UNDERDÅNIGT BETÄNKANDE

angående

lämpligaste rigtningen för en jernväg norrut från hufvudstaden, m. m.,

afgifvet den 17 Juni 1862

af den dertill i nåder förordnade kommitté.

STOCKHOLM, 1862.
P. A. NORSTEDT & SÖNER,
Kongl. Boktryckare.

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

Sedan, uti en till Eders Kongl. Maj:ts Civildepartement den 3 Februari innevarande år ingifven skrift, styrelsen och delegerade af det bolag, som den 23 Augusti 1859 skall hafva bildat sig för att bygga en jernväg mellan Stockholm och Upsala öster om Sigtunafjärden, i underdånighet andragit, att som bolaget ej lyckats vinna nådigt bifall till sin sistnämda år gjorda underdåniga anhållan, att proposition måtte aflåtas till Rikets senast församlade Ständer för vinnande af den räntegaranti, bolaget då ansåg sig böra begära för de medel, som i bolagets namn skulle upplånas till jernvägens anläggande, men Eders Kongl. Maj:t likväl, uti nådig proposition till Ständerna i fråga om jernvägarne i riket, yttrat, det Eders Kongl. Maj:t lifligt erkände det påtagliga behofvet och den stora vigten af en jernvägsförbindelses snara tillvägabringande från hufvudstaden till de Inledning.

norr om Mälaren belägna orter, och då detta behof för dessa orter år ifrån år gjorde sig allt mera gällande, samt meningen med bolagets bildande endast varit och fortfarande vore att, för den händelse staten ej skulle vilja bygga en jernväg i den nu angifna rigtningen, söka genom aktieteckning anskaffa medel för densammas anläggande, kunde bolaget, som ansåge största vinst för det allmänna vara, att staten utförde ett sådant företag, ej annat än i djup underdånighet hos Eders Kongl. Maj:t anhålla om nådig proposition till Rikets snart sammanträdande Ständer, det staten måtte bygga denna för såväl hufvudstaden som för de norr om Mälaren belägna provinser så vigtiga jernvägslinie; — dock, för den händelse, att Eders Kongl. Maj:t ej skulle täckas bifalla denna anhållan, och emedan förhållandena numera så vidt förändrat sig sedan den tid då bolaget i underdånighet anhöll om framställning till Ständerna angående den ifrågasatta räntegarantien, att såväl inom som utom landet blifvit såsom temligen säkert antaget, att denna jernvägslinie skulle komma att blifva en af de fördelaktigare, om ej den fördelaktigaste af alla jernvägar inom riket, och att till följd häraf den behöfliga aktieteckningen borde kunna åstadkommas utan något understöd vare sig genom räntegaranti eller lån, anhölle sökandena om nådigt tillstånd att, på de villkor 1854 års riksdagsbeslut bestämt rörande upplåtande af delar af stambanor till byggnad af enskilde, ett bolag under benämning "Stockholm-Upsala jernvägsaktiebolag" måtte få anlägga och trafikera jernväg mellan Stockholm och Upsala öster om Sigtunafjärden, samt att detta bolag måtte erhålla samma skattefrihet och öfriga rättigheter och förmåner, som blifvit beviljade Köping-Hults och Falu-Gefle jernvägs, Göta kanals och andra dylika aktiebolag; — hvarförutan sökandena vidare anfört, att bolaget visserligen för sin del ansåge till fullo vara utredt, att en jernväg norrut från hufvudstaden borde gå rakaste vägen till Upsala, eller *öster* om Sigtunafjärden, till stöd för hvilken åsigt kunde åberopas de af Kongl. Maj:t i nåder förordnade jernvägskommittéers förord år 1856 och förslag år 1859, Kongl. Maj:ts nådiga proposition vid 1856 års riksdag och flere sakkunnige mäns yttranden; men då emellertid, allt detta oaktadt, ännu möjligtvis någon tvekan kunde förefinnas, hvilkendera väglinien, *öster* eller *vester* om Sigtunafjärden, vore den fördelaktigaste för landet i sin helhet, och det vore att befara, det denna jernvägsfrågas lyckliga lösning fortfarande som hitintills derigenom kunde komma att förhindras eller fördröjas, syntes lämpligaste sättet för att vinna en sådan ytterligare utredning, som i och för nådig pröfning af bolagets ofvan omförmälda anhållan kunde anses erforderlig, vara, att en kommitté af sakkunnige personer ännu en gång måtte förordnas att fullständigare utreda denna fråga; på grund hvaraf, och så vida Eders Kongl. Maj:t funne godt i nåder bifalla berörde hemställan om frågans närmare utredning af en kommitté, sökandena tillika i underdånighet anhölle, att ifrågavarande kommitté måtte blifva sammansatt af sakkunnige män från såväl Stockholm och de norra provinserna, som de delar af Upland, hvilka äro belägne öster och vester om

Sigtunafjärden, samt så tidigt sammanträda, att kommittéens utlåtande kunde afgifvas före nästkommande riksdag;

så har Eders Kongl. Maj:t den 7 sistlidne Mars funnit godt i nåder förordna undertecknade att såsom kommitté ytterligare utreda de förhållanden i statistiskt och ekonomiskt afseende, äfvensom andra på frågan inverkande omständigheter, som kunde bestämma företrädet emellan de två ifrågasatta sträckningarne för en jernväg från Stockholm norrut, antingen öster eller vester om Sigtunafjärden; hvarvid jemväl borde af kommitterade tagas under öfvervägande och utredning dels frågan om den för rörelsen å denna jernväg ändamålsenligaste anslutningspunkt till Gefle-Dala jernväg, dels ock de fördelar och olägenheter, som ansåges uppkomma, å ena sidan, om norra jernbanan i Stockholm, på sätt föreslaget vore, förenades med den för vestra jernbanan å Södermalm anlagda bangård, och, å andra sidan, om norra jernbanan utan en slik förening erhölle sin utgångspunkt från lämpligt ställe å Norrmalm; varande det till undertecknad *Bennich*, såsom kommitterades ordförande, sistnämde dag i ämnet aflåtna nådiga bref åtföljdt af ofvan åberopade och till hufvudsakliga innehållet redan anförda underdåniga ansökning.

Till fullgörande af det kommittéen sålunda lemnade nådiga uppdrag har den fått sig tillställde och tagit kännedom af dels det underdåniga betänkande och förslag angående de jernvägar, som för statens räkning borde anläggas, hvilket den kommitté, som den 22 Januari 1855 af Kongl. Maj:t i berörde afseende förordnades, under den 30 September påföljande år 1856 afgaf, dels det af Chefen för statens jernvägsbyggnader, Öfversten m. m. N. Ericson, till Chefen för Kongl. Maj:ts Civildepartement den 18 November 1856 afgifna betänkande rörande dessa jernvägsbyggnader, dels ock det underdåniga betänkande, som den af Kongl. Maj:t den 20 Mars 1858 tillsatta kommitté för undersökningar angående stambanornas lämpligaste sträckning den 8 November 1859 afgifvit, äfvensom i öfrigt ej mindre af de vid sammanträden inför ledamöter af sistnämde kommitté och Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Upsala, Westerås, Stora Kopparbergs och Gefleborgs län hållne protokoll, och de tre sistbemälde länsstyrelsernas äfven lemnade yttranden i ämnet, samt det genom Kongl. Maj:ts Befalluingshafvandes i Stockholms län försorg infordrade utlåtande af detta läns Hushållnings-sällskap, jemte till alla dessa protokoll och öfriga skrifter hörande bilagor, hufvudsakligen innefattande svar på de af 1859 års kommitté till utredning af ämnet uppställda frågor, än ock af de planer, kostnadsförslag och ritningar, hvilka samma kommitté antingen låtit sjelf uppgöra eller, såsom förut tillgängliga, för sitt ändamål begagnat; hvarförutan kommitterade likaledes tagit kännedom af åtskilliga äldre handlingar i ämnet.

Statistiska uppgifter.

