyrelsen anmärker emellertid, att kostnaden för marklösen i viss mån är approximativ, då det ju icke låter sig göra att med någon säkerhet på förhand beräkna, till hvilket värde marken kan komma att uppskattas af en expropriationsnämnd.

Enligt det sålunda reviderade kostnadsförslaget skulle anläggningkostnaderna för Igelstalinjen belöpa sig till 4,800,000 kronor.

Glasberga-  
linjen.

Af Glasbergalinjerna, 1901 års och 1903 års, torde den förra såsom varande både längre och dyrare få anses utesluten.

För 1903 års Glasbergalinje har ifrågasatts följande sträckning och anordningar. Dubbelspår utlägges från Rönninge station — som äfven i detta förslag bibehålles i hufvudsak oförändrad — ungefär en kilometer utefter nuvarande banan söder om sjön Flaten. Därefter anlägges västerut ny, dubbelspårig bana, som å bankfyllnader ledes öfver Dånviken af sjön Uttran och Glasbergasjön fram till lägenheten Moraberg i närheten af Ekensberg, där en hållplats skulle anläggas på ett afstånd af omkring 2 kilometer från Igelsta. Därefter ledes linjen i nästan sydvästlig riktning fram till Södertälje kanal och sammanfaller sedan med Igelstalinjen.

Glasbergalinjen, som skulle medföra en vägförlängning af 2,030 meter, har tidigare beräknats draga en anläggningskostnad af 4,904,700 kronor.

Vid den nu företagna omstakningen har denna linje kunnat förkortas omkring 150 meter, därigenom att en omkring 500 meter lång bergskärning ersatts med en 250 meter lång tunnel. Vägförlängningen skulle således uppgå till 1,880 meter. Härigenom har den förut föreslagna hållplatsen vid Moraberg flyttats ungefär 400 meter närmare Igelsta till lägenheten Klastorp, så att afståndet från detta nya läge för

hållplatsen till Igelsta nuvarande hållplats förminskats till omkring 1,5 kilometer. Vid den förnyade kostnadsberäkningen har jämväl upptagits kostnad för anläggning af väg mellan den nya hållplatsen vid Klastorp fram till nuvarande vägen vid Igelsta. För denna linje hafva jämväl beräknats särskilda kostnader för utfyllning af bankar å lös mark. Genom noggranna borrhningar och jordundersökningar har emellertid, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat, utrönt, att, sedan omstakning af linjen, såsom nämnts, delvis ägt rum, lös mark endast förekommer vid linjens dragande öfver Dånviken och Glasbergasjön. Här hafva därför bankarna tänkts utfyllda till fast botten och kostnaderna för dessa arbeten särskildt beräknats. I öfrigt torde, enligt hvad järnvägsstyrelsen uppgifver, marken bära alla å särskilda ställen föreslagna bankfyllningar, och några sidoförskjutningar torde icke någonstades vara att befara.

Den nya kostnadsberäkningen slutar å ett belopp af 5,480,000 kronor.

Jag tillåter mig redan här anmärka, att järnvägsstyrelsen håller före, att, därest Glasbergaförslaget kommer till utförande, det blir nödvändigt, att ett särskildt bispår från Rönninge till Igelsta bibehålles.

Under den offentliga diskussionen i detta ämne har framkastats tanken att föra banan på segelfri höjd öfver kanalen söder om nuvarande broöfvergången; och har järnvägsstyrelsen med anledning häraf verkställt undersökning och uppgjort förslag äfven i denna riktning. Strömslinjen.

Denna linje, den s. k. Strömslinjen, följer i plan nuvarande spåret från Rönninge till Igelsta samt afviker här i sydlig riktning och öfvergår Södertälje kanal omkring 450 meter söder om nuvarande broöfvergången, framgår så söder om Södertälje verkstäder och ansluter till nuvarande banan vid Ström omkring 900 meter söder om Saltskog. Saltskogs station kommer enligt detta förslag att förflyttas omkring 1 kilometer längre söderut och linjen Saltskog—Södertälje att förlängas i motsvarande grad. Ny station i Södertälje är föreslagen å de s. k. Ekenbergska gårderna. Genom denna linje skulle åstadkommas en vägförkortning mellan Stockholm och de södra orterna af 657 meter.

Anläggningskostnaden för denna linje har beräknats till 6,200,000 kronor. Järnvägsstyrelsen har emellertid påpekat, att i förslaget upptagas afsevärda bankfyllningar öfver marken söder om Saltskogsfjärden, och att borrhningar gifvit vid handen, att denna mark är synnerligen lös och alls icke kan bära de föreslagna utfyllningarna. Stora sättningar och jordförskjutningar komma därför, enligt hvad järnvägsstyrelsen anmärker, att äga rum, hvadan den verkliga kostnaden med all säker-

het kommer att väsentligt öfverstiga den ofvan angifna. Huru mycket den beräknade kostnadssumman kommer att öfverskridas, låter sig, säger järnvägsstyrelsen, icke på förhand beräknas; dock torde man med visshet kunna påstå, att denna linje blir väsentligt dyrare än såväl Igelsta- som Glasbergalinjen.

*Förslag med  
rörlig bro.  
1907 års linje  
med bro på  
15 meters fri  
höjd.*

Bland de förslag, som förutsätta anordnande af rörlig bro öfver kanalen, ber jag först få omnämna den s. k. 1907 års linje med halfhögt rörlig bro.

Enligt detta förslag utlägges stambanan dubbelspårig mellan Rönninge och Igelsta samt ombygges mellan Igelsta och Saltskog med bibehållande i hufvudsak af nuvarande planläget men med rörlig bro öfver kanalen, höjd så att dess underkant kommer att ligga på 21 meters höjd öfver slusströskeln i Stockholm eller 15 meter öfver hafstyan vid högsta vattenstånd.

Anläggningskostnaderna för detta förslag, som betingar Saltskogs stations förflyttning omkring 680 meter söderut, eventuellt 880 meter, om hänsyn skulle tagas till en ifrågasatt ny kanalled, har förut beräknats till 3,254,000 kronor och under nyss angifna förutsättning till 3,533,000 kronor.

Vid den förnyade kostnadsberäkningen har anläggningskostnaden upptagits till 4,470,000 kronor. I detta belopp ingår kostnaden för flyttning af Södertälje station. Denna kostnad var ej upptagen i det förut afgifna kostnadsförslaget för denna linje, hvilket också där angafs. Under diskussionen i Riksdagen framhölls emellertid, att en förflyttning af Södertälje station under alla förhållanden vore af behovet ovillkorligen påkallad. Järnvägsstyrelsen påpekar också i sin skrifvelse af den 16 december 1909, att Södertälje station i det skick den nu befinner sig är alldeles för trång för den nuvarande trafiken och i vissa afseenden äfven trafikvådlig, såsom också åtskilliga på senare tiden inträffade olyckstillbud nogsamnt utvisat. Frågan om stationens utvidgning och förändring har därför redan flera år stått på dagordningen. På grund af det ifrågasatta ändrade läget af hufvudlinjen mellan Rönninge och Saltskog har emellertid frågan år från år undanskjutits. Under sådana förhållanden är det, säger järnvägsstyrelsen, uppenbart, att, så snart frågan om hufvudlinjens sträckning blir afgjord, arbetena på denna stations utvidgning och förändring omedelbart måste påbörjas. Kostnaderna för dessa arbeten böra därför enligt styrelsens mening gifvetvis upptagas i nu omhandlade förslag, och på grund häraf



såväl som för att få detta förslag fullt jämförligt med öfriga förslag är Södertälje nuvarande station tänkt utvidgad till samma storlek och omfattning, som upptagits i öfriga förslag. En sådan utvidgning är emellertid, enligt hvad järnvägsstyrelsen uppgifver, icke möjlig att utföra å den nuvarande platsen, därest tillfredsställande anordningar å stationen skola åstadkommas. En stationsutvidgning å nuvarande plats skulle därjämte inkräkta på hamnområdet i sjön Maren, hvilket är det enda hamnområde undantagandes en mindre kajsträcka i Mälaren, som för närvarande står Södertälje stad till buds. Härigenom skulle också trafiken i Södertälje kanal försvåras, och såväl Södertälje stad som Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag motsätta sig därför en sådan inkräktning af hamnområdet. Stationen måste således förflyttas, och finnes då enligt järnvägsstyrelsens mening ingen annan plats än de s. k. Ekenbergiska gårderna, samma plats där Södertälje station förlagts enligt Igelsta- och Glasbergaförslagen.

Vidare hafva kostnadsförslagen uppgjorts med hänsyn tagen till, att järnvägslinjen blir lagd på en höjd af + 21 meter öfver slusströskeln jämväl vid ett tilltänkt nytt kanalläge. Sedan frågan om dubbelspåret Rönninge—Järna senast utgjorde föremål för behandling inför Kungl. Maj:t, har nämligen frågan om denna kanalomläggning kommit i ett icke obetydligt förändradt läge. Södertälje stad, som är särskildt intresserad af att få denna fråga löst i samband med utvidgning af stadens hamn, har sålunda, såsom jag sedermera blir i tillfälle att närmare omnämna, vidtagit förberedande åtgärder för förverkligandet af ett dylikt förslag. Under sådana förhållanden har det synts järnvägsstyrelsen uppenbart, att vid uppgörande af denna kanalomläggning berörande järnvägsförslag nödig hänsyn måste tagas till det nya kanalförslaget; och måste därför kostnaden för utförande af ifrågavarande linje upptagas till 4,470,000 kronor som ofvan angifvits. Enligt detta förslag skulle således Södertälje station förflyttas till de Ekenbergiska gårderna och Saltskogs station förskjutas omkring 1 kilometer längre söderut samt stationsplanet för sistnämnda station höjas med ungefär  $4\frac{1}{2}$  meter utöfver nuvarande balanslinjen å sagda plats.

Kostnadsökningen i förhållande till fjolårets förslag har enligt meddelande från järnvägsstyrelsen uppkommit på följande sätt, därvid siffrorna angifvits i runda tal:

Kostnadsökning på grund af de ökade enhetsprisen efter Järna—Nyköpingsentreprenaden .....	kr. 300,000: —
Kostnadsökning på grund af förbättrade krökningsför- hållanden och anordnandet af klaffbro i stället för svängbro .....	» 150,000: —
Kostnadsökning på grund af att balanslinjen framförts på + 21 meter öfver slusströskeln äfven vid det föreslagna nya kanalläget .....	» 370,000: —
Kostnadsökning, föranledd af Södertälje stations för- flyttning .....	» 396,000: —
	<hr/> Summa kr. 1,216,000: —

Dubbelspårig  
rörlig bro i  
nuvarande  
höjdläge.

Af åtskilliga reservanter inom statsutskottet vid 1909 års riksdag har vidare förordats ett förslag att anordna dubbelspår å banan i dess nuvarande sträckning och anlägga ny dubbelspårig svängbro i förutvarande höjdläge med en spännvidd af 21 meter och en fri seglationsvidd af 18 meter.

Kostnaderna för genomförande af detta förslag, såvidt angår bansträckan Rönninge—Saltskog, beräknades af reservanterna i enlighet med ett af 1901 års bangårdskommitté uppgjort kostnadsförslag till 1,552,000 kronor.

På min begäran har järnvägsstyrelsen, som ansett detta förslag öfver hufvud taget icke böra ånyo upptagas till pröfning, emellertid låtit verkställa en förnyad kostnadsberäkning beträffande förslaget. Denna slutar på ett belopp af 3,640,000 kronor, motsvarande en ökning af 2,088,000 kronor.

Denna kostnadsökning har uppkommit på följande sätt med siffrorna angifna i runda tal:

Kostnadsökning på grund af ökade enhetspriser efter Järna—Nyköpingsentreprenaden .....	kr. 540,000: —
Ökad kostnad för markförvärf .....	» 260,000: —
Kostnadsökning på grund af förbättrade kröknings- förhållanden och anordnandet af klaffbro i stället för svängbro .....	» 370,000: —
Kostnad för utvidgning af Saltskogs station (ej med- räknad af bangårdskommittén) .....	» 520,000: —
Ökad kostnad, föranledd af Södertälje stations för- flyttning .....	» 398,000: —
	<hr/> Summa kr. 2,088,000: —

Inom 1901 års bangårdskommitté diskuterades äfven ett förslag att utlägga banan i dubbelspår utefter nuvarande banlinjen från Rönninge till en punkt strax öster om Igelsta hållplats, där en växelstation skulle anläggas. Från Igelsta skulle banan bibehållas enkelspårig till Saltskog med nuvarande svängbron oförändrad.

Linjen dubbelspårig med bibehållande af den enkelspåriga bron.

Detta förslag, som af kommittén beräknades draga en kostnad af 1,369,000 kronor, afstyrktes såväl af kommittén som af järnvägsstyrelsen och dess sakkunniga. Då emellertid, enligt hvad jag har mig bekant, förslaget möjligen skulle kunna komma att från något håll ånyo upptagas, har jag anmodat järnvägsstyrelsen att uppgöra ny kostnadsberäkning jämväl för detta förslag, dock med den förändring att dubbelspåret framdragits till ömse sidor om svängbron. Därvid har kostnaden befunnits stiga till 3,280,000 kronor, motsvarande en ökning af 1,911,000 kronor.