För att så vidt möjligt åstadkomma den närmare statistiska och ekonomiska utredning, som blifvit kommitterade anbefalld, och då, vid anställd jemförelse emellan äldre uppgifter, bland annat uti de tabeller, som åtföljde 1859

års jernvägskommittés betänkande, samt de kartor öfver åtskilliga härad inom Upsala län, som under senaste åren blifvit för det så kallade ekonomiska karteverket upprättade, väsendtliga skiljaktigheter i afseende på areal af odlad jord förekommit, hafva kommitterade funnit nödigt att, uti skrifvelse till Öfverdirektören för landtmäteriet den 26 sistlidne Mars, begära uppgifter öfver afslutade laga skiften och ekonomiska mätningar såväl inom hela Upsala län under åren 1858—1860, som ock under åren 1845—1860 inom vissa till Stockholms, Westerås, Stora Kopparbergs och Gefleborgs län hörande socknar, af hvilka uppgifter kunde för hvarje socken inhämtas totalsumman af de under sagde år skiftade och uppmätta förmedlade mantal, samt af deras åker, äng och odlingsmark samt afrösningsjord. Kommitterade hafva tillika tagit kännedom om de till Finans-kommittéen afgifna förteckningar öfver de inom hvarje socken af Upsala län för åren 1834—1857, och inom vissa socknar af Stockholms, Westerås, Stora Kopparbergs och Gefleborgs län för åren 1834—1844 afslutade laga skiften; men då för såväl Gefleborgs som i synnerhet för Stora Kopparbergs län hemmantal ej finnas i landtmäterihandlingarne upptagne, hafva kommitterade hvarken kunnat använda de från Öfverdirektören för landtmäteriet eller från Finans-kommittéen meddelade uppgifter rörande dessa begge län. Vid begagnande af uppgifterna för de öfriga länen hafva kommitterade deremot antagit, att i de socknar, der minst ⅓ af hela antalet hemman blifvit skiftad, hela socknens areal af olika slags ägor derefter kunnat beräknas, och då efter tillämpning af detta beräkningssätt på socknarne inom Bro, Håbo, Trögds, Lagunda och Åsunda härad uti Upsala län befunnits, att de ekonomiska kartorne öfver nämde härad angifva en i medeltal 15 procent större areal af odlad jord eller åker och jord i cirkulation, än den, som kunnat beräknas med ledning af skiftesuppgifterna; så, och under antagande, att odlingen fortgått i samma förhållande uti de öfriga inom banlinierna belägna socknar, har den med ledning af skiftesuppgifterne uträknade areal af odlad jord för dessa socknar äfvenledes blifvit förhöjd med 15 procent. De socknar, hvilka under den ifrågasatta tidrymden icke till ⅓ af hemmantalet undergått laga skifte, hafva blifvit beräknade till enahanda areal å mantal som de angränsande. Arealen af afrösningsjorden har vunnits, då sammanlagda arealen af odlad jord och ängsmark inom hvarje socken blifvit afdragen från hela socknens areal, sådan denna enligt från ekonomiska karteverket erhållen uppgift befinnes. För beräkning af det öfverskott af spannmål, som kunde anses blifva föremål för försäljning och således antagligen äfven för transport, hafva kommitterade upptagit äringen i medeltal till 2½ tunna säd på hvarje tunnland åker, samt konsumtionen till 2 tunnor på hvarje person, efter de öfver folkmängden vid 1861 års utgång från Statistiska Centralbyrån erhållna uppgifter.

Kommitterade, som önskat att genom sammanställning af de sålunda vunna siffrorna kunna erhålla någon sannolik ledning för jemförelse mellan de olika

bansträckningarnes relativa fördelar, hafva för sådant ändamål uppgjort följande tvenne beräkningar:

A) Så kallade banrayoner, omfattande 3 mil å båda sidor om hvardera banan, hafva blifvit uppdragna såväl för linien Stockholm-Upsala-Sala, som ock för linien Stockholm-Örsundsbro-Sala med grenbana ifrån Örsundsbro till Upsala, hvarvid till gemensam gräns i vester blifvit antagen en rak linie ifrån Westerås till Sala och vidare 3 mil norrut; dock har det undantag skett, att på de första 6 milen från Stockholm rayonen blifvit uppdragen i form af en triangel med 3 mils bas och spetsen ställd emot hufvudstaden. Vidare, och med fästadt afseende på den mellan båda bansträckningarne ingående Sigtunafjärden, har till banrayonen för linien Stockholm-Örsundsbro-Sala med grenbanan från Örsundsbro till Upsala icke blifvit räknad någon del af Stockholms län utöfver den del af rayonen, som uppdragits mellan hufvudstaden och Almarestäke, likasom icke heller till rayonen för linien Stockholm-Upsala-Sala blifvit räknad någon del af Bro eller Håbo härad inom Upsala län.

En efter dessa grunder verkställd uträkning ådagalägger, på sätt af närlagde tabeller synes, att inom banrayonen för linien Stockholm-Upsala-Sala falla 4078 förmedlade mantal, 238052 tunnland åker, 177347 tunnland äng, 635610 tunnland afrösningsjord, en befolkning af 102570 personer, samt en produktion utöfver konsumtionen af 389990 tunnor spannmål; äfvensom att inom banrayonen för linien Stockholm-Örsundsbro-Sala med grenbanan Örsundsbro-Upsala falla 3856 förmedlade mantal, 237169 tunnland åker, 150855 tunnland äng, 545606 tunnland afrösningsjord, en befolkning af 100453 personer, samt en produktion af 392016 tunnor spannmål utöfver konsumtionen; och angifva dessa siffror, att inom banrayonen för linien Stockholm-Upsala-Sala skulle finnas 222 förmedlade mantal, 883 tunnland åker, 26462 tunnland äng, 90004 tunnland afrösningsjord och 2117 personers befolkning mer, än inom banrayonen för linien Stockholm-Örsundsbro-Sala med grenbanan Örsundsbro-Upsala, men att deremot den senare liniens banrayon skulle äga 2026 tunnor större spannmålsproduktion utöfver konsumtionen, än den förras.

B) Kommitterade hafva derjemte beräknat folkmängd, areal, samt produktion, konsumtion och öfverskott af spannmål inom de socknar och delar deraf, hvilka äro belägne på 3 mils afstånd å hvardera sidan om linien Stockholm-Upsala-Sala, eller å ena sidan öster och norr, samt å andra sidan vester och söder om samma linie; och har denna beräkning visat, att, på sätt af tabellerna inhämtas, öster och norr om denna linie skulle finnas: 2575 förmedlade mantal, 137861 tunnland åker, 121131 tunnland äng, 494880 tunnland afrösningsjord, en befolkning af 59584 personer, samt en spannmålsproduktion utöfver konsumtionen af 225483 tunnor; äfvensom vester och söder om samma linie: 2365 förmedlade mantal, 152131 tunnland åker, 80650 tunnland äng, 275327 tunnland afrösningsjord, en befolkning af 51714 personer samt en spannmålsproduk-

tion utöfver konsumtionen af 276895 tunnor; hvaraf synes som på 3 mils sidoafstånd från ifrågavarande banlinie förekomme på östra och norra sidan 210 förmedlade mantal, 40481 tunnland äng, 219553 tunnland afrösningsjord och 7870 personers befolkning mer, än på den vestra och södra sidan af samma linie, men deremot på den vestra och södra sidan 14270 tunnland åker, samt en produktion öfver konsumtionen af 51412 tunnor spannmål mer, än hvad som kan beräknas på den östra och norra. — Städerna Upsala och Sala hafva icke uti någondera beräkningen ingått.

Återblick på jernvägs-frågans behandling.

Innan kommitterade i underdånighet yttra sig öfver de frågor, som blifvit dem till besvarande förelagda, torde det tillåtas kommitterade att kasta en återblick på behandlingen af den stora frågan om jernbanors anläggning här i landet, och detta hufvudsakligen så vidt denna föregående behandling sammanhänger med det ämne, som tillhör kommitterade att i första rummet utreda, eller frågan om den fördelaktigaste sträckningen för en jernväg, utgående ifrån hufvudstaden i nordlig rigtning; särdeles som en sådan återblick torde kunna bidraga till en klarare uppfattning och mångsidigare belysning af detta ämne, och tillika lemna tillfälle till en kort redogörelse för de grundsatser, som, under jernvägsfrågans behandling i dess helhet, hitintills vunnit erkännande.

Riksdagen 1853—1854.

Sedan vid föregående riksdagar understöd blifvit beviljade för flere enskilda jernvägsföretag, aflät Kongl. Maj:t den 16 November 1853 till Rikets då församlade Ständer nådig proposition om jernvägsanläggningar på statens bekostnad, uti hvilken proposition till en början yttrades, att den af Ständerna beviljade garanti för befrämjande af en jernvägsanläggning emellan Mälaren och Venern inom de fleste delar af riket väckt och lifvat hågen för åstadkommande af jernvägar i flere rigtningar, samt att det nit för jernvägsanläggningar, som mer och mer inom riket låtit sig förnimma, borde anses förtjent att af landets styrelse och representation tagas i betraktande; men då jernvägsbyggnader icke kunde utan ansenliga kostnader utföras, och, för vinnande af dertill erforderliga medel, de i orterna för saken intresserade efter alla anledningar i de fleste fall hade för afsigt att på ett eller annat sätt anlita statens medverkan, kunde Kongl. Maj:t icke förbise vigten och angelägenheten af en i tid föregående pröfning, hvilka jernvägslinier kunde anses vara af beskaffenhet att företrädesvis utgöra föremål för statsunderstöd, samt huru och under hvad villkor statens mellankomst måtte anses kunna äga rum med största fördel för det allmänna ur så väl administrativ som financiel synpunkt. Kongl. Maj:t hade i följd häraf den 29 Maj 1852 funnit godt att uppdraga åt Chefen för topografiska corpsen, Generalmajor Akrell, att, efter anställda forskningar och undersökningar, till Kongl. Maj:t afgifva yttrande och förslag rörande ett systematiskt bestämmande

af hufvud- eller stamlinier för jernvägskommunikationer inom riket; — och hade Generalmajor Akrell sedermera, i memorial den 4 December samma år, underställt Kongl. Maj:ts pröfning ett preliminärt utkast, antydande den rigtning i allmänhet, hvaruti, efter hans förmenande, stamlinierna borde sträcka sig i ett framtida jernvägssystem för södra och mellersta delarna af landet, der ett nät af landsvägar utbredde sig i alla rigtningar och innefattade vissa tydligt utmärkta hufvudvägar, till hvilka de öfriga sig anslöte, hvarföre äfven dessa, af den inre rörelsen länge godkända och efter landets beskaffenhet någorlunda afpassade hufvudvägar också utvisade den allmänna rigtning, i hvilken stamlinier för ett jernvägsnät kunde och borde anläggas; men att, då antalet af sådana linier måste inskränkas till det minsta möjliga och vida under det af nu befintliga hufvudvägar, syntes deraf blifva en följd: 1:o att de företrädesvis borde dragas genom de inre delarna af landet, hvilka i synnerhet och mer än kustorterna vore i behof af lättare kommunikationsanstalter, och hvarigenom stambanorna blefve i stånd att från båda sidor upptaga de grenbanor, som från kringliggande orter med dem sökte förbindelse; och 2:o att de, så vidt möjligt vore, borde framföras i raka sträckningar, och derifrån således icke utan vigtiga skäl medgifvas större afvikelser, genom hvilka vägen kunde förlängas, anläggnings- och underhållskostnader förökas, och den större samlade trafiken för alla tider med höjda afgifter belastas; ehuru likväl vid utförandet många undantag från dessa reglor blefve en naturlig följd dels af landets brutna och af vattendrag genomskurna yta, dels äfven af stambanornas nödtvungna fåtalighet, hvarigenom en och samma bana måste lämpas efter flera ändamål, hvart och ett med egna intressen och anspråk. Under dessa förutsättningar upptoge nyssberörda utkast följande från Stockholm utgående jernvägsstamlinier, med hvilka sedermera nödiga grenbanor skulle kunna förenas, nämligen:

1:o norrut öfver Barkarby och Upsala till Gefle;

2:o vesterut med dubbel bana till Barkarby, och derifrån öfver Westerås, Köping och Örebro till Svartå öfre bruk, hvarifrån, så vida denna linies ändamål skulle anses vara en jernvägsförbindelse icke allenast emellan Stockholm och Göteborg, utan äfven emellan begge de förenade rikenas hufvudstäder, banan borde fortlöpa:

a) i sydvestlig rigtning öster om sjön Skagern, öfver Göta kanal vid Lyresta till närheten af Mariestad, samt vidare genom midten af Skaraborgs län vester om Billingen, öfver Falbygden till Alingsås och Göteborg; och

b) i nordvest öfver Degerforss och Björneborgs bruk till Kristinehamn, samt vidare förbi Karlstad genom Arvika till Norge;

3:o söderut till Södertelje, och derifrån antingen genom Nyköping och Norrköping till Linköping, eller ock genom Läggsta, Malmköping och de bördigaste trakterna af Södermanland till Linköping, hvarifrån den sedermera skulle

fördelas i tvenne hufvudlinier, nämligen den östra till närheten af Wimmerby och derifrån genom Wexjö till Karlshamn, samt den vestra genom Jönköping, Wernamo, Ljungby, Skepparlöf, Hörby och Lund till Malmö.

Sedan Kongl. Maj:t vidare omförmält, att Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader instämt uti de af Generalmajor Akrell anförda åsigter i afseende på jernvägsstamlinierna och deras hufvudrigtningar, med förbehåll af de smärre afvikelser och rättelser, till hvilka noggrannare undersökningar och beräkningar kunde gifva anledning, samt att Kongl. Maj:t, som den 13 November 1852 utfärdat privilegium för ett aktiebolag till utförande af jernvägsanläggningen mellan Köping och Hult, den 31 Mars 1853 förehaft förslag och yttranden rörande öfriga jernvägsstambanor, påkallar Kongl. Maj:t Rikets Ständers uppmärksamhet å det vigtiga ämnet, hvarvid tvenne hufvudfrågor fordrade att tagas i öfvervägande, nämligen: a) i hvilken mån och på hvad sätt Staten borde befrämja anläggningen af större eller mindre jernvägar, och b) hvilka så beskaffade väganläggningar borde i främsta rummet befordras till verkställighet. — Längden af de till anläggning ifrågasatta tvenne hufvudsakligaste stamlinierna från Stockholm till Göteborg, *med afdrag af sträckningen mellan Köping och Hult*, och den andra från Stockholm till Malmö, om denna skulle utföras med den utsträckning som Generalmajor Akrell i sitt utkast alternativt förutsatt, beräknades utgöra, så vidt det utan föregående topografiska undersökningar kunde bestämmas, sammanräknadt ungefär 105 mil, och om dertill lades dels fortsättning af den vestra stambanan från lämplig punkt å Köping-Hult-linien till Norska gränsen, och dels en hufvudbana från Stockholm till Gefle, uppginge längden af alla stambanor till ungefär 142 mil, hvilka samtliga banor, hvaraf den förnämsta och till utförande angelägnaste naturligen vore den, som afsåge förbindelsen emellan Stockholm och Göteborg, antogos, med afdrag för den del af sistnämda bana, som redan vore under byggnad, erfordra ett totalbelopp af ungefär 47,333,333 R:dr 16 sk. Banko. Efter beräkning af erforderlig procent för ränta och amortering å det ursprungliga kapitalet, hvarvid ännu en gång afdrag göres för sträckningen mellan Köping och Hult, och sedan kostnaden för verkställandet af noggranna till större jernvägars utförande erforderliga topografiska undersökningar m. m. uppgifvits, föreslås, såsom följd af de sålunda utvecklade förhållandena, och för den pröfning och medverkan som på Rikets Ständer ankomme, att, på sätt orden lyda, "såsom grundsats antages, att hädanefter icke några jernvägsstamlinier i Sverge må anläggas och utföras annorlunda än medelst statens omedelbara försorg och på dess bekostnad;" — hvarefter, och sedan Kongl. Maj:t yttrat sig om sättet att bereda tillgångar för jernvägsanläggningarna m. m., Kongl. Maj:t slutligen föreslår, att, såsom hittills, på den enskilda industrien och företagsamheten i landet borde ankomma att företaga och utföra de smärre jernvägsbanor, hvilka för kommunikationsbehof af mindre utsträckning erfordrades, dock att icke någon sådan bana, som kunde

hänföras under egenskap af allmän väg, måtte kunna sättas i verket utan Kongl. Maj:ts tillåtelse, och att, då dylika kortare jernvägar, såsom bland redan ifrågaställda exempelvis de bibanor, hvilka vore ämnade att med Köping-Hultstamlinien sammanbinda städerna Askersund och Kristinehamn, syntes förtjente att med statsunderstöd ihågkommas, det borde, likasom förut, på särskild pröfning i hvarje fall bero, om och i hvilken mån dylika företag kunde af staten understödjas, vare sig genom direkt anslag eller lån af allmänna medel.

Statsutskottet, till hvilket nyssberörde Kongl. proposition tillika med de dervid i Riksstånden gjorda anmärkningar remitterades, instämde hufvudsakligen i hvad Kongl. Maj:t i sin nådiga proposition framställt. — Uti ett särskildt, samma dag eller den 7 September 1854 afgifvet, utlåtande yttrade sig Utskottet öfver väckta motioner om statsbidrag för åtskilliga jernvägsanläggningar, ibland andra från Dalarne till Gefle eller Westerås, åt hvilken sistnämda, då behandlade fråga, såsom nära sammanhängande med en bland dem kommittéen har att utreda, det torde vara lämpligt att egna några ord.