Denna kostnadsökning, angifven i runda tal, har uppkommit på följande sätt:

Kostnadsökning på grund af ökade enhetspriser efter		
Järna—Nyköpingsentreprenaden .....	kr.	540,000: —
Ökad kostnad för markförvärf .....	»	260,000: —
Kostnadsökning på grund af förbättrade krökningsförhållanden .....	»	193,000: —
Kostnad för utvidgning af Saltskogs station .....	»	520,000: —
Ökad kostnad, föranledd af Södertälje stations förflyttning .....	»	398,000: —
		Summa kr. 1,911,000: —

Då slutligen, under det förevarande fråga senast var föremål för behandling inom Riksdagen, från ett håll framkastats tanken på att föra banan i tunnel under kanalen, har järnvägsstyrelsen äfven undersökt möjligheterna för ett sådant förslags genomförande.

Tunnellinjen.

Denna tunnellinge framgår i samma sträckning som Igelstalinjen, dock med den skillnaden att den förra från Igelsta till Saltskog framgår i en omkring 4,3 kilometer lång tunnel för att kunna komma under kanalens botten.

Förverkligandet af ett dylikt förslag skulle emellertid, enligt hvad af järnvägsstyrelsen gjorda approximativa beräkningar utvisa, kräfva en anläggningskostnad, som med minst 5,000,000 kronor öfverstiger hvilket som helst af de öfriga förslagen. Några särskilda fördelar utöfver dem, som vinnas med fast hög bro öfver kanalen, skulle ej

heller genom detta förslag erhållas vare sig för den genomgående trafiken eller för trafiken på Södertälje. Järnvägsstyrelsen anser därför, att detta förslag utan vidare kan lämnas ur räkningen och att det under inga omständigheter bör ifrågasättas komma till utförande; och är jag fullkomligt ense med järnvägsstyrelsen i denna uppfattning, hvadan jag i det följande icke vidare upptager detta förslag till behandling.

Öfriga af mig omnämnda förslags utseende i plan framgår närmare af en karta, som torde få biläggas detta protokoll.

Sammanställning af anläggnings- och driftkostnader.

De af järnvägsstyrelsen beräknade anläggnings- och driftkostnaderna har jag låtit sammanställa å en tabell, där äfven linjernas olika längder upptagits. Likaledes har å denna tabell angifvits det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet, i hvilket driftkostnaderna ingå kapitaliserade efter 4 %.

Driftkostnaderna för de olika förslagen hafva beräknats med ledning af den trafik, som år 1908 förekom å linjerna Rönninge—Järna och Saltskog—Södertälje. Då emellertid den nya linjen icke kan väntas bli färdig och tagen i bruk förrän år 1915, har trafiken och därmed i samma mån äfven driftkostnaderna tänkts ökade i samma proportion, som de senaste 7 åren ägt rum. De driftkostnader, som angifvits, äro således de, som äro att vänta år 1915.

Det ekonomiska resultatet af undersökningarna framgår således af tabellen, hvilken ter sig på följande sätt:

Linje Rönninge—Saltskog.	Spårlängden i meter.	Hufvudspårets längd i förhållande till nuvarande linjens hufvudspår.	Årliga driftkostnaden år 1915.	Driftkostnaden, kapitaliserad efter 4 %.	Anläggningskostnad.	Sammanlagdt anläggnings- och driftkapital.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Linje n:r 1.</i> »Igelstalinjen».						
Hufvudspår .....	13,220	+ 3,450	572,000	14,300,000	4,800,000	19,100,000
<i>Linje n:r 2 a.</i> »Glasbergalinjen» med sidospår Rönninge—Igelsta.						
Hufvudspår .....	11,650	} 16,850	+ 1,880	565,000	14,120,000	5,480,000
Sidospår .....	5,200					

Linje Rönninge—Saltskog.	Spårlängden i meter.	Hufvudspårets längd i förhållande till nuvarande linjens hufvudspår.	Årliga driftkost- naden år 1915.	Driftkost- naden, kapitali- serad efter 4 %.	Anläggnings- kostnad.	Sammanlagdt anläggnings- och driftkapital.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Linje nr 2 b.</i> »Glasbergalinjen» utan sidospår.						
Hufvudspår .....	11,650	+ 1,880	520,000	13,000,000	5,400,000	18,400,000
<i>Linje nr 3.</i> »Strömlinjen».						
Hufvudspår ..	9,113	— 657	516,000	12,900,000	1) 6,200,000	1) 19,100,000
Sidospår .....	2,300					
<i>Linje nr 4.</i> »1907 års linje med halfhög, rör- lig bro».						
Hufvudspår .....	9,851	+ 81	529,000	13,230,000	2) 4,470,000	2) 17,700,000
Sidospår .....	1,650					
<i>Linje nr 5.</i> Nuvarande linje, dubbelspårig, med ny dubbelspårig svängbro.						
Hufvudspår .....	9,851	+ 81	529,000	13,230,000	3,640,000	16,870,000
Sidospår .....	1,650					
<i>Linje nr 6.</i> Nuvarande linje, dubbelspårig, med bibehållen enkelspårig svängbro.						
Hufvudspår .....	9,770	—	529,000	13,230,000	3,280,000	16,510,000
Sidospår .....	1,650					
Nuvarande linje.						
Hufvudspår .....	9,770	—	—	—	—	—
Sidospår .....	1,264					

1) På grund af markens lösa beskaffenhet kommer med all sannolikhet denna summa att öfverskridas.

2) Därest hänsyn icke toges till föreslagen ny kanalled, bör summan minskas med 370,000 kronor.

Jag tillåter mig i detta sammanhang påpeka, att de nu gjorda kostnadsberäkningarna grundats på sådana undersökningar, att hvilket som helst af de i sammanställningen upptagna förslagen kan läggas till grundval för slutligt beslut i frågan, dock, såsom nämnts, med reservation i fråga om beräkningarnas tillförlitlighet beträffande Strömslinjen.

*Frågans be-  
handling vid  
1909 års  
riksdag.*

Hvad angår frågans behandling vid 1909 års riksdag ber jag få erinra, att statsutskottet i sitt utlåtande (n:r 202) uttalade såsom sin åsikt, att det vore nödvändigt, att järnvägstrafiken och sjöfarten genom kanalen snart gjordes oberoende af hvarandra genom att banan på segelfri höjd fördes öfver kanalen på en fast bro.

Af de olika förslag, som för vinnande af detta syfte upprättats, hade, yttrade utskottet, de förslag, som afsåge den nya brons förläggande vid den nuvarande kanalöfvergången blifvit såväl af järnvägsstyrelsen som af departementschefen afstyrkta på skäl, som syntes vara väl grundade. Hvad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande järnvägens ändrade sträckning öster om denna broöfvergång ansåg utskottet däremot mindre tillfredsställande. Förutom de svåra krökningsförhållandena vore nämligen mot denna sträckning att anmärka den betydliga vägförlängningen af nära 3  $\frac{1}{2}$  kilometer, som hufvudbanan enligt denna plan skulle erhålla; och denna vägförlängning måste så mycket mer framkalla betänkligheter, som den träffade en af vårt lands mest trafikerade statsbanedelar, en linje, som utgjorde förbindelse mellan hufvudstaden och de södra orterna samt kontinenten. Utskottet erinrade emellertid, att det funnes förslag upprättade till andra sträckningar af järnvägen öster om broöfvergången vid Södertälje, nämligen de s. k. Glasbergalinjerna, hvilka voro ej obetydligt kortare än den föreslagna Igelstalinjen och framginge utan några besvärande krökningar. Kostnaden för banans framdragande öfver Glasberga beräknades visserligen blifva större än för Igelstalinjen, men å andra sidan medförde sistnämnda linje en högre driftkostnad, och med afseende härå kunde de olika förslagen ur kostnadssynpunkt anses väsentligen likvärdiga. Igelstalinjen hade dock, anmärkte utskottet, af järnvägsstyrelsen och departementschefen ansetts böra äga företräde hufvudsakligen med hänsyn till kommunikationsbehovet vid Igelsta hållplats och de rubbningar i jordvärden och andra förhållanden, som skulle föranledas, om icke banan bibehölles i sin sträckning till denna plats. Då emellertid å Glasbergalinjen enligt förslaget skulle anläggas en hållplats, belägen endast omkring 2 kilometer från den nuvarande hållplatsen vid Igelsta, syntes

det utskottet, som om berörda förhållanden icke behöfde tillmätas alltför stor betydelse eller utgöra hinder för stambanans framdragande i en sträckning, som för trafiken i det hela måste anses fördelaktigare. Enligt utskottets mening vore Glasbergaförslagen väl värda att taga under förnyad ompröfning. På dessa skäl hemställde utskottet, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte vinna Riksdagens bifall.

TVå reservanter ansågo emellertid, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts framställning, under det sex af utskottets ledamöter förordade det af mig förut omnämnda förslaget att framdraga linjen dubbelspårig i dess nuvarande sträckning och höjdläge men på en ny dubbelspårig svängbro och hemställde, att Riksdagen måtte anvisa medel för ändamålet.

Slutligen reserverade sig två ledamöter mot vissa delar af utskottets motivering, och framgår af diskussionen i Andra Kammaren, att dessa helst såge, att förslaget med en ny rörlig bro på 15 meters segelfri höjd vid nuvarande kanalöfvergången komme till utförande.

Riksdagen biföll statsutskottets hemställan dock med ogillande af dess motivering, och synes af den i ämnet förda diskussionen snarast kunna dragas den slutsatsen, att flertalet af Riksdagens ledamöter icke bildat sig något slutligt omdöme beträffande hvilket förslag skulle vara att föredraga utan velat afvakta en förnyad utredning i frågan.

Då det gäller att finna rätta lösningen af förevarande kommunikationsproblem, måste i främsta rummet tagas i betraktande frågan om statsbanans förhållande till Södertälje kanal.

Kanalen fick sitt privilegium den 15 mars 1806; och heter det i privilegii-brefvet, att som Kungl. Maj:t funnit, att den ifrån långliga tider tillbaka önskade och yrkade durckfart emellan Mälaren och Salt-sjön vid Södertälje öppnar en betydlig genväg såväl till och från Stockholm och alla söder ut belägna städer och orter som mellan dessa senare och städerna omkring Mälaren, hvadan denna kommunikation mellan rikets aflägsnare provinser och det inre af det mest uppbrukade landet lofvade fördelar åt framtiden, värdiga att bereda och grund-lägga, samt Kungl. Maj:t antagit till oryggelig grundsats för sina konungliga omsorger att undanröja de hinder, som ligga landtbrukets förkofran och alla näringars utvidgande i vägen, hvaribland de, som hämma och betunga varutransporten mellan detta vidsträckta rikes långt från hvarandra aflägsna provinser icke litet bidroge till närin-garnas vantrefnad, alltså hade Kungl. Maj:t beslutit, att en sådan durck-

*Järnvägs- och  
kanaltrafikens  
förhållande  
till hvarandra.*

*Kanal-  
privilegiet.*

fart och segelled komme att öppnas ifrån Mälaren vid och förbi Södertälje ned i Egelstaviken af Saltsjön samt för att fullkomligen uppfylla ändamålet blifva 30 fot bred och 12 fot djup vid Mälarevattnets medelhöjd. Genom privilegiubrefvet uppdrogs kanal- och slussbyggnaden åt ett aktiebolag, som oktrojerades att under namn af Södertälje kanal- och slussverksbolag denna inrättning företaga, fullborda och allt framgent underhålla och äga. Därjämte föreskrefs, att bolaget skulle inom viss tid fullborda denna durekfart, så att segelfarten därefter kunde obehindradt verkställas ifrån och med Linasundet på Mälarsidan ned till djupet af Egelstaviken af Saltsjön. Kanal- och slussfarten skulle vara fullkomligen fri, öppen och oinskränkt för alla inhemska, som i deras sjöfart och handel inrikes städer och orter emellan ville af densamma sig begagna utan att därför i ringaste mått betungas med andra än vissa angifna afgifter. Kungl. Maj:t förbehöll sig slutligen att, om och när Kungl. Maj:t så för godt funne, anlägga en aftappningsränna i den s. k. Engelbrektska grafven vid Maren nedan Södertälje till afledande af högt vatten i Mälaren; och komme denna ränna att verkställas och nyttjas så, att kanalfarten däraf icke hindrades eller kanalen och slussen lede.

Svängbrons  
tillkomst.

När så västra stambanan från Stockholm skulle framdragas öfver Södertälje kanal, meddelade chefen för statens järnvägsbyggnader, öfversten Nils Ericson i skrifvelse den 2 april 1859 till direktionen öfver kanal- och slussverksbyggnaden, att öfver kanalen komme att anläggas en rörlig bro enligt en i korthet angifven plan. I skrifvelse den 20 april 1859 förklarade därefter direktionen, att den emot den framställda planen för ifrågavarande arbetes utförande icke hade något att erinra.

Kanalens  
betydelse.

Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag hyser den uppfattning, att kanalverket genom sitt privilegium blifvit tillförsäkradt rättighet att utan något som helst intrång eller hinder allt framgent bedrifva sjötrafik å kanalen, och att något undantag därifrån till förmån för statens järnvägar icke rättsligen ägt rum. Då den tidpunkt kommer, att järnvägens svängbro till följd af järnvägstrafikens utveckling medför verkliga besvärande uppehåll och hinder för mottagande eller lämpligt betjänande af sjötrafiken, förmenar sig därför bolaget äga rättslig befogenhet att påyrka svängbrons borttagande och järnvägens framdragande å segelfri höjd. Och denna tidpunkt är enligt bolagets mening redan inne.