Särskilda motioner i motsatt syftning hade i detta ämne blifvit väckta såväl hos Ridderskapet och Adeln som hos Borgareståndet. Till stöd för framställningen om en jernvägs dragande från Falun till Westerås anfördes hufvudsakligen, att den från äldre tider högst lifliga kommunikationen mellan Westmanland och Dalarne vore föranledd af provinsernas inbördes läge samt deras produktionsförmåga. Dalarne vore nämligen äfven under goda skördar i behof af spannmål; denna, äfvensom de förnödenhetsartiklar, hvilka derstädes icke frambringades, måste med få undantag transporteras genom Westmanland. Likaså blefve nästan alla den förra provinsens produkter, som utom densamma skulle afsättas, fortskaffade genom den senare till de orter, der de utskeppades eller försåldes. För Westmanland och egentligen för de spannmålsproducerande, eller de sydliga och östra delarna af detta landskap beredde åter Dalarne tillfälle till afsättning af de alster, som öfverstege samma landsorts och dithörande bergslags egna behof. De af dessa ömsesidiga förhållanden mellan begge provinserna jemte deras betydliga inbördes handel förorsakade otaliga transporter måste till hufvudsakligaste delen ske landvägen, emedan varuforslingen på Strömsholms kanal endast kunde sträcka sig till den vestra delen af Westmanland och den sydvestra delen af Dalarne; derföre såges ständigt och under alla årstider med sagde transporter sysselsatta talrika faror på landsvägarna mellan Westerås, Brunnbäck, Hedemora, Säter, Falun och Båtstad. Vidare framhölls denna sysselsättnings högst skadliga inverkan såväl på åkerbruket och boskapsskötseln, som på den forslande personalens ekonomiska ställning och moralitet, äfvensom att erfarenheten derom minskat antalet af dem som med forsling ville sysselsätta sig, hvilket åter medfört förhöjning af forlönerna, särdeles vid vissa tidpunkter, då det knappast vore möjligt att för något

pris få foror framskaffade. I anseende till dessa särskilda förhållanden samt den allmänna angelägenheten af förbättrade kommunikationsanstalter hade närmare 17,000 R:dr sammanskjutits för undersökning om kommunikationens mellan Westmanland och Dalarne underlättande genom en jernvägsanläggning. Vid denna undersökning hade den lämpligaste sträckningen för den ifrågaställda jernvägen ansetts blifva från Westerås genom Hubbo, Romfartuna, Kila och Vester-Fernebo socknar i Westmanland, på en half mils afstånd från staden Sala, genom Folkärna till Avesta, Hedemora och Säter, genom Gustafs och Tuna socknar, i hvilken sistnämde socken jernvägen skulle vid Forsshufvud gå öfver Dalelfven, vidare genom Amsbergs kapellförsamling samt Aspeboda och Kopparbergs socknar till Falu grufva, med en grenbana från trakten af sjön Billingen till Brenäs udde vid Insjön inom Åls socken, mellan hvilket ställe och Siljan vore obehindrad sjöfart. För tillvägabringande af den summa af 4,261,000 R:dr, som enligt kostnadsförslaget skulle erfordras för jernvägsanläggning i den uppgifna sträckningen, hade de, som tecknat sig för den verkställda undersökningen, i underdånighet anhållit, att två tredjedelar af denna summa måtte anvisas såsom statsanslag, hvaremot den återstående tredjedelen borde anskaffas genom aktieteckning m. m.; och utvisade de öfver anläggnings- samt drift- och underhållskostnaderna upprättade beräkningar, att den årliga behållningen kunde antagas utgöra 132,140 R:dr; — hvarförutan upplystes, att Kongl. Maj:t, efter inhämtande af Väg- och Vatten-byggnadsstyrelsens underdåniga utlåtande öfver ifrågavarande ansökning, förklarat sig visserligen anse det framställda förslaget förtjent af mycken uppmärksamhet, såsom åsyftande väsendtlig lättnad för en betydlig trafik från orter med ymnig tillgång på naturprodukter; men då Kongl. Maj:t till Ständerna aflåtit proposition angående sättet och villkoren för statens medverkan till jernvägars anläggande i allmänhet, hade Kongl. Maj:t, under afvaktan af Ständernas beslut härom, funnit sig i anledning af denna ansökning icke böra vidtaga någon åtgärd. Frågan underställdes derföre Ständernas pröfning, med anhållan, att, för den händelse Kongl. Maj:t bifölle detta arbetes utförande, Rikets Ständer måtte för detsamma till Kongl. Maj:ts disposition ställa antingen det begärda, två tredjedelar af den beräknade kostnadssumman motsvarande anslaget, eller ock, i fall Ständerna ansåge arbetets utförande i dess helhet med statens medel vara för riket mera nyttigt, hela kostnadsbeloppet.

För den från föregående riksdag ånyo upptagna frågan om statsbidrag för anläggning af jernväg mellan Gefle och Falun åberopades, bland annat, en i denna syftning till Kongl. Maj:t under nämde år 1854 ingifven ansökning, som innefattade en omständlig utredning af alla med hänsigt till detta företag förekommande förhållanden, hvarvid sökandena, efter meddelande af åtskilliga statistiska uppgifter angående provinserna Dalarnes och Gestriklands belägenhet och topografiska beskaffenhet, jemte naturförmåner, ekonomiska ställning och hufvudsakliga näringar m. m., ingått i en jemförande undersökning för bestämmandet

af den kommunikation, som för Dalarne skulle vara den lättaste och fördelaktigaste. I detta afseende och i fråga om ändpunkterna för en sådan kommunikation, hvilken måste leda till en del af rikets närmast Dalarne vid hafvet belägna större handelsplatser, och således antingen till Stockholm eller Gefle, hade anförts, hurusom, enligt hvad utredningen angående Dalarnes vattensystem ådagalade, sjön Runn invid Falun vore den punkt, dit de då mest angelägna föremålen för afsättningen, eller de på många ställen inom provinsen föga eller intet värde ägande skogseffekterna, kunde från nästan alla socknar sammanföras; och då den föreslagna jernvägen från Westerås till Dalelfven, vid Naglarby inom Gustafs socken i närheten af nyssnämde sjö, skulle utgöra en längd af 11 mil, samt afståndet mellan Westerås och Stockholm äfven vore omkring 11 mil, komme följaktligen direkta vägen från Dalelfven nedanför denna sjö till Stockholm att öfverstiga 20 mil; hvaremot en jernväg från Korsnäs vid samma sjö till Gefle endast komme att blifva 8⅜ mil lång. Vid sådant förhållande hade någon tvekan i afseende på rätta begynnelse- och slutpunkterna för den jernväg, hvarom fråga vore, destomindre hos sökandena uppstått, som Dalarnes skogsprodukter, jemte åtskilliga andra effekter, ingalunda skulle med fördel kunna på jernbana föras en så lång sträcka som till Stockholm, eller på omvägen dit genom Westerås. Ett ställe kunde dock, såsom slutpunkt för Gefle-Dala-vägen, anses ännu tjenligare än sjön Runn, och detta vore den mera centralt belägna Insjön, med öppen segelfart till Siljan och Orsasjön; men genom en sådan utsträckning af jernvägen skulle de ändå mycket stora anläggningskostnaderna ytterligare ganska betydligt ökas, hvarföre frågan om verkställigheten deraf ansågs böra uppskjutas intilldess, genom den af sökandena förordade jernvägens begagnande, rörelsen inom Siljansdalen kunnat mer utvecklas. Enligt kostnadsförslag erfordrades för denna jernväg 2,400,000 R:dr; och då genom en sådan anläggning stora fördelar skulle beredas rikets handel i allmänhet, och särskildt tvenne provinser, hvarest näringarna komme att upphjelpas samt arbetsförtjenst och bergning vinnas för dervarande vanlottade allmoge, hade sökandena anhållit, att Kongl. Maj:t genom nådig proposition måtte, såsom enda utvägen till åstadkommande af detta företag, hvars kostnader öfverstege de enskilda tillgångar som derför kunde inom orten anlitas, föreslå Rikets Ständer att åt det bolag, hvilket för detsammas utförande bildade sig, bevilja och anvisa ett lån, motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden och således utgörande 1,600,000 R:dr.