Utän att ingå på sakens rättsliga sida anser jag dock vara klart, att staten, då järnvägsfrågan nu slutligen skall ordnas, bör taga all nödig hänsyn till det kommunikationsintresse, som är knutet vid Söder-



tälje kanal. Detta intresse är gifvetvis af ej ringa betydelse. Kanalen byggdes såsom nämnt i afsikt att förkorta vägen för de fartyg, som komma från södra delarna af Östersjön till Stockholm eller annan Mälarhamn. Denna förkortning är ganska afsevärd; och ber jag till be-lysande häraf få anföra några siffror.

Afståndet från Landsort till Stockholm via Dalarö sjövägen är 144 kilometer, via Södertälje 104 kilometer. Således är den yttre vägen öfver Dalarö till Stockholm 40 kilometer längre än vägen öfver Södertälje. Detta betyder, att en vanlig lastångare med 8 knops fart behöfver använda nära tre timmar mer på den yttre vägen än på den inre.

Afståndet mellan Landsort och Västerås är via Södertälje 144 kilometer, via Stockholm 248 kilometer. Sjövägen öfver Södertälje är sålunda 104 kilometer kortare än vägen öfver Stockholm. Detta motsvarar 7 timmars längre resa för en vanlig lastångare.

För att emellertid kunna bättre väga järnvägs- och kanalintressena mot hvarandra och säkrare bedöma, hvilken inverkan en svängbro kan hafva på kanaltrafiken, har jag låtit genom föreståndaren för järnvägsstyrelsens statistiska kontor, förste aktuarien Karl Key-Åberg verkställa en utredning af frågan; och har denna gifvit följande resultat.

*Statistisk  
utredning.*

Järnvägstrafiken öfver Södertälje kanal, som för ett fyrtiotal år sedan sommartiden ombesörjdes af inalles 8 tåg, däraf 6 ordinarie, per dygn, har enligt sommartidtabellen för år 1910 att uppvisa icke mindre än 55 tåg, däraf 47 ordinarie per dygn. Tågfrekvensen har sålunda under senaste fyrtio åren i det närmaste 7-dubblats. År 1900 var tågantalet endast 33 per dygn.

*Järnvägs-  
trafikens  
utveckling.*

Den äldre järnvägsstatistiken erbjuder ej något upplysningsmaterial beträffande det antal resande och de godsmängder, som järnvägsledes årligen transiterat kanalen, men med ledning af de järnvägsstatistiska berättelserna för senare år och till desamma hörande, förvaradt primärmaterial kan nedanstående sifvertablå sammanställas:

*Järnvägstrafiken å Rönninge—Saltskog åren 1905—1908.*

År	Antal resande			Ton gods		
	Norrifrån	Söderifrån	Summa	Norrifrån	Söderifrån	Summa
1905 .....	339,910	302,764	642,674	94,054	192,681	286,735
1906 .....	389,793	372,900	762,693	97,593	233,010	330,603
1907 .....	441,323	416,160	857,483	117,936	240,218	358,154
1908 .....	438,314	420,237	858,551	113,521	233,146	346,667

Man finner, att nämnda fyra år de resandes antal ökats med 33,6 % och godsets vikt med omkring 21 %. Per dag transporterades under år 1908 i medeltal 2,352 resande och omkring 950 ton gods å nämnda banlinje. Medan de resande någorlunda jämnt fördela sig mellan söderifrån och norrifrån kommande, var det söderifrån transporterade godset till sin vikt mer än dubbelt så stort som det norrifrån gående. Af godset utgjordes åren 1907—1908 respektive 238,107 och 230,728 ton vagnslastgods, utgörande för hvarterdera året  $\frac{2}{3}$  af hela godskvantiteten.

Svängbrons  
inverkan på  
kanaltrafiken.

Det är uppenbart, att en så intensiv och omfattande transportrörelse som den, hvilken enligt det föregående bedrifves å svängbron öfver Södertälje kanal, måste inverka i hög grad störande på sjötrafiken å kanalen. Kanalen, som har ett djup af 3,76 meter och en bottenbredd af 11,87 meter, är följaktligen så trång att inga fartyg af vanlig storlek kunna gå förbi hvarandra i själfva kanalrännan. Norr- och söderifrån kommande fartyg kunna emellertid mötas och gå förbi hvarandra i sjön Maren, hvilken afdelar kanalen i två hälfter, den s. k. södra kanalen, som korsas af järnvägsbron, och den s. k. norra kanalen med sluss mot Mälaren. För att passera järnvägsbron öfver södra kanalen åtgår i genomsnitt 5 à 6 minuter för ett ångfartyg, 10 minuter för ett segelfartyg. Att slussa kräfver för ett ångfartyg omkring 6 minuter och för ett segelfartyg omkring 15 minuter.

Kanalens naturliga trafikförmåga beräknas i genomsnitt utgöra 4 fartyg i timmen eller i rundt tal 100 fartyg per dygn eller för  $8\frac{1}{2}$  månaders seglationstid — kanalen har under senare år öppnats i midten af april — 25,500 fartyg per år. Kanalens naturliga trafikförmåga inskränkes emellertid i hög grad af järnvägsbron öfver den södra kanaldelen, enär denna bro icke kan hållas öppen mer än en jämförelsevis liten del af dygnet. Med den tågfrekvens, som enligt sommartidtabellen för år 1910 förefinnes, kan ifrågavarande bro hållas öppen

a) 8 minuter i följd:

fr. 6 f. m. till 10 e. m. under sammanlagdt 3 tim. 51 min.

fr. 10 e. m. » 6 f. m. » » 4 » 26 »

eller inalles 8 » 17 »

b) 12 minuter i följd:

fr. 6 f. m. till 10 e. m. under sammanlagdt 3 tim. 5 min.

fr. 10 e. m. » 6 f. m. » » 3 » 51 »

eller inalles 6 » 56 »

c) 15 minuter i följd:

fr. 6 f. m. till 10 e. m. under sammanlagdt	2 tim.	28 min.
fr. 10 e. m. » 6 f. m. »	3 »	38 »
	eller inalles 6 »	6 »

Antager man att bron öppnats enligt fallet a), inskränkes kanalens trafikförmåga enligt 1907 års trafiktekniska kommissions yttrande, sådant detsamma återgifves å sid. 20 i Kungl. Maj:ts proposition n:r 94 till 1909 års riksdag, till 33 fartyg per dygn. Enligt fallen b) och c) blir trafikförmågan reducerad till respektive 28 och 24 fartyg per dygn. För segelfartygens genomsläppande, som får äga rum blott mellan 6 f. m. och solnedgången, måste bron under alla förhållanden några gånger om dagen hållas öppen omkring 15 minuter i följd, hvarigenom den för fallen a) och b) beräknade trafikförmågan inskränkes. Den verkliga trafiken å Södertälje kanal uppvisade åren 1908 och 1909 för hela seglations-tiden, respektive 261 och 247 dygn, inalles respektive 4,233 och 3,938 ång- och segelfartyg, utgörande i genomsnitt hvarterda året omkring 16 fartyg per dygn. Nu fördelar sig dock fartygsfrekvensen högst olika på olika månader och är högst under månaderna juni—augusti, då den, bedömd efter 1908 och 1909 års redovisningshandlingar, uppgår till i medeltal 23 å 20 fartyg per dygn, däraf 1908: 16 å 17 ångfartyg och 6 segelfartyg, 1909: 15 ångfartyg och 5 segelfartyg. Inräknas äfven pråmar, mindre båtar och timmerflottar i trafiken, hvilka likvisst i regel icke påfordra brons öppnande, uppnås under sistnämnda månader ett medeltal af 34 å 35 farkoster per dygn. Detta allmänna medeltal öfverskrides naturligtvis esomoftast, så att vissa sommandagar hafva att uppvisa ett vida större antal farkoster å kanalen. Häraf vill synas, att sjötrafiken, sådan densamma för närvarande i verkligheten gestaltar sig under högsäsongen, måste afsevärdt störas och fördröjas af svängbron. Redan för att bereda det under säsongen per dag normala antalet ång- och segelfartyg fri passage måste bron i öfverensstämmelse med nyss åberopade yttrande af 1907 års trafiktekniska kommission hållas öppen åtminstone  $5\frac{3}{4}$  timmar per dygn, hvilket förutsätter, att bron måste öppnas respektive 43, 29 eller 23 gånger per dygn, alltefter som öppenhållet för hvarje gång varar 8, 12 eller 15 minuter. Tager man emellertid, såsom rimligt är, hänsyn till de oregelbundenheter fartygsfrekvensen i verkligheten gifvetvis har att uppvisa, bör man för att bereda sjötrafiken under högsäsongen en någorlunda obehindrad och bekväm rörelse enligt erfarenheten räkna med omkring 40 fartyg per dygn, och för att låta dessa fartyg passera behöfver bron hållas öppen 10 timmar per dygn, hvilket emellertid med den nuvarande tåg-

frekvensen icke låter sig göra. Det är därför satt utom allt tvifvel, att bron med sitt nuvarande läge och sin nuvarande beskaffenhet utöfvar ett störande och sinkande inflytande på sjötrafiken, hvilken å sin sida oroar järnvägsdriften genom brons oupphörliga öppnande.

Kanaltrafikens  
utveckling.

Omfattningen af den rörelse, som järnvägsledes å bron föres öfver Södertälje kanal, är i det föregående angifven. Kanaltrafikens betydelse med hänsyn till fartygsfrekvensen framgår af följande sammanställning:

Netto-registerton.

Arsmedeltal för	Ångfartyg.				Segelfartyg.				Pråmar.		Tim- mer.
	Lastade.		Olastade.		Lastade.		Olastade.		La- stade.	Ola- stade.	Antal.
	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Antal.	
1871—1875 .....	1,152	81,280	585	32,228	1,051	52,634	539	25,394	128	122	31
1876—1880 .....	1,096	122,568	722	73,428	932	42,932	612	26,703	196	195	15
1881—1885 .....	1,281	145,958	764	79,388	1,124	55,236	673	30,944	450	404	26
1886—1890 .....	1,345	158,112	1,034	117,211	845	42,836	515	24,892	487	401	46
1891—1895 .....	1,972	231,992	434	51,497	779	40,219	381	18,018	545	434	117
1896—1900 .....	2,664	312,049	69	3,036	849	43,024	426	20,508	815	682	434
1901—1905 .....	2,722	317,692	78	4,263	818	41,203	436	22,259	789	757	405
För år 1906 .....	3,144	360,893	331	11,712	805	42,816	380	21,064	839	927	417
» » 1907 .....	3,081	341,122	295	10,724	906	49,442	449	24,217	916	988	399
» » 1908 .....	2,774	302,084	316	13,306	758	41,136	385	21,383	849	1,051	308
» » 1909 .....	2,681	300,855	270	10,538	659	36,221	328	18,149	773	831	995

Om man uteslutande fäster sig vid de *lastade* farkosterna, tydliggör detta sammandrag, att ångfartygen med ett enstaka undantag varit i oupphörligt stigande till och med år 1906 såväl med hänsyn till antal som tonnage, medan däremot segelfartygen i stort sedt visa en nedåtgående tendens. Under den goda tiden i början af 1870-talet uppnådde segelfartygen till antal och tonnage så höga tal, att desamma sedermera öfverträffats endast under första hälften af 1880-talet, som öfver hufvud taget utmärktes af goda konjunkurer. Efter år 1906 hafva emellertid ångfartygen gått stadigt tillbaka och segelfartygen hafva, fränsedt ett tillfälligt uppsving år 1907, fortsatt att aftaga. Pråmarna hafva allt ifrån början af 1870-talet ända till och med år 1907 i stort sedt oupphörligen ökats i antalet, men äfven de visa för åren 1908 och

1909 en tillbakagång. Året 1906, intill hvilket trafiken i kanalen med hänsyn till de lastade farkosternas sammanlagda antal alltifrån 1871 varit i oupphörlig stegring, uppgick de lastade ång- och segelfartygens sammanräknade nettototal till 403,709. De lastade pråmar, som samma år beforo kanalen, räknade, enligt från kanalkontoret meddelad uppgift, tillsammans 51,719 ton. Lägges detta tonnage till ång- och segelfartygens, erhålles en summa af 455,428 ton. Motsvarande summa utgjorde för

år 1907 .....	447,541 ton
» 1908 .....	394,087 »
» 1909 .....	389,461 »

De lastade farkosternas sammanlagda tonnage var sålunda år 1909 65,967 ton (14,5 %) lägre än år 1906. Äfven om denna allvarliga tillbakagång delvis är att tillskrifva de tryckta tiderna under senare år, torde den dock otvifvelaktigt till en del bero därpå, att kanaltrafiken blifvit alltmer störd och hindrad af järnvägsdriften, som år 1906 förde 48 tåg, men år 1909 icke mindre än 56 tåg om dygnet öfver kanalen. År 1906 kunde svängbron vid kanalen ännu hållas öppen 10 timmar 15 minuter per dygn, om hvarje öppnande varade 8 minuter, eller ungefär den tid (10 timmar), som erfarenheten visat krävas för sjötrafikens obehindrade gång, men år 1909 hade motsvarande tid sjunkit med två timmar och utgör för sommaren 1910, som sagdt, blott 8 timmar 17 minuter.