Efter erinran, att det vid föregående riksdag ifrågasatta understöd af staten ansetts icke kunna beviljas, enär de med en sådan anläggning sammanhang ägande omständigheter icke vore nog utredda, yttrar Statsutskottet vidare, att Dalarne, till följd af sin genom andra mellanliggande provinser från både hafskusten och de större insjöarna samt dem sammanbindande kanaler afskilda belägenhet, icke kunnat komma i åtnjutande af de fördelar, som genom nya eller förbättrade vattenkommunikationer i senare tider beredts en stor del af rikets

öfriga landskap. Frågor hade visserligen jemväl uppstått och förslag uppgjorts rörande anläggning af en eller annan kanal inom denna provins, men med hänseende till lokal- och klimat-förhållanden hade de föreslagna kanalledernas gagn för orten och riket ansetts icke komma att motsvara dermed förenade kostnader. Dessa företag, för hvilka dels icke några, dels otillräckliga allmänna understöd erhållits, hade alltså icke kunnat utföras. Dalarnes förnämsta och mest vigtiga kommunikationsbehof syntes emellertid vara, att för fortskaffningen af de produkter och varor, denna provins kunde afsätta till eller måste anskaffa från andra orter, erhålla en efter nutidens fordringar i detta hänseende lämpad farled till en allmän och lätt tillgänglig hamnplats. Att en sådan kommunikation icke utan alltför stora både enskilda och allmänna uppoffringar kunde beredas genom en kanalledning, torde, i betraktande af provinsens samt dess vattendrags läge och beskaffenhet, kunna tagas för gifvet. Deremot förefölle, ur flera synpunkter, en jernvägs anläggande för sagde ändamål företrädesvis lämpligt. Utskottet ansåg alltså förslagen om tillvägabringande af ett sådant kommunikationsmedel, dels i sydlig rigtning till Mälaren och dels i östlig rigtning till Östersjön, förtjenta af synnerlig uppmärksamhet. På grund af dessa med flera skäl trodde sig Utskottet äga all anledning tillstyrka Rikets Ständer att redan vid samma riksdag bevilja de medel, som kunde erfordras för en ändamålsenlig jernväg från Dalarne, helst denna jernvägs fullbordande, så snart omständigheterna möjligen medgåfve, syntes företrädesvis angeläget och maktpåliggande, ej allenast för den ekonomiska ställningens förbättring och näringslifvets utveckling inom nämde vidsträckta landskap, utan äfven för dess naturprodukters och slöjdvarors inverkan på rikets allmänna handelsrörelse och bergshandtering; men Utskottet ansåg sig icke kunna tillstyrka de för dessa företag afsedda tillgångars användande till understöd för tvenne större jernvägsanläggningar från en och samma provins. I fråga åter om hvilkendera utaf dessa begge jernvägsanläggningar, såsom för landet och allmänna rörelsen mest nyttig och nödvändig, borde företrädesvis befordras till verkställighet, förklarade Utskottet, att då bestämmandet häraf måste, så vida möjligheten af misstag dervid skulle kunna undvikas, grunda sig på en föregående noggrann och fullständig jemförelse mellan de särskilda jernvägsliniernas relativa behöflighet och fördelaktighet för de orter, från och genom hvilka desamma skulle komma att anläggas, samt allmänna gagn för landets vigtigare näringsgrenar, fann Utskottet sig hvarken böra eller kunna ingå i något yttrande härom, helst en sådan jemförelse förutsatte ytterligare undersökningar äfvensom närmare kännedom om lokala förhållanden. För den händelse derföre, att bolag bildade sig för att under stadgade villkor och förbehåll utföra jernvägsanläggningar mellan såväl Dalarne och Mälaren, som mellan denna provins och Östersjön, ansåg Utskottet Ständerna böra till Kongl. Maj:t öfverlemna att, efter en sådan utredning och jemförelse, bestämma i hvilkendera rigtningen och till hvilken ändpunkt den med statsbidrag under-

stödda jernbanan från Dalarne borde anläggas; och Utskottet tillstyrkte alltså, att Rikets Ständer måtte för anläggning af en för begagnande med lokomotiv afsedd jernväg från Dalarne till lämplig hamnplats vid Mälaren eller Östersjön bevilja ett särskildt statsbidrag, att utgå i egenskap af lån, motsvarande två tredjedelar af den summa, som det uppgjorda och af vederbörande godkända samt af Kongl. Maj:t fastställda kostnadsförslaget för jernvägsanläggningen upptoge; dock att lånebeloppet icke finge öfverstiga 2,840,000 R:dr; i sammanhang hvarmed Utskottet äfven föreslog de villkor och förbehåll, under hvilka statsbidraget borde erhållas.

De af Statsutskottet sålunda uppställda grundsatser, att alla jernstambanor i riket hädanefter borde anläggas och utföras genom statens försorg, att de dermed förenade kostnader skulle af staten i allmänhet bestridas, dock att vissa delar af sådana banor kunde på enskild bekostnad utföras mot rättighet för staten att sådana bandelar inlösa, samt att utförandet af smärre jernvägsanläggningar finge ankomma på den enskilda industrien och företagsamheten, biföllos af tre Riksstånd. Utskottet fann sig således föranlåtet att tillstyrka Ständerna att för utförande af två jernvägsstambanor anslå fem millioner R:dr b:ko, hvaraf fyra millioner för en del af den stambana som, utgående från Göteborg, komme att, i rigtning genom Westergötland och Nerike, fullbordad förena nämde stad med hufvudstaden, samt en million för påbörjande af en i rigtning åt Jönköping gående stambana från Malmö till den på nordliga sidan af sistnämde stad belägna punkt, hvilken Kongl. Maj:t kunde finna lämpligt bestämma. Detta blef ock Rikets Ständers beslut, hvarförutan Ständerna till Kongl. Maj:ts disposition ställde de, på sätt ofvan berördt är, för statsekonomiska och topografiska undersökningar afsedda sextio tusen R:dr, för att sätta Kongl. Maj:t i tillfälle att genom erfarne och sakkunnige män låta, efter sådana noggrannt anställda undersökningar och utredningar, såsom orden vidare lyda, "uppgöra och utarbeta förslag till jernvägars rigtningar, anläggningssätt och beskaffenhet m. m., samt att vid nästkommande riksdags början kunna till Rikets då församlade Ständer aflåta nådig proposition angående verkställigheten af de större jernvägsanläggningar, hvilka derefter böra af allmänna medel bekostas."

Samtlige de vid denna riksdag väckta motioner om statsbidrag för särskilda jernvägsanläggningar blefvo deremot, så vidt de icke kunde anses tillgodosedda genom anslaget till vestra och södra stambanorna, af Rikets Ständer underkända, med undantag likväl af frågan om statsanslag dels för en jernväg mellan sjöarne Wessman och Norra Barken inom Kopparbergs län, för hvilket ändamål beviljades ett lån af 133,333 R:dr 16 sk., och dels för en från Dalarne gående jernbana. Utskottets yttrande i senare afseendet bifölls af Ridderskapet och Adeln samt Prestestånd et, men återremitterades af Borgare- och Bondestånden med yrkande, att Rikets Ständer, vid beviljande af understöd för en jernvägsanläggning från Dalarne, måtte bestämma jernvägens utgångs- och änd-

punkter, samt att dessa borde blifva Falun och Gefle, hvarigenom statsbidragets belopp kunde från den af Utskottet tillstyrkta summa af 2,840,000 R:dr nedsättas till 1,600,000 R:dr. Till stöd för den inom dessa stånd uttalade åsigt, att jernvägen borde anläggas mellan nämde städer, anfördes dessutom bland annat, att vägen i sådant fall komme att blifva fem mil kortare, än om den skulle ledas till Westerås; samt att provinsen Westmanland, för hvilken den ifrågasatta jernvägen mellan Dalarne och Mälaren skulle företrädesvis blifva fördelaktig, i senare tider åtnjutit betydliga understöd af allmänna medel för dervarande kommunikations-väsendes förbättring, hvaremot Gestrikland och östra delen af Dalarne ej blifvit hugnade med dylika understöd och derföre saknade annat kommunikationsmedel än de vanliga landsvägarne. Som nu Utskottet uti förnyadt utlåtande den 24 Oktober 1854 vidblef sin mening i ämnet, och Riksstånden å sin sida två mot två också vidhöllo sin, blef frågan slutligen den 22 påföljande November föremål för omröstning i Förstärkt Statsutskott, då förslaget om jernväg mellan Falun och Gefle segrade och såsom statsbidrag för denna jernvägsförbindelse beviljades nyss berörde belopp 1,600,000 R:dr b:ko.

1856 års jernvägs-kommitté.

I anledning af Ständernas här ofvan omförmälda beslut, att anvisa ett särskildt anslag för att sätta Kongl. Maj:t i tillfälle att genom erfarne och sakkunnige personer låta efter föregående noggranna undersökningar uppgöra förslag till de blifvande jernvägarnas rigtning och anläggningssätt m. m., förordnade Kongl. Maj:t den 22 Januari 1855 en kommitté, hvilken, efter det en utsedd ledamot deri afsagt sig det nådiga förtroendet, bestod af Generallöjtnant Akrell, såsom ordförande, samt dåvarande Chefen för väg- och vattenbyggnads-styrelsen Öfverste von Sydow och den från jernvägsfrågans början bekante Grefve von Rosen. Denna kommitté afgaf den 30 September 1856 sitt utlåtande, hvaruti hon till en början redogör för de hufvudgrunder, som tjenat henne till ledning för det vigtiga uppdraget, och anför i sådant afseende, att sedan den åsigt gjort sig gällande, det ett jernvägssystem för landet borde omfatta dels vissa stambanor, hvilka på statens bekostnad skulle byggas och underhållas, och dels bibanor, hvilka finge af enskilde med understöd af staten utföras, så borde de förstnämde, eller stambanorna, i statsekonomiskt hänseende uppfylla samma ändamål som våra kanaler och segelleder, samt således framdragas förnämligast genom de orter, som, genom sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, af dessa icke kunde draga fördel; hvaraf följde, att en stambana blott undantagsvis borde på längre sträcka framgå parallelt med en närbelägen segelled, utan endast korsa eller beröra densamma vid sådana punkter, der den inre rörelsen antingen redan befunnes vara, eller kunde motses blifva för vissa orter koncentrerad. Det vore äfven maktpåliggande att stambanorna anlades så, att nödiga bibanor kunde med dem sammanbindas för minsta kostnad, på tjenligaste ställen och till största gagn för de särskilda orterna, så vidt sådant utan åsidosättande af öfrige med en stambana afsedda syften läte sig göras. Med stambanor borde nämligen