Att kanaltrafiken på detta sätt lider men af järnvägsdriften torde ur allmän nationalekonomisk synpunkt vara att beklaga, då de varor, som hufvudsakligen fraktas å kanalen, äro mindre lämpade för järnvägs-transport, och kanalen dessutom förmedlar en gen förbindelse mellan flera ganska betydande hamnstäder vid Mälaren och sydligare kustbygder. Redogörelser för de å kanalen transporterade varornas slag och myckenhet föreligga för segelfartyg och pråmar till och med år 1893, men sedan dess saknas alla sådana redogörelser, enär under följande år kanal- och slussavgifterna icke allenast, såsom förut, för ångfartygen utan ock för segelfartygen och pråmarna utgått efter tontalet. Af berörda redogörelser för åren 1891—1893 finner man, att de å segelfartygen och pråmarna under nämnda år — som alla och framför allt år 1891 tillhörde en ekonomisk låg konjunktur — fraktade varorna kunna beräknas hafva uppgått till en sammanlagd vikt af i runda tal respektive 56,900, 88,400 och 108,900 ton, motsvarande respektive 51,3, 77,2 och 92,9 % af de ifrågakvarande farkosternas bärighet, i händelse denna i öfverens-

stämmelse med de i bil. litt. C till kungl. förordningen angående skeppsmätning den 12 november 1880 angifna beräkningsgrunder af s. k. »deadweight cargo» anses utgöra  $1,5 \times$  nettotonnaget, samt respektive 35,0, 52,6 och 63,3 %, om farkosternas lastdrygheit beräknas utgöra  $2,2 \times$  nettotonnaget, såsom erfarenheten lärt i vissa fall vara berättigadt. Hufvudartiklarna bland de af sammandraget omfattade varorna utgjordes af: trävaror — till större delen ved — sten, tegel, malm, järn — hufvudsakligen skrot samt tack- och stångjärn — stenkol, kalk, sand och gödningsämnen, hvilka båda sistnämnda varor emellertid hänfördes till barlast, så att de farkoster, hvarå desamma transporterades, redovisades såsom olastade, samt vidare spannmål, fotogén och cement. Enahanda varor utgöra enligt å kanalkontoret inhämtade upplysningar fortfarande hufvudartiklarna af det å kanalen transporterade godset, hvarjämte under senare tid såsom sådana tillkommit fältspat (omkring 15,000 ton), sandstensflis (6,000 ton), gipsaffall (1,500 ton), kisbränder (1,000 ton), bisulfat m. m.

*Veden*, som nu uppgår till omkring 30,000 famnar om året, kommer till större delen från Södermanlands, Östergötlands och Smålands kustbygder och söker sig genom kanalen väg till Stockholm.

*Kalksten* går i stora försändelser från Oaxen och Andersvik (invid Trosa) till Köping, slipsten från Gottland till Eskilstuna och andra mälarhusnar, plan- och trappsten från Öland till Stockholm. *Tegel* försändes genom kanalen dels från Skåne till Stockholm och städer vid Mälarens inre stränder dels från sistberörda städer söderut. Tegeltransporterna hafva under senare år synnerligen tilltagit, sedan Lina tegelbruk å Södertälje hamnområde år 1908 blifvit igångsatt för en årlig produktion af omkring 10 millioner stycken tegel. *Järnmalm* försändes från Köping och Västerås nedåt järnbruk i Kalmar län, järn-skrot går söderifrån till Nyby bruk, tack- och stångjärn förpassas utrikes från Köping och Strömsholm. *Stenket* går ut från Stockholm, *kalk* försändes i omkring 10 prämar i veckan från Oaxen till skilda mälarhusnar, *sand* går i mängd från olika öar i Mälaren (Eckerö, Adelsö m. fl.) till Norrköping, Västervik och andra orter. *Gödningsämnen* försändas kanalledes dels från Skåne till skilda mälarhusnar dels från Stockholm söderut. Af *spannmål* hämtas hafre i anseelig mängd från Tyskland, korn från Gottland och Skåne till Stockholm och andra mälarhusnar. *Cement* kommer från Öland, Skåne och andra orter till mälarhusnarna. *Fältspat* går från Köping till utlandet, framför allt Stettin, *sandstensflis* från Lemunda sandstensbrott invid Motala till Kö-

ping, *gipsaffall* från Rörstrand till Öland, Hellekis och utrikes orter. *Kisbränder* sändas från gödningsämnesfabriker i Stockholms närhet till Raus (Hälsingborgs kopparverk), *bisulfat* från Åkers krutbruk och Vinterviken till Hamburg.

Såsom synes afse masstransporterna väsentligen tunga och skrymmande råvaror eller halffabrikat, för hvilka billigast möjliga transportväg måste användas, och otvetydigt äro städerna vid Mälarens inre stränder i sin industriella och kommersiella uppblomstring mycket beroende af den gena förbindelseled med yttervärlden i söder, som Södertälje kanal för dem utgör.

Beträffande de kanalen befarande ångfartygens laster saknas all noggrannare kännedom. I stort torde man, enligt uppgift från kanal-kontoret, emellertid kunna antaga, att af det gods, som i utrikes fart lossas eller lastas i Södertälje hamn och som uteslutande afser ångfartyg, intet berör kanalen, hvaremot af det gods, som där lossas eller lastas i inrikes fart och som äfvenledes uteslutande afser ångfartyg, vid pass  $\frac{3}{4}$  beröra kanalen, dock med undantag för jute, hvilket ej alls kommer kanaltransporterna till del.

I fråga om de laster, som föras af ångfartyg, hvilka hvarken lossas eller lasta i Södertälje hamn, men ändock genomfara kanalen, saknas hvarje detaljerad kännedom.

För att utröna huru stora godsmängder i det hela årligen transporteras å kanalen står med hänsyn till det sagda ingen annan utväg öppen än att kalkylera sig till desamma efter de redovisade lastade farkosternas nettotonnage. Detta utgjorde år 1909:

för ångfartyg.....	300,855 ton
för segelfartyg.....	36,221 »
för prämar .....	52,385 »
<hr/>	
eller sammanlagdt	389,461 ton

Om ångfartygens bärighet antages utgöra  $1,8 \times$  nettotonnaget och de öfriga farkosternas bärighet  $1,5 \times$  nettotonnaget, erhåller man en sammanlagd bärighet af 674,450 ton samt, om de sistnämnda farkosternas bärighet anslås till  $2,2 \times$  nettotonnaget, 736,472 ton. Dessa bärighetssummor kunna dock ej anses motsvara den förda lastens totalvikt, när gifvetvis fartygen i regel icke gått med full last. Enligt uppgift å kanal-kontoret torde ångfartygen i allmänhet gå med half last. De öfriga farkosterna torde gått med full last, om deras bärighet beräknas till  $1,5 \times$  nettotonnaget, samt varit till 66 % lastade, om deras bärighet

beräknas till  $2,2 \times$  nettotonnaget. Om hänsyn tages till dessa förhållanden, torde man kunna anslå den godsmängd, som år 1909 å ång- och segelfartyg samt pråmar transporterades genom kanalen, till en sammanlagd vikt af 403,680 ton. Härtill kommer emellertid omkring 52,000 ton för sand och gödningsämnen, hvilka varor räknas såsom barlast, samt ytterligare 995 timmerflottar enligt uppgift räknande i genomsnitt 100 stockar per flotte, hvilka — om 4 stockar beräknas till  $1 \text{ m}^3$  och  $1 \text{ m}^3$  enligt järnvägstaxans anvisning anslås väga 750 kilogram — tillsammans representera en vikt af 18,660 ton, så att hela den genom kanalen under sagda år framförda godsmängden kan anslås till omkring 475,000 ton, utgörande bortåt 130,000 ton mera än den viktmängd gods, som under närmast föregående år framforslades järnvägsledes öfver kanalbron, samt motsvarande omkring 47,500 järnvägsvagnslaster.

*Förslagen om  
bibe hållandet  
af bron i  
nuvarande  
højläge.*

Genom den sålunda vunna utredningen lærer få anses fastslaget, att den svängbro, som för närvarande är utlagd öfver Södertälje kanal, redan med nuvarande tågantal är till ett bestämdt hinder för kanaltrafiken, till hvars tillbakagång under de senaste åren den med all sannolikhet i väsentlig mån bidragit. Å andra sidan torde också vara klart, att kanalen är af den betydelse såsom transportväg särskildt för städerna vid Mälarens inre stränder, att ett dylikt förhållande icke kan eller bör få fortfara.

Det är också tydligt, att svängbron i sitt nuvarande højdläge icke allenast omöjliggör all vidare utveckling af sjöfarten genom kanalen utan äfven inom kort skall så godt som afstänga densamma. En undersökning af huru förhållandena skulle ställa sig år 1915, då dubbelspåret beräknas vara färdigt, samt ytterligare efter fem år, eller 1920, lærer ovedersägligen styrka detta påstående.

År 1900 uppgick antalet tåg, som passerade Södertälje svängbro, till 33 per dygn och år 1905 till 43 per dygn, motsvarande för femårsperioden 1900—1905 en ökning af tågantalet med 10 tåg eller 30 %. För närvarande eller år 1910 är tågantalet 55, hvadan antalet tåg under femårsperioden 1905—1910 ökats med 12 eller 28 %.

Därest under de nu kommande femårsperioderna 1910—1915 och 1915—1920 ökningen i antalet tåg kan tänkas fortgå i samma proportion eller med 30 % respektive 28 %, skulle antalet Södertälje svängbro passerande tåg komma att år 1915 uppgå till 72 och år 1920 till 92 per dygn.

Att ökningen af tågantalet kommer att fortgå i minst samma proportion, som skett de båda senaste femårsperioderna, torde man också



enligt hvad meddelanden från järnvägsstyrelsen bestyrka, tämligen säkert kunna antaga. Ty utom den trafikökning, som en med åren växande rörelse utefter såväl statsbanan som Norra Södermanlands järnväg alltid medför, kommer den nya statsbanan Järna—Norrköping att tillföra bandelen Södertälje—Stockholm en afsevärd trafik från det trafikområde, som hittills hufvudsakligen haft sina förbindelser med hufvudstaden sjöledes. Härtill kommer, att såväl mellan Rönninge och Södertälje som mellan Södertälje och Järna finnas för bebyggande synnerligen lämpliga markområden, hvarför med all säkerhet flera hållplatser mellan dessa stationer komma att anordnas och vid desamma samhällen uppstå, hvilka kräfva täta och väl ordnade tågförbindelser med hufvudstaden. Det är uppenbart, att under sådana förhållanden tågens antal måste komma att väsentligt ökas, därest en sådan lokaltrafik skall kunna nöjaktigt ombesörjas. Måhända skall det då visa sig ekonomiskt fördelaktigt att å sträckan Järna—Stockholm öfvergå till elektrisk drift, hvarmed följer att tågantalet än ytterligare ökas, därigenom att i följd af denna drifts natur tågen, särskildt de som ombesörja den lokala trafiken, komma att uppdelas i mindre tågenheter än hvad nu är fallet. Om därför ökningen af tågantalet antages under de båda kommande femårsperioderna ske i samma proportion som under de båda närmast föregående, torde denna uppskattning snarare vara för låg än för hög.

Skulle då det förslag, som afser anläggande af dubbelspår utefter den nuvarande linjen med ny dubbelspårig rörlig bro i nuvarande höjdläge, komma till utförande, kan denna bro åren 1915 och 1920 hållas öppen för sjöfart mycket kort tid. Ett under förutsättning af dubbelspår mellan Rönninge och Järna (inbegripet dubbelspår öfver bron) på min begäran inom järnvägsstyrelsen uppgjort förslag till tidtabell för år 1915 med tågen inlagda så att trafiken, särskildt den väntade stora lokaltrafiken, på lämpligt sätt tillgodoses, utvisar, att svängbron under tiden mellan 6 f. m. och 10 e. m., då 58 tåg skulle framgå öfver bron, kan hållas öppen för sjötrafik endast 1 timme och under tiden 10 e. m. till 6 f. m., då 14 tåg skulle passera bron, 3 timmar 30 minuter. Af de nattetid, d. v. s. mellan 10 e. m. och 6 f. m., framgående tågen äro de flesta godståg, som dels i följd af det stora antalet snäll- och persontåg under dagen dels på grund af arten af den trafik de ombesörja, icke kunna framgå å annan tid. Svängbron skulle således kunna vara öppen för sjötrafik sammanlagdt 4 timmar 30 minuter år 1915, då 72 tåg per dygn väntas framgå öfver bron.

År 1920, då sammanlagdt 92 tåg per dygn beräknas komma att framgå öfver bron, utvisar en under samma förutsättning uppgjord tidtabell, att svängbron under tiden 6 f. m. till 10 e. m., med 72 passerande tåg,

ej alls skulle kunna öppnas för sjötrafik och under tiden 10 e. m. till 6 f. m., med 20 passerande tåg, endast 2 timmar 45 minuter. Då nu emellertid farleden genom Södertälje kanal är af den beskaffenhet, att större delen af fartygen måste framgå genom densamma på dagen, eller mellan 6 f. m. och 10 e. m., kommer, praktiskt sedt, vid denna tidpunkt den rörliga bron att verka som en fast bro.

Därest linjen skulle kunna tänkas anordnad dubbelspårig, men med bron enkelspårig, är detta en anordning, som ur säkerhetssynpunkt är alldeles förkastlig och sannolikt skulle medföra så stora tåggrubbningar och därmed följande tågförseningar, att det icke kan blifva tal om att hålla bron öppen för sjötrafik på några regelbundna tider mellan 6 f. m. och 10 e. m. Nattetid eller mellan 10 e. m. och 6 f. m., då tågan-talet är väsentligt mindre, torde en sådan enkelspårig bro kunna hållas öppen för sjöfart ungefär samma tid, som beräknats för den dubbelspåriga bron.

Jag anser mig därför böra bestämdt afråda, att något af dessa förslag kommer till utförande. Man lär med all sannolikhet kunna antaga, att den nya anordningen knappast skulle hunnit fullbordas, innan åtgärder måste vidtagas för att undanröja de hinder för kanaltrafiken, som en svängbro i nuvarande höjdläge innebär. Därjämte är att märka, att, om banan nu bygges dubbelspårig fram till nuvarande broöfvergången och det inom kort befinnes nödigt att framföra järnvägen på segelfri höjd öfver kanalen, man då blir så godt som nödsakad att gå fram efter Igelstalinjen, mot hvilken stämningen inom Riksdagen varit så ogynnsam.

Jag har låtit undersöka, hvilka kostnader onödigtvis skulle nedläggas, därest förslaget med ny dubbelspårig svängbro skulle komma till utförande och det sedermera skulle visa sig nödvändigt att utföra Igelstalinjen. Denna undersökning har gifvit till resultat, att följande kostnader icke kunna tillgodogöras:

Kostnaden för dubbelspår å sträckan Igelsta—Saltskog, inbegripet brokostnaden (med afdrag af brukbart materiel).....	kr.	630,000
Utvidgning af Saltskogs station (med afdrag af användbara materialier).....	»	420,000
Arbeten å Södertälje nya station, som ej kunna tillgodogöras, därest stationen sedermera skulle omändras för Igelstalinjen .....	»	350,000
		<hr/>
	Summa kr.	1,400,000

Denna summa minskas till 1,100,000 kronor, därest förslaget med bibehållande af den enkelspåriga svängbron men med dubbelspår å linjen i öfrigt utföres.

Jag anser mig icke heller kunna förorda förslaget om uppförande af en rörlig bro på en höjd af 21 meter öfver slusströskeln, motsvarande 15 meters fri segelhöjd.

Af hvad jag förut anfört framgår nämligen, att denna bro redan år 1915 icke skulle kunna vara öppen för sjötrafik mer än sammanlagdt 4 timmar 30 minuter, samt att bron år 1920 under dagen, d. v. s. mellan 6 f. m. och 10 e. m., öfver hufvud taget icke skulle kunna öppnas och under natten ej skulle kunna hållas öppen mer än 2 timmar 45 minuter. Den skulle med ett ord, såsom jag redan yttrat, praktiskt taget, verka som en fast bro.

Beträffande de i kanalfarten nu deltagande farkosternas storlek och tackling har utrönt, att i regel alla mätta segelfartyg samt större delen ångfartyg hafva master öfverstigande 15 meters höjd. Det blefve sålunda en betydande del af de kanalen nu transiterande fartygen, som inom kort blefve afstängda från möjligheten att begagna sig af kanaleden, äfven om bron uppfördes till den ifrågasatta höjden af 21 meter öfver slusströskeln. Visserligen skulle man kunna tänka sig, att samtliga ångfartyg, som nu passera kanalen i reguliär trafik, förändrade sina master så att de, eventuellt efter masternas nedfällning, kunde passera under en bro med 15 meters fri höjd, och jämväl en del af segelfartygen skulle sannolikt kunna ordna sina master på ett sådant sätt. Men äfven om så skedde och vederbörande redare underkastade sig dylika utgifter, torde det icke vara tvifvel underkastadt, att alltid sådana fartyg, hvilka mera oregelbundet använda sig af kanalen, skulle välja den längre vägen öfver Stockholm hellre än att vidtaga särskilda anordningar, hvilka för fartygets tjänst i öfrigt till äfventyrs icke skulle vara lämpliga. Detta innebär emellertid en fördyring af frakterna och därmed en väsentlig försämring för Mälardalens handel, industri och näringar. Ty den affärsman, som kan förhyra eller befrakta första bästa fartyg, är alltid bättre situerad i konkurrensen än den, som vid anskaffande af transportmedel, är hänvisad uteslutande till fartyg af viss typ och af viss beskaffenhet.

Därjämte torde man böra taga med i beräkningen, att fråga väckts om inrättande af en ny kanalled mellan Saltsjön och Mälaren med väsentligen större djup och bredd än den nuvarande. I sådant afseende ber jag få nämna, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt den 18 maj 1908 afgifna underdåniga utlåtande öfver förslag till reglering af

*Förslaget  
med bro på  
15 meters  
fri höjd.*

Mälarens vattenstånd och upprensning af dess farleder upptagit alternativa förslag till kanalens ombyggnad för ett seglationsdjup af 4, 5 och 6 meter.

På senare tiden har emellertid ett nytt förslag börjat träda allt mera i förgrunden, nämligen att draga kanalen från Strömsviken genom Saltskogsfjärden till sjön Maren. Stadsfullmäktige i Södertälje erinra också uti en till järnvägsstyrelsen ingifven skrift af den 10 november 1909 därom, att denna kanalled är intagen i den af Kungl. Maj:t den 16 augusti 1907 för staden fastställda nya stadsplanen, att stadsfullmäktige redan för kanalomläggningen vidtagit förberedande åtgärder genom betydande markinköp, samt att medel till ifrågavarande arbeten äfven ställts till stadens förfogande genom en donation å 100,000 kronor af numera affidne grosshandlaren C. F. Liljewalch, som genom sitt uppskattande af ifrågavarande trafikleds betydelse gifvit ett nytt bevis på sin ekonomiska framsynthet. Stadsfullmäktige anse icke något tvifvel kunna råda därom, att omläggningen af kanalen på antydt sätt är ett ur såväl kommersiell som allmän ekonomisk synpunkt synnerligen önskvärdt företag.

Skulle nu något af dessa förslag blifva genomfördt, komme kanalen att befaras af än större antal farkoster med icke blott sådan masthöjd, att de icke kunna passera under en 15 meters bro, utan äfven sådan skorstenshöjd och öfverbyggnad i öfrigt, att ett passerande under bron äfven med nedfälda master icke vore möjligt. Denna kanalled utgör nämligen icke såsom en stor del af kontinentens kanaler allenast en inre vattenväg utan förbinder två stora vatten af betydande djup, Östersjön och Mälaren. Den kan därför lämpligen icke inrättas blott för prämar, ej heller torde den under nuvarande sjötrafikförhållanden kunna anordnas allenast för prämar och ångfartyg med fallbara master.

Direktionen för Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag har också uti en till järnvägsstyrelsen ingifven skrift af den 4 december 1909 ställt sig bestämdt afvisande mot tanken på en 15 meters bro. Direktionen anser, att ett dylikt förslag icke kan betraktas såsom en tillfredsställande lösning af frågan om att göra kanaltrafiken och järnvägs-trafiken oberoende af hvarandra. Denna rörliga bro komme nämligen — hvad ju för öfrigt den af mig åberopade utredningen visat — att under dagen såsom ständigt stängd verka som en fast bro, och då kanalen i regel icke kunde trafikeras nattetid annat än af några ångfartyg, blefve resultatet, att kanalen blefve för alltid stängd för andra fartyg än dem, som med säkerhet kunde gå under bron. Direktionen säger sig hysa den bestämda uppfattning, att kanalbolaget måste med alla lagliga medel söka hindra realiserandet af hvarje dylikt förslag

och på rättslig väg, om saken, mot hvad direktionen vågade hoppas, drefves därhän, söka få sin rätt till obehindrad trafik å kanalen vederbörligen fastställd.

Hvad nu kostnadsfrågan beträffar, har järnvägsstyrelsen, såsom förut nämnts, beräknat anläggningskostnaden för denna linje till 4,470,000 kronor, däraf 370,000 kronor för linjens framförande på samma höjd öfver det nya kanalläget som öfver nuvarande kanalen. Med hänsyn till hvad redan åtgjorts för åstadkommande af den nya kanalleden och den betydelse en sådan kanal skulle erhålla, torde det icke heller kunna ifrågasättas att framdraga järnvägen på sådant sätt att kanalförslaget omöjliggöres.

I sin skrifvelse den 16 december 1909 anför järnvägsstyrelsen, att nu omhandlade alternativ endast kan anses som ett provisorium, hvilket, i likhet med andra sådana som kompromissvis antagas, inom en ej aflägsen framtid torde komma att visa sig såsom ett öofverstigtligt hinder för utvecklingen och därför framtinga en förändring, som kommer att medföra väsentligt större kostnad än som erfordrats, därest genast från början steget till de öfverklagade olägenheternas afhjälpande tagits fullt ut. Såsom provisorium betraktadt anser styrelsen det också vara alldeles för dyrbart, då ju anläggningskostnaden icke med mer än omkring 330,000 kronor understiger kostnaden för den s. k. Igelstalinjen, genom hvilken senare linjes utförande samtliga nu omhandlade olägenheter för järnvägs- och sjötrafiken blifva fullständigt afhjälpta. Järnvägsstyrelsen påpekar därjämte, hurusom direktionen för Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag i sin ofvan omförmälda skrifvelse till järnvägsstyrelsen den 4 december 1909 såsom sin åsikt uttalat, att bolaget måste med alla lagliga medel söka hindra realiserandet af hvarje förslag, som innebär kanalbrons bibehållande på eller invid dess nuvarande plats, såvida segelfri höjd icke kan åstadkommas, samt på rättslig väg söka få sin rätt till obehindrad trafik å kanalen vederbörligen fastställd. Skulle nu, säger järnvägsstyrelsen, bolaget vid domstol anhängiggöra talan mot Kungl. Maj:t och kronan för undanröjande af det hinder i kanaltrafiken, som en svängbro alltid åstadkommer, torde frågan om utläggning af dubbelspår mellan Rönninge och Järna komma i ett synnerligen olyckligt läge. Ty alldeles oberoende af hurudan utgång en dylik process kommer att få, finner styrelsen det vara uppenbart, att, därest 1907 års förslag med halfhög bro skulle blifva antaget, arbetena med dubbelspårrets utläggande icke kunna påbörjas förrän en sådan process blifvit slutligen afgjord. Att härigenom stora olägenheter för järnvägstrafiken skulle uppstå, torde knappast vara behöfligt att påpeka. Sannolikt måste då provisoriska anordningar vidtagas för att under dessa år

nödtorftigt tillgodose trafikens behof, och torde kostnaderna därför enligt järnvägsstyrelsens förmenande med stor visshet komma att uppväga de besparingar, man genom antagandet af detta förslag afsett att vinna. Nu omnämnda förhållande utgör därför ytterligare ett skäl för styrelsen att på det allra bestämdaste afstyrka antagandet af det förslag, som fått namnet »1907 års linje med halfhög bro».

En omständighet, som ehuru icke af grundläggande betydelse likväl vid denna frågas afgörande icke bör helt förbises, är hänsynen till Södertälje stad. Staden är för närvarande genom ett 1,264 meter långt sidospår till Saltskog förenadt med statens järnvägsnät, men gifvetvis är det ett lifsintresse för staden att komma i direkt beröring med statsbanan. Skulle emellertid det nu senast omhandlade förslaget komma till utförande, skulle stadens trafikförhållanden långt ifrån att förbättras tvärtom försämras, i det Saltskogs station då måste förflyttas söderut och sidobanans längd därigenom ökas till 1,650 meter.

Stadsfullmäktige i Södertälje hafva också erbjudit sig att, därest antingen den s. k. Glasbergalinjen eller den s. k. Södertäljelinjen öfver Igelsta (Igelstalinjen) kommer till utförande, till nämnda förslags realiserande bidraga med kostnadsfri upplåtelse af all staden tillhörig mark, som för ändamålet erfordras, äfvensom ett kontant belopp af 200,000 kronor. Värdet af marken uppgår enligt uppgift, om Glasbergalinjen kommer till utförande, till 317,176 kronor 35 öre samt, om Södertäljelinjen kommer till utförande, till 274,469 kronor, därvid stadens mark dock endast upptagits till taxeringsvärdet. Ofvanstående erbjudande göres emellertid från stadsfullmäktiges sida beroende af följande villkor, nämligen:

1:o) att, hvilkendera af linjerna som än kommer till utförande, en hållplats anlägges på stadens östra område så nära kanalen som möjligt, samt att en större gods- och personstation förlägges å de s. k. Ekenbergska gårderna väster om kanalen;

2:o) att den nya järnvägslinjen framdrages, så att den ej lägger hinder i vägen för stadens allmänna kommunikationer; samt

3:o) att definitivt beslut i ämnet varder fattadt vid 1910 års riksdag.

I detta sammanhang ber jag få erinra, att kanalbolaget redan förlidet år, då denna byggnadsfråga framfördes, utfäst sig att, därest för den ifrågasatta ombyggnaden af västra stambanan mellan Rönninge och Saltskog antoges det förslag därtill, som afser, att järnvägen skulle framdragas genom Södertälje stad å fast bro med segelfri höjd öfver stadens hamn vid Mälaren strax norr om slussen, kostnadsfritt upplåta de områden af bolagets mark, som för ändamålet erfordras. Denna utfästelse är, enligt hvad ingifvet protokollsutdrag utvisar, fortfarande gällande.

Till järnvägsstyrelsen har dessutom inkommit en skrifvelse från affidne grosshandlaren C. F. Liljewalchs stärbhus, hvare Liljewalchs i lifstiden gjorda utfästelse att utan ersättning afstå intill 13,000 kvadratmeter honom tillhörig mark, som åtginge för en ny järnvägslinje mellan Rönninge eventuellt Igelsta och Saltskog med sträckning öfver Södertälje och med station anordnad på de s. k. Ekenbergska gårderna, på så sätt förnyas, att stärbhuset förbinder sig afstå sagda areal af den stärbhuset tillhöriga, inom Södertälje stads område belägna marken, under förbehåll dock att frågan blifver definitivt afgjord före den 1 juni 1910.