tvenne andra syftemål vinnas: det ena, att, då de bland annat afsåge en lättad förbindelse med främmande länder samt vigtigare handelsplatser inom riket, afståndet mellan deras ändpunkter i möjligaste måtto förkortades till besparing i tid och transportkostnad; det andra att öppna och underlätta förbindelse mellan de trakter, som för militära operationer till rikets försvar vore förmånligast belägne. Vidare anför kommittéen såsom skäl, hvilket föranledde henne att icke föreslå stambanor i så vidsträckt skala som det lifliga intresset för dessa kommunikationer syntes påyrka, att sådant skulle belasta statsverket med större utgifter, än som öfverensstämde med landets dåvarande tillgångar; — och hade kommittéen, i öfverensstämmelse med dessa åsigter, såsom hufvudprinciper antagit:

1:o att stambanorna borde, så vidt möjligt, tillfredsställa följande fordringar, nämligen:

a) lätta och befordra förbindelsen mellan hufvudstaden och rikets förnämsta gräns- och stapelorter;

b) underlätta transporten af trupper och krigsmateriel, och sålunda möjliggöra armé-afdelningars skyndsamma förflyttning till de i strategiskt hänseende vigtigaste orterna, hvilka således af stambanorna borde genomskäras eller beröras; och

c) så vida sådant utan längre omvägar kunde ske, beröra äfven de punkter, som, i följd af för inre rörelsen gynnsamt läge eller större produktion, mest vore i behof af kommunikationer och väl belägne för bibanors anslutande; hvaraf följde, att en stambana icke oeftergifligt borde framgå kortaste vägen emellan hennes ändpunkter, "utan äfven afse rörelsens befrämjande i mellanliggande orter såväl sinsemellan som till ändpunkterna."

2:o att antalet och utsträckningen af stambanorna inskränktes till hvad behofvet oundgängligen kräfde för att vinna ofvannämde tvenne syften.

Efter att hafva andragit, att dessa åsigter icke allenast öfverensstämde med dem, som förut blifvit officielt uttalade och af Kongl. Maj:t gillade, utan äfven grundade sig på sedermera gjorda iakttagelser och beräkningar, föreslår kommittéen följande fem jernvägslinier, nämligen:

1:o Vestra stambanan, utgående från Stockholm, vesterut genom Upland, Westmanland, Nerike och Westergötland till Göteborg;

2:o Norra stambanan, utgående från den vestra, genom Upsala till Gefle;

3:o Nordvestra stambanan, från den vestra i Nerike, genom Wermland till Norska gränsen;

4:o Östra stambanan, från Stockholm genom Södermanland, Östergötland och nordvestra delen af Småland mot Jönköping; och

5:o Södra stambanan, utgående från den vestra vid Falköping, med fortsättning derifrån förbi Jönköping genom vestra delarna af Småland och Skåne till Malmö.

Då likväl dessa fem stambanor icke skulle fullt uppfylla ofvannämde syftemål med mindre de å tjenliga ställen förenades medelst sammanbindningsbanor, hvilka senare således finge samma vigt som de förra, upptages bland statsbanorna äfven följande tre sammanbindningsbanor, nämligen:

a) en från östra stambanan, å tjenlig punkt i Södermanland, till den vestra i Nerike;

b) en från den vestra i Westmanland, öfver Qvicksund, till den östra i midten af Södermanland; och

c) en mellan Örebro och Askersund.

Kommittéen redogör derefter för och yttrar sig öfver de till hennes utlåtande remitterade underdåniga framställningar och ansökningar med afseende på stambanornas rigtning och företräden sinsemellan, samt anför derjemte, hurusom kommittéen dels begagnat flere genom Engelska associationer redan förut verkställda preliminär- eller okulär-undersökningar och dels låtit anställa sådana, samt gjort resor längs de uppgifna linierna och, med ledning af iakttagelser och upplysningar på stället, bestämt den definitiva utstakningen af hvarje banlinie m. m., hvarefter kommittéen i fråga om norra stambanan andrager: att den kortaste och med afseende på den gynnsamma terrängen minst kostsamma sträckningen af denna bana otvifvelaktigt vore att framdraga densamma från Stockholm öster om Sigtunafjärden rakt på Upsala och derifrån till Gefle, men att, på sätt föreslaget vore, leda norra och vestra stambanorna i förening öster om Sigtunafjärden till Upsala, skulle medföra både hinder för den vigtigare trafiken och andra betänkligheter, ty, utom det att den vestra stambanan derigenom skulle förlängas med $2\frac{2}{3}$ mil, till stor olägenhet för den större trafiken emellan de vestra orterna och hufvudstaden, syntes en bana i denna rigtning ur militärisk synpunkt mycket olämplig, emedan den af en från öster kommande fiende lätt kunde ockuperas, och sålunda jernvägsförbindelsen mellan de norra och vestra landskapen och hufvudstaden blifva afskuren, då deremot en bana vester om nämde fjärd skulle blifva af mycken vigt för truppers skyndsamma samlande och förflyttning till de särskilda öfvergångspunkterna af vattendraget, för att hindra fiendens framryckande och sålunda skydda de bakom liggande orterna, — hvarföre också kommittéen, i enlighet med dessa åsigter, och för att bespara den stora och onyttiga kostnad, som skulle uppkomma genom att låta både norra och vestra stambanorna utgå från Stockholm i särskilda rigtningar, ansett tjenligast, att dessa banor framginge i förening från hufvudstaden öfver Almarestäke till Giresta i närheten af Örsunds å, och att den norra derifrån afveke öfver Säfva, Ramsta och Qvarnbolund till Upsala samt vidare fortsattes i nästan rak linie till Gefle, der den vester om staden sammanfölle med den från Falun under byggnad varande jernbanan; att afståndet mellan Upsala och Stockholm väl blefve i denna rigtning $2\frac{1}{4}$ mil längre än om linien ginge öster om Sigtunafjärden, men att olägenheten deraf för Upsala stad och omgifvande trakt syntes mindre betydlig och

icke förtjente afseende, emedan dessa orter vore i tillfälle att under sex månader af året begagna segelleden från Upsala för transporten af sina varor till Stockholm. Deremot skulle en $2\frac{2}{3}$ mils förlängning af vestra stambanan verka hämmande icke allenast på den stora trafiken vesterifrån, utan särskildt på de inom vestra Upland och östra Westmanland i banans grannskap belägne sädesrika trakter, hvilkas förmånligaste afsättning blefve på Stockholm under alla tider af året; på grund hvaraf, och då den jemförelsevis mindre trafiken från Upsala-trakten icke borde gynnas på bekostnad af den större och vigtigare från vestra delarna af landet, afseende icke syntes böra fästas vid den bland öfriga underdåniga framställningar af kommittéen förut särskildt omförmälda om vestra banans framdragande öfver Upsala, så mycket mindre, som den äfven i militäriskt hänseende vore olämplig.

Sedan kommittéen derefter beräknat ej mindre längden af den föreslagna norra stambanan, hvilken således omfattade linien från Giresta, der den utginge från den vestra öfver Upsala till Gefle, än äfven totalkostnaden, afhandlar kommittéen frågan om vestra stambanan och de tvenne alternativ, som i afseende på denna banas sträckning blifvit föreslagne, nämligen att draga linien från Jädra öfver Enköping, eller ock öfver Giresta; men då den förra linien likväl icke, såsom framgående nära segelled, skulle kunna medföra samma gagn för de inre orterna, som om den blefve aflägsnad derifrån och endast vid ändpunkterna närmade sig till eller berörde skeppningsorter, och då kommittéen efter anställd preliminär undersökning inhämtat, att terrängen vore gynnande för en linies ledande från Jädra öfver Giresta, Långtora och Sag-ån vid Strömsdal till Westerås, samt vid jemförelse af dessa alternativ-linier funnit, dels att den öfver Giresta väl blefve $\frac{7}{12}$ mil längre än den öfver Enköping, men att deremot norra stambanan, genom att från den vestra utgå vid Giresta i stället för Jädra, blefve nära en mil kortare, och att följaktligen anläggning af $\frac{5}{12}$ mil jernväg på det hela besparades, och dels att den berörde de sädesrikaste och fruktbaraste trakterna i vestra Upland och östra Westmanland, hade kommittéen ansett alternativet öfver Giresta äga företräde.

Såsom banans utgångspunkter från hufvudstaden hade tvenne platser kommit i fråga: den ena vid Klara sjö och den andra vid Nybrohamnen. Vid närmare betraktande hade likväl den förstnämda funnits mindre tjenlig, dels emedan bangården måste anläggas på mark med lös botten, hvarigenom kostnaden för bangårdsbyggnaderna skulle fördyras, dels emedan varutransporten emellan densamma och stadens upplagsplatser vid Mälaren och Saltsjön måste ske på längre väg, antingen med grundgående pråmar eller på axel, enär särskilda jernbanor för detta ändamål svårligen skulle kunna anläggas igenom Norrmalm och sjelfva staden. Utgångspunkten vid Nybrohamnen syntes deremot äga alla fördelar. Bangården kunde i dess närhet på fastare grund anläggas å den nu för

tegeltillverkning begagnade tomten emellan Sperlingens backe och Humlegårdsgatan, samt banan derifrån ledas till Nybrohamnen och sålunda komma i direkt beröring med den större skeppsfarten. Allt efter trafikens stigande behof kunde dessutom kajen derstädes jemte jernbanan utsträckas längs stranden af Ladugårdslandsviken ända fram till Andra Gardets kaserntomt, hvarigenom beqväm och rymlig plats kunde beredas för den lifligaste trafik, emedan de största fartyg kunde lägga till vid denna kaj och platsen innanför densamma bebyggas med nödiga magasiner. På dessa skäl hade kommittéen antagit, att från Nybrohamnen såsom utgångspunkt vestra stambanan borde framdragas genom stadens område öfver ofvannämde bangårdstomt, Humlegården och östra kanten af Träsket, och derifrån öfver Katrinedal, Jerfälla, Almarestäke, Tibble, Kalmarvik, Jädra, Giresta, Långtora, Strömsdal, Westerås, Wendle och Kolbäck till Köping, samt der ansluta sig till Köping-Hult-banan.

Efter att hafva beräknat lutningsförhållandena å den sålunda föreslagna linien och uppställt kalkyler öfver kostnaden för anläggningen af särskilda bandelar, antager kommittéen längden af hela vestra banan från Stockholm till Göteborg att blifva omkring 47 mil, samt kostnaden att uppgå till ungefär 33,000,000 R:dr, eller i medeltal räknadt 700,000 R:dr för hvarje mil. Från denna stambana skulle utgå trenne sammanbindningsbanor, nämligen: från Wendle i Westmanland öfver Qvicksund till östra stambanan vid Kambol, samt från Örebro: en till samma stambana vid Katrineholm och en till Askersund. Dessutom kunde bibanor läggas: från Strömsdal längs Sag-åns dal genom Sala mot Dalarne, eller ock från Westerås mot samma provins; från Köping till bergslagen vester om Strömsholms kanal; från Arboga och Örebro tvenne bibanor: den ena öfver Nora, dit bana redan vore öppnad mot sjön Vikern, och öfver Svart-elfven genom norra delen af Karlskoga bergslag till sjön Alkvettern, från hvilken kommunikation med Kristinehamn vore öppen medelst båtled till Sjöändan och jernbana derifrån, samt den andra banan genom Linde mot Nya Kopparberget; äfvensom på sträckningen genom Skaraborgs län trenne bibanor: en till Mariestad, en till Lidköping och en till Hjo, samt inom Elfsborgs län en till Borås.

Vidare beskrifver kommittéen närmare till rigtning och kostnad ej mindre de af henne föreslagna *nordvestra, östra* och *södra stambanorna*, än äfven de trenne sammanbindningsbanor, hvilka hon ansett böra bland statsbanorna upptagas, samt utvecklar derefter, i anledning af de från Södermanlands och Östergötlands län förut inkomna petitioner om vestra stambanans dragande söder om Mälaren, de skäl, som förmått henne vidhålla sin redan förut i denna fråga fattade öfvertygelse. Då dessa skäl, ehuru vestra stambanan redan blifvit förlagd söder om Mälaren, fortfarande gälla för en statsbana norr om nämde sjö, torde de förtjena att här i möjligaste korhet framhållas. Kommittéen anförer nämligen, att den af henne föreslagna vestra stambanan framginge, med undantag af öfvergången vid Almarestäke, genom fruktbarare och folkrikare landskap, än den södra, som genom-

skure endast Södermanland och blott vidrörde södra kanten af Nerikes sädesrika slättbygd. Denna större fruktbarhet och befolkning längs norra linien, i förening med den betydliga jernhandteringen inom de provinser den genomskure, måste föra med sig större produktion, större varuomsättning samt lifligare affärsrörelse, än som kunde äga rum inom de trakter af vestra Södermanland och södra Nerike, hvilka den södra banan skulle beröra. Produktionen af landtmannavaror utmed norra linien komme troligen äfven att betydligt tilltaga derigenom, att, efter bibanors anläggning från bruksdistrikten, allmogen ej mera behöfde anlitas för forsling, utan kunde använda tiden på jordbrukets förbättrande samt nya odlingar, hvartill en mängd lägenheter erbjöde sig. Det vore väl troligt, att, huru högt produktionen af landtmannavaror samt jerneffekter än kunde stiga inom Westmanland och Nerike, komme likväl, för besparing i transportkostnad, måhända hela jerntillverkningen samt en stor del spannmål att i första hand, utan att begagna mer än korta stycken af en längs segelleden löpande jernbana, föras till de vid Mälaren och Hjelmaren belägna städerna, för att vidare på Stockholm afyttras. Men som den ökade afsättningen äfven åstadkomme en lifligare affärsrörelse, såväl emellan nämde upplagsorter, som på hufvudstaden, så uppstode ock en lifligare persontrafik, och denna komme alltid att för tidsbesparing begagna jernbana. Dessutom syntes kunna antagas, att då den betydligaste delen af de födoämnen, som hufvudstaden dagligen behöfde, tillfördes densamma på axel från de i norr och nordvest närmast belägna orterna, denna tillförsel skulle på en jernbana alla tider af året fördelaktigt ske på flerdubbelt längre afstånd än nu, eller ända från det inre af Westmanland och norra Upland. Lades härtill, att under vintern, då seglationen på Mälaren vore stängd, allmogen behöfde föryttra största delen af sina landtmannavaror, kunde med skäl förmodas, att den, äfven på längre afstånd, hellre begagnade jernbanan för deras forslande till Stockholm, i ändamål att der omedelbart till exportören försäljas, än till nedsatt pris afyttrade dem till mellanhand uti närmast belägna städer, så vida transportafgiften bestämdes till måttligt belopp. Den förmodan, att trafiken på denna bana skulle blifva obetydlig i följd af hennes framdragande längs Mälaren, syntes således sakna all grund, hvilket ock kunde bestyrkas med exempel från andra länder, der jernvägar ofta ginge utmed segellederna, såsom jernbanorna längs de kanaliserade Seine-, Loire- och Rhône-floderne i Frankrike, samt Rhen och Elben i Tyskland. Kommittéen yttrar vidare, att i militäriskt hänseende vore en stambana norr om Mälaren af ännu mera vigt, alldenstund den största möjliga truppstyrka hastigast kunde på denna linie från de vestra provinserna samlas till försvar af de norr om och närmast Mälaren belägna orter, hvilka för en fiende vore mest blottställda, och för honom förmånligast att besätta, för att afskära förbindelsen mellan norra och södra delarna af riket, samt lättast att bibehålla, emedan han vore skyddad af Mälaren mot våra truppers anfall från söder.

Öfver det af kommittéen sålunda uppgifna jernvägssystem meddelas slutligen ett sammandrag, enligt hvilket de föreslagna fem stambanorna och tre sammanbindningsbanorna skulle utgöra en längd af 162⅔ mil och, efter beräkning af 700,000 R:dr för hvarje mil, erfordra en anläggningskostnad af 115,861,997 R:dr R:mt.

Öfverste Ericsons betänkande 1856.