Slutligen hafva till järnvägsstyrelsen inkommit erbjudanden från vissa enskilda personer att mot skälig ersättning afstå behöflig jord, därest en linje Rönninge eventuellt Igelsta—Södertälje—Saltskog med station anordnad vid de Ekenbergska gårderna komme till stånd.

Såsom en sammanfattning af de synpunkter jag nu framhållit skulle jag vilja säga, att det synes mig uppenbart, att frågan om järnvägstrafikens och kanaltrafikens frigörande från hvarandra icke löses, om något af förslagen med rörlig bro, vare sig med nuvarande höjdläge eller med halfhögt läge enligt 1907 års förslag, blir en verklighet. En lösning måste dock förr eller senare tränga sig fram, och denna lösning torde efter utförande af något af dessa förslag med nödvändighet komma att genomföras i enlighet med Igelstaförslaget. De erforderliga ekonomiska upppoffringarna blifva framdeles ojämförligt mycket större, än om saken redan nu slutgiltigt ordnas. Om också penningvärdet på den mark, som enligt gjorda erbjudanden nu skulle upplåtas utan ersättning eller mot viss lägre sådan, icke för närvarande är så högt, att detsamma, äfven med tillägg af de 200,000 kronor Södertälje stad erbjudit, kan tillmätas afgörande betydelse, bör dock ihågkommas, att dessa markområden, om anbuden få förfalla, antagligen komma att upplåtas till bebyggande. Inom Södertälje stad hafva, enligt hvad jag har mig bekant, en del tomter undanhållits från bebyggande för att minska kostnaderna för järnvägens framdragande i närheten af slussen på segelfri höjd. Äfven dessa tomter skulle med all sannolikhet komma att bebyggas. Det inses lätt, hvilka betydande kostnader under sådana förhållanden det erforderliga markförvärfvet skulle betinga vid den tidpunkt, då järnvägslinjens framdragande på bro med segelfri höjd af omständigheternas makt framtingas.

Om jag sålunda efter den förnyade utredning, som förebragts, anser mig böra bestämdt vidhålla min åsikt, att järnvägen bör föras öfver kanalen på fast bro å segelfri höjd, gäller det att afgöra, hvilken linje därvid är att föredraga. *Strömslinjen.*

Hvad då först angår Strömslinjen, skulle denna linje visserligen medföra en vägförkortning i förhållande till nuvarande hufvudspår af 657 meter och i förhållande till Glasbergalinjen af 2,537 meter, motsvarande en minskad gångtid för snälltåg af i sistnämnda fall omkring 2 minuter. Men å andra sidan har anläggningskostnaden angifvits till 6,200,000 kronor, under det Glasbergaförslaget beräknats till 5,480,000 kronor och Igelstalinjen till 4,800,000 kronor. På grund af den lägre driftkostnaden för Strömslinjen skulle visserligen, på sätt i förut omnämnda tabell angifvits, det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet icke ställa sig högre för Strömslinjen än för Igelstalinjen. Där- emot skulle enligt det förslag jag kommer att framlägga samma kostnad blifva lägre för Glasbergalinjen. Dessa beräkningar utgå emellertid från det antagandet, att Strömslinjen verkligen skulle kunna utföras för 6,200,000 kronor. Men, på sätt jag förut öfverförmält, har järnvägsstyrelsen förklaradt, att med visshet kan påstås, att den angifna kostnadssumman kommer att väsentligt öfverskridas.

Järnvägsstyrelsen har också i sin skrifvelse den 16 december 1909 uttalat, att denna omständighet torde utgöra tillräcklig anledning att afstå från förslagens utförande. Härtill kommer emellertid, enligt hvad järnvägsstyrelsen vidare anför, dels att trafikförhållandena på Södertälje blifva högst väsentligt försämrade genom Saltskogs stations förflyttning omkring 1 kilometer längre söderut, dels att denna linje nära nog omöjliggör framdragandet af Södertälje kanal i den nya sträckning, som mest öfverensstämmer med Södertälje stads önskningsar och intressen, och för hvilket kanalförslags åstadkommande detta samhälle redan vidtagit förberedande åtgärder. Skulle det föreslagna höjdläget öfver kanalen iakttagas jämväl för det ifrågasatta nya kanalläget, skulle kostnaderna än ytterligare ökas och förslagens utförande därigenom än mer omöjliggöras. På grund häraf finner järnvägsstyrelsen det vara uppenbart, att denna linje icke kan ifrågasättas komma till utförande.

Med hänsyn till hvad sålunda förekommit och särskildt kostnadsfrågan samt den omständigheten att Strömslinjens utläggande skulle så godt som omöjliggöra den nya kanalledens anläggning anser jag mig böra afstyrka förslaget.

*Valet mellan  
Glasberga-  
och Igelsta-  
linjerna.*

Återstå således Igelstalinjen och Glasbergalinjen. Järnvägsstyrelsen erinrar i sin skrifvelse den 16 december 1909, att genom antagande af hvilket som helst af dessa förslag följande fördelar skulle vinnas nämligen:

fast bro, i stället för nuvarande rörliga bro, å segelfri höjd öfver



kanalen å plats, som ej lägger hinder i vägen för framtida ombyggnad af kanalen utan särskilda kostnader för ändring af statsbanan;

Saltskogs skiljestations bortfallande, då endast en station för Södertälje behöfver anordnas och trafikeras;

Södertälje stad erhåller station vid hufvudlinjen, hvarigenom persontrafiken till och från denna stad befrias från olägenheten af de tåg-ombyten, som nu äga rum.

Emot nämnda fördelar ställer sig visserligen, anmärker järnvägsstyrelsen, olägenheten af en något längre väg och därmed följande ökad gångtid för de genomgående tågen. Förlängningen i gångtid, jämförd med nuvarande, uppgår dock för snälltåg endast till omkring 2 minuter för Igelstalinjen och omkring 0,5 minuter för Glasbergalinjen, och har denna ringa tidsskillnad i förhållande till nuvarande gångtid, enligt hvad styrelsen uppgifver, sin förklaring däri, att en svängbro alltid måste passeras med afsevärdt minskad hastighet.

Jämföras nu dessa båda linjer, Igelstalinjen och Glasbergalinjen, med hvarandra, finner man, säger järnvägsstyrelsen, att anläggningskostnaden uppgår till respektive 4,800,000 kronor och 5,480,000 kronor, men att den årliga driftkostnaden uppgår till 572,000 kronor för den förra och 565,000 kronor för den senare. Igelstalinjen kräver sålunda en omkring 10 % mindre anläggningskostnad än Glasbergalinjen, men medför förstnämnda linje i stället en omkring 2 % högre årlig driftkostnad. Det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet uppgår för Igelstalinjen till 19,100,000 kronor och för Glasbergalinjen till 19,600,000 kronor, och är detta kapital omkring 2 1/2 % mindre för den förra än för den senare linjen. Dessa beräkningar hvila emellertid på den förutsättningen, att vid Glasbergaförslaget ett särskildt bispår till Igelsta bibehålles, hvilket järnvägsstyrelsen på skäl, för hvilka jag strax skall redogöra, anser nödvändigt. Skulle detta bispår kunna tänkas bortfalla, minskas den årliga driftkostnaden för Glasbergaförslaget med 45,000 kronor och det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet till 18,400,000 kronor, hvilket kapital är omkring 3 % mindre än för Igelstalinjen. Slutsiffrorna för dessa båda förslag uppvisa således ingen nämnvärd skillnad, utan torde förslagen enligt järnvägsstyrelsens förmenande ur ren järnvägsteknisk synpunkt sedt kunna sägas vara tämligen likvärdiga. Hufvudspåret för Igelstalinjen är visserligen 1,570 meter längre än för Glasbergalinjen motsvarande en ökad gångtid för snäll- och persontåg af omkring 1 1/2 minut, men denna tidsskillnad kan enligt styrelsens mening omöjligen vara af den vikt, att den i och för

sig bör vara afgörande vid valet mellan de båda linjerna. Dylika vägförlängningar af en järnbana förekomma i öfrigt, enligt hvad styrelsen påvisar, mycket ofta, utan att några anmärkningar mot desamma framställts. Så hafva terrängens beskaffenhet och de lokala trafikförhållandena nödvändiggjort liknande vägförlängningar å statsbanan å flera ställen t. ex. vid Norrköping å linjen Katrineholm—Nässjö och vid Bankeryd å linjen Jönköping—Falköping på sätt styrelsens skrifvelse bifogade kartor utvisa. Vid Saltskog gör jämväl den vid Södertälje anslutande enskilda järnvägen från Strängnäs af samma skäl en liknande omväg, som för den s. k. Igelstalinjen föreslagits. Utomlands förekomma äfvenledes mycket ofta dylika järnvägsanläggningar, särskildt vid banors korsning med kanaler, utan att man därvid dragit sig för att förlänga järnvägslinjen med ända till 4 å 5 kilometer. Valet mellan dessa båda linjer bör därför enligt styrelsens förmenande icke afgöras genom ofvan anförda beräkningar utan af helt praktiska skäl, d. v. s. med hänsyn till de förmåner för den trafikerande allmänheten samt af de praktiska fördelar eller olägenheter för järnvägsdriften i öfrigt, som hvarterdera förslaget medför.

Granskas då först de trafikbehof, som skola fyllas af de respektive linjerna, finner man, fortsätter järnvägsstyrelsen, att dessa blifva lika väl tillgodosedda, hvilkendera af linjerna än blir utförd, med undantag dock af trafiken på Igelsta hållplats, som, därest vid Glasbergaförslaget bispåret till Igelsta skulle bortfalla, blir mindre väl betjänad. Det är således trafikbehofvet vid Igelsta samhälle, som i detta afseende närmare behöfver pröfvas. Enligt Igelstaförslaget kommer nämligen Igelsta hållplats att blifva kvarliggande ungefär på dess nuvarande plats, men enligt Glasbergaförslaget kommer den, därest bispåret till Igelsta kan tänkas bortfalla, att flyttas omkring 1,5 kilometer från samhället, hvilket gifvetvis enligt styrelsens åsikt för detta samhälle måste vara en afsevärd försämring i bestående förhållanden.

Järnvägsstyrelsen hänvisar i detta hänseende till en till Kungl. Maj:t ingifven skrift från ett femtiotal personer, som uppgifva sig vara trafikanter af Igelsta hållplats och ägare af jord i dess närhet.

I denna skrift framhålles till en början, hurusom styrelsen för statens järnvägstrafik den 13 december 1878 på ansökan af åtskilliga i Östertälje socken boende personer medgifvit, att vid Igelsta finge anläggas en personplattform och fyra tåg dagligen där stanna för mottagande och aflämnande af resande under villkor, bland andra, att sökandena bekostade plattformen med biljettkur och flaggstång och såsom

bidrag till kostnaderna för biljettförsäljningen kvartalsvis erlade ett belopp af 30 kronor, samt att trafiken å platsen skulle upphöra utan någon som helst återgåld till sökandena för bestridda kostnader, om ej minst fem resande dagligen i medeltal under året vid platsen af- eller påstego bantågen eller om sökandena ej på behöriga tider inbetalte ofvanberörda bidrag. Vidare framhålles, att trafiken vid Igelsta hållplats, som var den först tillkomna mellanstationen mellan Tumba och Saltskog, sedan densamma under några år fortgått, visat sig vida öfverstiga den från järnvägens sida fordrade minimitrafiken, på grund hvaraf järnvägsstyrelsen också ingått på framställt förslag att öfvertaga anläggningarna vid hållplatsen såsom statens järnvägars egendom och underhålla desamma, under förutsättning, att trafiken allt framgent ej komme att understiga den ofvan beräknade. Så vidt vore bekant, hade ej heller något förekommit, som kunde förringa statens järnvägars år 1878 gjorda utfästelse i fråga om uppehållande af trafiken å hållplatsen under då bestämda villkor. Redan tio år efter hållplatsens anläggning hade, enligt hvad vidare anföres, trafiken vuxit i den omfattning, att ett enskildt bolag, som förvärfvat det i midten af 1870-talet från Igelsta egendom afsöndrade området emellan järnvägslinjen och Saltsjön, af järnvägsstyrelsen i september 1889 erhållit tillstånd att på egen bekostnad utvidga hållplatsen till en håll- och lastplats för såväl person- som godstrafik, men kom denna anläggning på grund af bolagets iråkade obestånd icke till utförande. Vidare framhålles, att persontrafiken å hållplatsen särskildt de senare åren stadigt ökats, och att en mängd fastigheter, som under de allra senaste åren bytt ägare, äro beroende af den nuvarande Igelsta hållplats. De pris, som betalats vid dessa försäljningar, hade för bostadstomterna allt efter belägenheten växlat emellan 50 öre och 1 krona för kvadratmeter; de synnerligen väl belägna industritomterna mellan järnvägen och Saltsjön hade betingat ett pris från 2 kronor 50 öre till 3 kronor 25 öre för kvadratmeter; och förutsatte dessa pris tydligen ett fortbestående af den gamla förbindelsen med statsbanans hufvudspår. Med hänvisning till statsutskottets yttrande i frågan anföres vidare, att de förutsättningar, under hvilka den af järnvägsstyrelsen tillsatta trafiktekniska kommissionen, som föreslog hållplatsens förflyttning till plats i närheten af Moraberg, den 28 juni 1907 afgaf sitt yttrande, vore i mycket hög grad förändrade. Ty det gällde numera icke en jämförelsevis obetydlig, utan en mycket afsevärd och hastigt växande persontrafik, hvilken icke vore betjänt af en ny station, belägen omkring 2 kilometer längre bort. Det gällde vidare och framför allt möjligheten för de dyrt inköpta industriområ-

dena att med snaraste kunna få tillgodogöra sig statsbanan äfven för godstrafik. För utvecklingen af hela Igelstatrakten med dess gynnsamma naturliga förutsättningar både som bostads- och industriområde vore det alltså ett livsvillkor att få de gamla järnvägsförbindelserna bibehållna och förbättrade, särskildt hvad angår godstrafiken; och höllo trafikanterna före, att en förflyttning af hållplatsen, på sätt den trafiktekniska kommissionen föreslagit, icke kunde betraktas såsom öfverensstämmande med rättvisa och billighet liksom det skulle innebära en direkt rubbning af de utfästelser, som ansetts gifna från statens järnvägars sida genom aftalet om hållplatsens anläggande. Då det allmännas anspråk på delaktighet i den genom dess föranstaltande och utan den enskildes förtjänst tillkomna jordvärdestegringen alltmera erkändes, syntes å andra sidan det allmänna icke böra utan nödvändighet och i sådant fall icke heller utan godtgörelse vålla den enskilde en sådan värdeminskning, som genom hållplatsens förflyttning till föreslagen plats i närheten af Moraberg helt visst skulle uppstå.

Med stöd af hvad sålunda anförts har i skriften hemställts, att Kungl. Maj:t vid förnyad ompröfning af ifrågavarande angelägenhet måtte såsom hittills beakta Igelstatraktens intressen och såvidt möjligt tillse, att dess mer än femtioåriga förbindelse med västra stambanans hufvudspår icke rubbas. Skulle dock hänsynen till väglängdens förkortning eller andra skäl mot förmodan anses böra föranleda därtill, att statsbanan mellan Rönninge och Saltskog drages i annan riktning, uttala trafikanterna den förhoppningen, att åtminstone trafiken å den nuvarande linjen emellan Rönninge och Igelsta hållplats icke nedlägges utan uppehålls såsom lokaltrafik i minst samma utsträckning som för närvarande.

Här torde jämväl böra omnämnas, att ägaren af Igelsta gård förbundit sig att, därest i grannskapet af Igelsta nuvarande hållplats anordnas en håll- och lastplats och beslut därom fattas före den 1 juni 1910, tillhandahålla utan ersättning ett område af intill 15,000 kvadratmeter för denna anläggning, dock under förbehåll att sådana statens järnvägars områden, som efter linjens omläggning eventuellt ej längre blifva för statens järnvägars ändamål erforderliga och hvilka förut tillhört Igelsta gård, återfalla till denna gård.

Vidare ber jag få meddela, att enligt inhämtade upplysningar antalet resande och inflytna biljettinkomster vid Igelsta hållplats under åren 1905—1909 uppgått till följande belopp:

	Antal resande.	Biljettförsäljning. Kronor.
1905 .....	1,251	2,216: 40
1906 .....	4,506	4,062: 50
1907 .....	4,994	4,611: —
1908 .....	5,242	4,598: 20
1909 .....	7,953	6,387: 70

Järnvägsstyrelsen, som i hufvudsak vitsordar riktigheten af hvad i Igelstatrafikanternas skrifvelse framhållits, har för egen del jämväl uttalat den öfvertygelsen, att platsens belägenhet invid Hallsfjärden innebär stora möjligheter för framtida anläggningar, såvida dess järnvägsförbindelser icke försämrats.

Beträffande den af styrelsen tillsatta trafiktekniska kommissionens i dess yttrande den 28 juni 1907 gjorda uttalande att en förflyttning af Igelsta hållplats till plats i närheten af Moraberg utan nämnevärld olägenhet läte sig göra, anmärker styrelsen, att kommissionen stödde sitt uttalande dels på den jämförelsevis ringa trafik, som förekom vid Igelsta hållplats under år 1906 och en lång tid därförut, dels därpå att tomtförsäljningen vid Igelsta nya villastadssamhälle då ännu icke hade tagit någon vidare fart eller ens börjat, hvilket också kommissionen i sitt utlåtande tydligen framhållit. Sedan emellertid så numera skett och invid Igelsta uppvuxit ett alldeles nytt samhälle, hvarifrån trafiken naturligen de senare åren afsevärdt ökats, anser sig järnvägsstyrelsen med tagen hänsyn till de helt och hållet förändrade förhållanden, som de senaste åren inträdt vid Igelsta, för sin del icke kunna tillstyrka en förflyttning af Igelsta hållplats till Klastorp genom utförandet af den s. k. Glasbergalinjen, med mindre än att af den nuvarande järnvägslinjen delen mellan Rönninge och Igelsta bibehålles eller ock ett särskildt spår till Igelsta anlägges från annan lämplig punkt å Glasbergalinjen. Att underhålla och trafikera ett dylikt spår komme emellertid att öka kostnaderna för Glasbergalinjen, så att det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet för denna linje blefve omkring 500,000 kronor större än för Igelstalinjen, på sätt ofvan nämnts.

Härtill kommer emellertid, anför järnvägsstyrelsen, en mängd praktiska olägenheter för trafikens uppehållande å ett sådant sidospår, olägenheter hvilka drabba både järnvägsförvaltningen och den trafikeraende allmänheten, såsom erfarenheten från sidospåret Saltskog—Södertälje noggsamt visat. Om därför Glasbergalinjen komme till utförande med sidospår mellan Rönninge och Igelsta, skulle å denna sidolinje

återkomma samma olägenheter, som styrelsen genom de nu upprättade förslagen för hufvudlinjens förändrade sträckning sträfvat att aflägsna från bandelen Södertälje—Saltskog. Då således en förflyttning af nuvarande hållplatsen så långt åt sidan som till Klastorp utan bibehållande af sidospår till Igelsta, enligt styrelsens förmenande, på grund af Igelsta samhälles starka tillväxt under de senaste åren — och ju mer samhället växer, ju svårare torde det vara att genomföra en dylik förflyttning — icke låter sig göra, finner styrelsen, att det förslag, som betecknats såsom Igelstalinjen, såväl bäst fyller de trafikbehof, som äro tillfinnandes utmed den nuvarande linjen, som ock möjliggör för järnvägsförvaltningen att på lämpligaste sätt ordna trafikförhållandena å dessa linjer.

Med erinran att Igelstalinjen dels är i anläggningskostnad den billigaste af de två linjer, som enligt järnvägsstyrelsens förmenande kunna ifrågasättas komma till utförande å sträckan Rönninge—Saltskog, dels bäst tillgodoser de olika slag af trafikbehof, hvartill hänsyn gifvetvis måste tagas vid denna frågas lösning, utan att vare sig på något sätt skada några berättigade intressen eller för järnvägstrafiken medföra några nämnvärda olägenheter, har järnvägsstyrelsen därför tillstyrkt, att denna linje kommer till utförande.

För egen del ber jag få erinra, att, när jag förlidet år anslöt mig till järnvägsstyrelsens förslag att den nya linjen först vid Igelsta hållplats skulle afvika från banans nuvarande sträckning, detta skedde hufvudsakligen af den anledning, att man enligt min åsikt icke kunde utan att åstadkomma alltför stora rubbningar i jordvärden och andra förhållanden nedlägga trafiken å den nuvarande linjen mellan Rönninge och Igelsta hållplats. Den förnyade utredning, som förekommit, har icke gifvit mig anledning att i väsentlig mån frångå denna min uppfattning, hvadan jag helst skulle velat ansluta mig till järnvägsstyrelsens förslag. Då emellertid på grund af den behandling, som ägnats frågan i Riksdagen, ringa utsikt synes förefinnas, att detta förslag skulle vinna Riksdagens bifall, och det framför allt är af vikt, att saken nu får sin slutliga lösning, har jag funnit mig böra taga i öfvervägande, huruvida icke Glasbergalinjen skulle kunna tänkas komma till utförande.

Därvid har jag till en början uppmärksammat, att denna linje enligt det nu utarbetade förslaget i viss mån förbättrats. Hufvudspårets ökade längd i förhållande till nuvarande linje har sålunda genom omstakningen nedbragts från 2,030 meter till 1,880 meter. Skillnaden i längd mellan Igelstalinjen och Glasbergalinjen uppgår nu till 1,570 meter, en omständighet som ju gifvetvis talar till fördel för Glasberga-

linjen. Vidare har till följd af linjens omläggning den föreslagna hållplatsen kommit att förläggas till Klastorp ungefär 400 meter närmare Igelsta än den i förra förslaget upptagna hållplatsen vid Moraberg. Härigenom har afståndet till Igelsta samhälles centrala delar minskats till omkring 1,3 kilometer, under det afståndet mellan hållplatsen och gränsen för Igelsta villasamhälles planlagda område icke skulle blifva större än omkring 1 kilometer, motsvarande ungefär 10 minuters promenad för en gående person.

Järnvägsstyrelsen har, såsom nämnt, förutsatt att, därest Glasbergalinjen skulle komma till utförande, sidospåret mellan Rönninge och Igelsta fortfarande måste trafikeras. Vid sådant förhållande komme dock Glasbergalinjen att ställa sig ej obetydligt dyrare än Igelstalinjen. Anläggningskostnaden jämte den kapitaliserade driftkostnaden blefve nämligen då enligt det förra alternativet 19,600,000 kronor mot 19,100,000 kronor enligt det senare. Emellertid läser kunna antagas, att persontrafiken till och från Igelsta skall kunna efter den förbättring, som ifrågasatts, blifva, om ej lika väl som hittills, dock på tämligen nöjaktigt sätt tillgodosedd med hållplatsen vid Klastorp. Och för besörjande af den godstrafik, som kan tänkas uppstå vid Igelsta och stränderna vid Hallsfjärden och hvarvid trafikanterna synas hafva fäst hufvudvikten, skulle ett uteslutande för sådan trafik afsedt sidospår kunna framdragas från Klastorp till Igelsta. Vagnsomsättningen å detta spår, som skulle erhålla en längd af 1,6 kilometer, skulle då skötas genom ett växellokomotiv från Södertälje station. Med dessa anordningar torde då bibehållande af spårförbindelsen mellan Rönninge och Igelsta utan alltför stora olägenheter kunna borttagas. Härigenom skulle visserligen, enligt hvad jag inhämtat, den beräknade anläggningskostnaden, 5,480,000 kronor, icke minskas, enär den lägre kostnaden för anskaffning af räler och sliprar, 80,000 kronor, som uppkommer därigenom att öfverbyggnaden å Rönninge—Igelstaspåret kan användas å annan del af banan, uppväges af kostnaden för anläggning af godsspåret mellan Klastorp och Igelsta, hvilken beräknas uppgå till just 80,000 kronor. Däremot skulle den årliga driftkostnaden för Glasbergalinjen, som enligt järnvägsstyrelsens förslag med bibehållande af linjen Rönninge—Igelsta beräknats till 565,000 kronor, genom en anordning sådan som den af mig antydda minskas till 526,000 kronor, motsvarande en efter 4 % kapitaliserad driftkostnad af 13,150,000 kronor. Det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet blefve då för denna linje 18,630,000 kronor, sålunda ej oväsentligt lägre än för Igelstalinjen.

På grund af dessa omständigheter anser jag mig böra förorda,

att Glasbergalinjen kommer till utförande, att hufvudspåret Rönninge—Saltskog borttages, och att ett godsspår anlägges mellan Klastorp och Igelsta.

*Vägförlängningens inverkan på taxor.*

Innan jag går vidare, ber jag slutligen få yttra mig något angående en under diskussionen i detta ämne berörd omständighet, nämligen frågan om den uppkommande vägförlängningens inverkan på transporter från Stockholm till söder och väster om Södertälje belägna stationer.

Därest Glasbergalinjen kommer till utförande, skulle, såsom nämnt, transportvägen å statsbanan förbi Södertälje blifva 1,880 meter längre än efter den nuvarande linjen. Någon förhöjning i taxorna på grund af denna större väglängd har järnvägsstyrelsen, enligt hvad jag inhämtat, dock icke för närvarande tänkt sig, utan skulle nuvarande afståndstabell för beräkning af transportafgifterna alltjämt blifva gällande. Styrelsen har ansett sig hafva så mycket mindre skäl att göra någon ändring i denna tabell, som dels ytterligare förändringar i afstånden från Stockholm söderut torde vara att emotse, bland annat, genom ordnandet af Stockholms bangårdsförhållanden och i samband härmed omläggning af linjen söderut, dels åtskilliga ändringar i nu gällande taxor i allt fall torde komma att företagas, så snart den af Kungl. Maj:t tillsatta s. k. taxekommittén fullgjort sitt uppdrag.

Järnvägsstyrelsen har emellertid icke desto mindre på min begäran låtit verkställa en utredning för att utröna, i hvad mån den ökade väglängden, därest hänsyn till densamma verkligen tages, skulle inverka på beräkningen af transportafgifterna från Stockholm till en del större stationer å linjerna Södertälje—Göteborg och Laxå—Charlottenberg. För stationer å linjen Norrköping—Malmö blir ju afståndet från Stockholm förminskadt med omkring 17 kilometer, jämfördt med nuvarande linjen, genom anläggning af statsbanan Järna—Norrköping.

Resultatet af denna utredning framgår af en tabell, hvilken såsom bilaga torde få fogas vid detta protokoll. Af tabellen framgår, att en ökning af väglängden med 1,88 kilometer utöfvar ett mycket ringa inflytande på beräkningen af fraktafgifterna. Detta beror därpå, att afgifterna för biljetter beräknas efter zoner med varierande längder af 8, 10 och 12 kilometer och afgifterna för godstransporter å afstånd under 500 kilometer, hvilka ju äro de vanligaste, beräknas efter zoner med 2 till 5 kilometers längd.

Af de till ett 20-tal uppgående stationerna, som undersökts, har, äfven om vägförlängningen medräknas, ingen förändring i afgifterna uppkommit vare sig för person- eller godstransporterna för stationerna



Göteborg, Herrljunga, Moholm, Charlottenberg, Flen m. fl. Endast för de stationer, som ligga så att säga på en zongräns, uppkommer en mindre förhöjning i transportafgifterna.

Så skulle en tredje klass biljett från Pålsboda till Stockholm höjas från 4 kronor 40 öre till 4 kronor och 60 öre och en liknande biljett från Sköfde till Stockholm höjas från 7 kronor till 7 kronor 20 öre. Afgifterna för godstransporterna skulle höjas för vissa i tabellen närmare angifna stationer med likaledes i tabellen angifna belopp. Vid en från 135 kilometer till 140 kilometer ökad transportlängd uppkommer sålunda en ökning i afgiften för 100 kilogram från 195 öre till 200 öre i högsta och från 34 öre till 35 öre i lägsta fraktgodstariffen, motsvarande en ökning i transportafgiften af ungefär  $2\frac{1}{2}$ —3 %. Vid en ökning af transportlängden från 200 kilometer till 205 kilometer ökas afgiften för 100 kilogram från 262 öre till 267 öre i högsta och från 44 öre till 45 öre i lägsta tariffen, motsvarande en ökning af ungefär  $2$ — $2\frac{1}{4}$  %. Vid en ökning af transportlängden från 290 kilometer till 295 kilometer ökas afgiften för 100 kilogram från 337 öre till 341 öre i högsta och från 56 öre till 57 öre i lägsta tariffen, motsvarande en ökning af ungefär  $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{3}{4}$  %, och vid en ökning af transportlängden från 350 kilometer till 355 kilometer ökas afgiften för 100 kilogram från 376 öre till 379 öre i högsta och från 64 öre till 65 öre i lägsta tariffen, motsvarande en ökning af ungefär  $\frac{3}{4}$ — $1\frac{1}{2}$  %.

Om också dessa högst oväsentliga ökningar i transportafgiften, mot förmodan, i vissa fall skulle komma till stånd, lära de i allt fall icke vara af beskaffenhet att öfva någon inverkan på sakens afgörande.

Hvad slutligen angår utläggning af dubbelspår å sträckan Saltskog—Järna, har någon meningsskiljaktighet icke varit för handen rörande läget och än mindre angående behovet af detta dubbelspår. Det förslag till dubbelspårsanläggning, som järnvägsstyrelsen med sin skrifvelse den 16 december 1909 öfverlämnat, är också detsamma som förra året ingafs, dock med den ändringen att kostnaderna i analogi med öfriga förslag med ledning af de vid entreprenaduppgörelsen rörande statsbanan Järna—Nyköping fastställda enhetspriser förhöjts eller från 700,000 kronor till 800,000 kronor.

*Dubbelspåret  
Saltskog—  
Järna.*

Kostnaderna för de af mig nu tillstyrkta sträckningarna af dubbelspåret mellan Rönninge och Järna finnas närmare angifna af järnvägsstyrelsen uppgjorda, detaljerade förslag och fördela sig i hufvudsak på följande sätt:

*Detaljerade  
kostnads-  
förslag.*

*För sträckan Rönninge—Saltskog:*

Jordområdets anskaffning .....	kr.	238,000
Terrassering .....	»	1,498,430
Konstarbeten .....	»	1,699,900
Öfverbyggnad .....	»	348,000
Stationer och bispår .....	»	985,720
Diverse arbeten .....	»	228,400
Allmänna omkostnader .....	»	481,550
		<hr/>
	Summa kr.	5,480,000

*För sträckan Saltskog—Järna:*

Jordområdets anskaffning .....	kr.	50,000
Terrassering .....	»	290,625
Konstarbeten .....	»	66,000
Öfverbyggnad .....	»	285,000
Diverse arbeten .....	»	30,000
Allmänna omkostnader .....	»	78,375
		<hr/>
	Summa kr.	800,000

Kostnaden för hela arbetets utförande utgör således sammanlagt 6,280,000 kronor.

Då det är af synnerlig vikt, att detta arbete blir fullbordadt intill den tid, då statsbanan Järna—Norrköping i sin helhet kan öppnas för trafik, hvilket beräknas kunna ske senast under loppet af år 1914, torde arbetena böra fördelas på åren 1910—1914 och härför erforderliga anslag ställas till järnvägsstyrelsens förfogande enligt följande plan:

År 1911 för förberedande arbeten och jordförvärf m. m.	kr.	500,000
» 1912 .....	»	1,500,000
» 1913 .....	»	2,800,000
» 1914 .....	»	1,480,000
		<hr/>
	Summa kr.	6,280,000

Af anslaget för år 1911 torde, i enlighet med hvad järnvägsstyrelsen hemställt, ett belopp af 200,000 kronor ställas till förfogande redan under innevarande år.

Under åberopande af hvad jag sålunda anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag och C. F. Liljewalchs stärbhus enligt afgifna förbindelser, besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *dels* banans framdragande i ändrad sträckning från Rönninge på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje, *dels* anordnande af ett för godstrafik afsedt sidospår mellan Klastorp och Igelsta, *dels ock* af ifrågavarande arbeten föranledda stationsanordningars utförande, allt för en beräknad kostnad af 6,280,000 kronor; samt

att för påbörjande af berörda anläggningar för år 1911 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt behagade, på tillstyrkan jämväl af statsrådets öfriga ledamöter, Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla; och skulle proposition aflåtas till Riksdagen af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

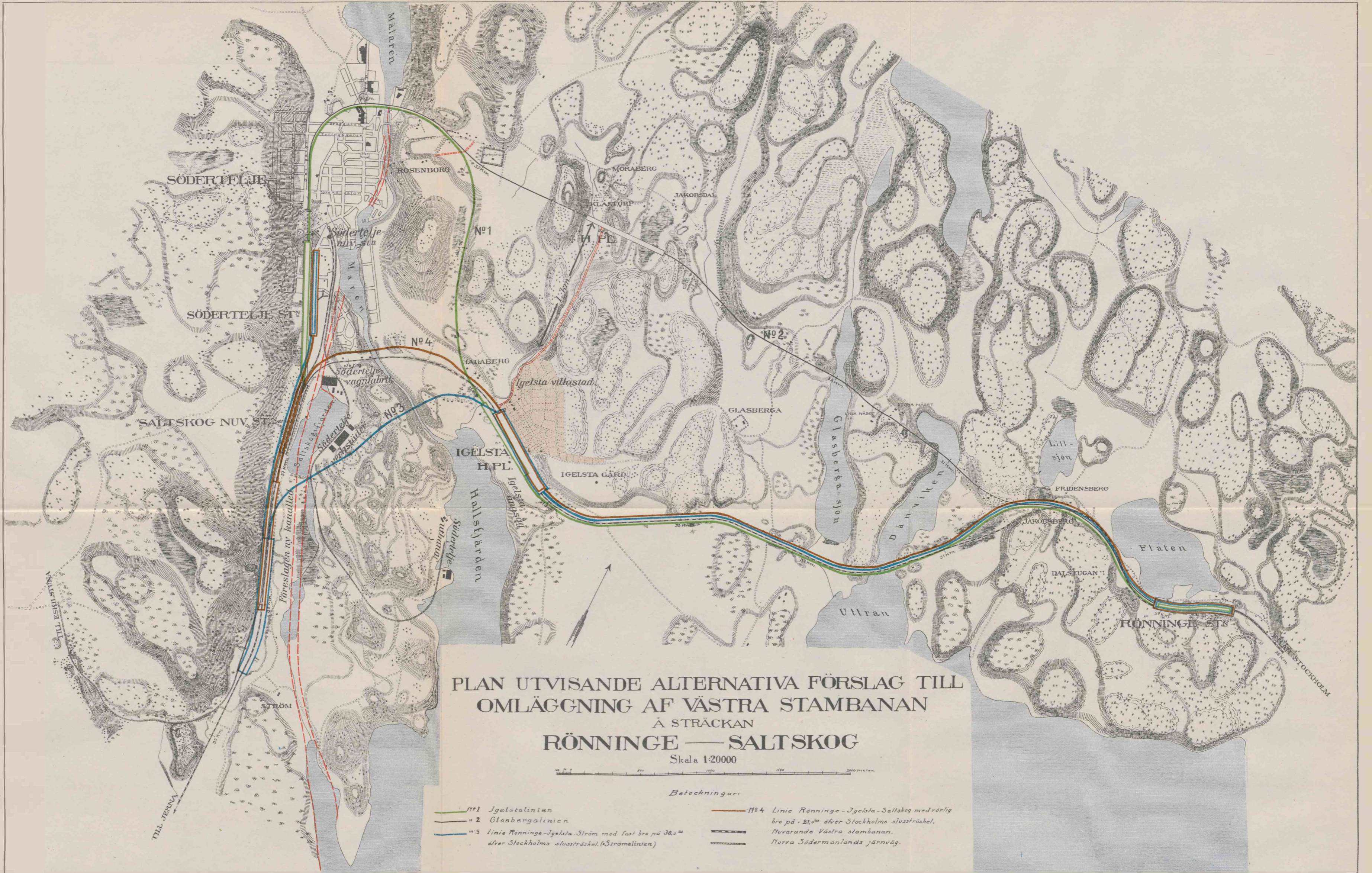
Ur protokollet:

*Carl G. Edman.*

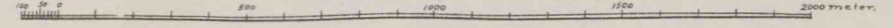
## Uppgift

på de nuvarande och de efter utförande af den s. k. Glasbergalinjen beräknade afstånden från Stockholms Centralstation till stationer söder och väster om Södertälje.

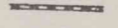
Afstånd från Stockholms Centralstation till	Nuvarande afstånd.				Afstånd efter utförande af den s. k. Glasbergalinjen.				Ökning i biljettpris för III kl.	Ökning i fraktgodsafgift för 100 kg.	
	Afstånd. Verkligt.	Afstånd. Beräknadt.	Zon-tal för beräkning af biljettpris	Km.-tal för beräkning af fraktgodsafgift	Afstånd. Verkligt.	Afstånd. Beräknadt.	Zon-tal för beräkning af biljettpris.	Km.-tal för beräkning af fraktgodsafgift		Högsta	Lägsta
										tariff.	tariff.
Km.	Km.			Km.	Km.			öre.	öre.	öre.	
Södertälje .....	37,789	38	5	38	37,750	38	5	38	—	—	—
Gnesta .....	65,597	66	9a	66	67,477	67	9a	68	—	3	1
Skebokvarn .....	103,091	103	13	105	104,971	105	13	105	—	—	—
Flen .....	110,616	111	14	115	112,496	112	14	115	—	—	—
Katrineholm .....	133,934	134	17	135	135,814	136	17	140	—	5	1
Pålsboda .....	185,765	186	22	190	187,645	188	23	190	20	—	—
Hallsberg .....	199,419	199	24	200	201,299	201	24	205	—	5	1
Laxå .....	229,398	229	27	230	231,278	231	27	235	—	5	1
Moholm .....	286,500	287	33	290	288,380	288	33	290	—	—	—
Sköfde .....	313,173	313	35	315	315,053	315	36	315	20	—	—
Stenstorp .....	328,934	329	37	330	330,814	331	37	335	—	3	1
Falköping—Ranten .....	343,630	344	38	345	345,510	346	38	350	—	3	—
Herrljunga .....	377,536	378	41	380	379,416	379	41	380	—	—	—
Göteborg .....	457,823	458	49	460	459,703	460	49	460	—	—	—
Svartå .....	251,528	252	29	255	253,408	253	29	255	—	—	—
Strömstorp .....	266,599	267	31	270	268,479	268	31	270	—	—	—
Kristinehamn .....	289,797	290	33	290	291,677	292	33	295	—	4	1
Karlstad östra .....	328,939	329	37	330	330,819	331	37	335	—	3	1
Karlstad .....	330,148	330	37	330	332,028	332	37	335	—	3	1
Kil .....	349,495	349	39	350	351,375	351	39	355	—	3	1
Charlottenberg .....	432,223	432	46	435	434,103	434	46	435	—	—	—



PLAN UTVISANDE ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL  
 OMLÄGGNING AF VÄSTRA STAMBANAN  
 Å STRÄCKAN  
 RÖNNINGE — SALTSKOG  
 Skala 1:20000



Beteckningar:

- No 1 Igelstalinien
- " 2 Glasbergalinien
- " 3 Linie Rönninge-Igelsta-Ström med fast bro på 30,0<sup>m</sup> över Stockholms slusssträsket (Strömslinien)
- " 4 Linie Rönninge-Igelsta-Saltskog med rörlig bro på 21,0<sup>m</sup> över Stockholms slusssträsket. Nuvarande Västra stambanan.
-  Norra Södermanlands järnväg.