Sedan Chefen för statens jernvägsbyggnader lemnats tillfälle att yttra sig angående sättet och ordningen för utförande af de utaf jernvägskommittéen sålunda föreslagna stambanorna m. m., afgaf han till Chefen för Kongl. Civildepartementet sitt betänkande i ämnet, hvarvid han äfven framställde sina åsigter rörande antalet och rigtningen af nämde stambanor samt redogjorde för de skäl, hvarpå han grundade sina, från nämde kommittés i vissa afseenden afvikande förslag. Då detta betänkande utöfvat ett stort inflytande på lösningen af jernvägsfrågan i sin helhet, torde detsamma äfven böra till sina hufvudsakligaste delar här återgifvas, så vidt det, i enlighet med den åsigt kommitterade här ofvan uttalat, kan sägas afse de frågor kommitterade fått sig till besvarande i nåder förelagda. I början af sagde betänkande yttras, att någon olika tanke rörande stambanornas hufvudrigtning dels från söder och dels från vester allt intill Nerike icke gerna kunde uppstå; men att deremot i afseende på detaljerna af utläggningen för vestra stambanans östra del meningarna syntes vara skiljaktiga. Som de redan påbörjade södra och vestra stambanorna utginge från Malmö och Göteborg, hade man i allmänhet vant sig vid den föreställning, att Stockholm utgjorde slutpunkten. Frågan förändrade sig till viss grad, om man utginge från Stockholm, och landets södra och vestra delar deremot ansågs såsom banornas slutpunkter. Stockholms läge invid en vik af Saltsjön och Mälarens utlopp, det mest fördelaktiga, satte staden i snabb förbindelse med de fleste delar af landet. De många vattenvägar som ledde till hufvudstaden måste derföre tagas i noggrannt öfvervägande, då linier för de nya kommunikationsmedlen, de under alla årstider lika nyttiga jernvägarna, utstakades. Från denna stad utginge nämligen trenne naturliga vattenvägar, hvilka förbunde en stor del af landet med dess hamnar, nämligen hafskusten söder- och hafskusten norrut, samt Mälaren och den dermed genom en kanal förbundna Hjelmaren, 16 mil rakt i vester. Vid utläggning af en jernväg från Stockholm anvisades man tydligen af dessa förhållanden att söka de inre delarna af landet, och att icke, utan särskilda vigtiga orsaker, leda banorna längs utmed norra eller södra hafskusten och lika litet utmed norra eller södra stranden af Mälaren. I midten af den en fjerdedels cirkel, som i norr inneslötes mellan Mälarens norra strand och hafskusten i öster uppåt Gefle, bodde en befolkning, som, idkande åkerbruk, bergsskötsel och andra näringar, fordrade lättare kommunikationer, om industri, välmåga och förkofran der skulle trifvas lika väl, som utmed kusterna af Mälaren och hafvet; och om inga naturhinder eller andra framstående orsaker mellankomme, bjöde ju princip och rättvisa, att, när en jernväg norrut från

Stockholm skulle anläggas, den då leddes i den ungefärliga midten af detta land, i midten af denna en fjerdedels cirkel, så nära som möjligt lika långt från de med Stockholm förbundna Mälare- och hafskusterna. Principen att lägga stambanorna på afstånd från hafskusten och våra inre segelbara vatten hade af jernvägskommittéen också blifvit antagen. Med hvarje steg, man i den antydda sträckningen aflägsnade sig från hufvudstaden, växte sidoafstånden till såväl Mälarens som hafvets kust, och i samma mån äfven kostnaderna och mödorna att besörja varuforslingen och persontrafiken. Ju mera dessa afstånd tilltoge, desto större blefve statens skyldighet att med sina krafter mellankomma och genom ändamålsenliga kommunikationsmedel sätta de aflägse boende i tillfälle att, i någorlunda bredd med de till läget bättre lottade, begagna sina för industriel utveckling och förkofran tillgängliga hjelpmedel. Ett talande bevis för sanningen af denna grundsats, i afseende på de norra orternas behof af banans rigtning genom det inre af landet, lemnade just Gefle-Dala-banan. Från midten af Dalarne eller trakten af Falun vore transportafstånden redan så förlängda och forsellönerna så höga, att åtskilliga varor, i synnerhet skogseffekter, icke kunde med någon fördel afsändas till närmaste afsättningsorter. För att undanrödja detta hinder mot all industriel utveckling, hade den enskilda företagsamheten med låneunderstöd från staten bragt en jernvägsbyggnad under arbete från Falun till hafvet vid Gefle, hvilken, lik hvarje bana som utsträcktes till befolkade och med rika naturalster försedda trakter, säkert skulle bära sin kostnad och återgälda derpå nedlagda kapital. Sådant måste äfven förhållandet blifva, om norra stambanan utsträcktes öfver Upsala, Sala, Dalelfven till Gefle-Dala-banan, och i framtiden på andra sidan denna mot de norra orterna. En bana, utlagd i denna rigtning, genomskure ju en landsort, som vore stor nog samt tillräckligt rik på produkter och folk, för att äga anspråk på en bana, som uteslutande hade afseende på denna orts egen rörelse och framtid. Sannolikt skulle också få delar af de jernbanor, som af staten komme att bekostas, säkrare gälda derpå nedlagda penningar, om den utstakades i detta med rörelsens naturliga rigtning och det inre landets fördelar öfverensstämmande läge; ty Norrlands, Kopparbergs och Gefleborgs läns samt största delen af Westmanlands och Uplands trafik skulle, sammandragen på denna bana, föras till och från hufvudstaden. Från Stockholm borde denna bana mot Upsala så mycket hellre ligga öster i stället för vester om Sigtunafjärden, som densamma i denna rigtning blefve kortast och lagd på den bästa lokalen, samt derigenom äfven mera tillgänglig för de stora delar af Upsala och Stockholms län, som i en böjning åt öster utsköte mot hafvet, då landet på vestra sidan om samma fjärd deremot vore genomskuret af ingående vikar, hvilka underlättade dess förbindelse med Mälaren och hufvudstaden. Det vore dock icke möjligt att på alla ställen tillämpa den eljest, i allmänhet taget, så sanna regeln, att lägga jernvägarna inuti landet, skilda från segelleder. Mellan Stockholm och Upsala t. ex. måste banan anläggas icke långt

från Sigtunafjärden, emedan det icke kunde vara skäl att böja den mera mot öster och derigenom förlänga vägen för den större, vigtigare trafiken. Att från Upsala, på sätt blifvit föreslaget, fortsätta linien rakt på Gefle, ehuru den derigenom visserligen blefve kortast, syntes icke vara det rätta; ty, för det första, kunde icke förbindelsen mellan Stockholm och Gefle på den kortaste vägen vara af den jemförelsevis stora vigt, som dessa städers förbindelse med de inre delarna af landet, helst man sjöledes kunde besörja forslingen dem emellan 6 à 7 månader om året, och, för det andra, skulle banan i sådan rigtning, isynnerhet till sin norra del, komma bra nära Östersjön, hvarigenom åter det inre landets intressen förbisåges och med detsamma äfven de tvenne städernas, hvilkas välstånd och förkofran, i likhet med andra städers, till en viss grad vore beroende af det angränsande landets. I stället för den föreslagna raka ledningen mot Gefle, syntes en vestlig böjning öfver Sala och derifrån öfver Dalelfven mot midten af Gefle-Dala-banan, såsom redan vore nämdt, bättre uppfylla rörelsens fordringar; ty då alla de hufvudsakliga transportvägarna i dessa trakter ledde från norr till söder, eller från norr mot Mälarens hamnar och hufvudstaden, på hvilka dessa orters invånare i sekler släpat sina tunga varor, så måste en jernvägslinie, som på tvären afskure dessa vägar, blifva den nyttigaste och den som bäst upphämtade rörelsen. Landtransporten förkortades derigenom för de varor, som komme norrifrån, med hela afståndet från banan till Mälaren af 3½ à 4 mil, och, i stället för forslandet på axel hela denna sträcka, kunde den billigare och skyndsammare transporten på jernväg begagnas, antingen till Westerås eller Upsala, hvarifrån sjöväg sedan vore öppen, eller ock direkte till hufvudstaden. Förhållandet blefve detsamma med alla de varor, som från Stockholm, Upsala och Westerås skulle befordras norrut. Att de omkring Sala och mot Dalelfven på kommunikationer så vanlottade bygderna skulle förbättras genom en sådan jernvägslinie, vore uppenbart. Gefle-Dala-banan skulle äfven vinna en stor tillökning i sin rörelse genom förbindelse med stambanan, då den stora trafiken från Dalarne, Gefle och norra provinserna på denna tvärbana sammandroges, för att sedan på stambanan fortskaffas mot söder, likasom de södra orternas handel och personförbindelser med de norra genom samma tvärbana skulle spridas både inåt Dalarne och mot Gefle.

Efter att vidare hafva utvecklat skälen för sin åsigt, att den norra stambanan icke borde anläggas rakt på Gefle, och uppställt grundsatsen, att de norr och söder om Mälaren belägna orter måste såväl i sina förbindelser med hufvudstaden som sinsemellan hafva hvardera sitt jernvägssystem, äfvensom i öfrigt anfört, att det vore af synnerlig vigt, det en gren af norra stambanan från Sala utsträcktes mot vester öfver Strömsholms kanal i närheten af Virsbo bruk, öster om Linde till Köping-Hult-banan vid Frövi och vidare på denna bana till Örebro och Arboga, dels äfven att, i afseende på utläggningen af en jernbana från hufvudstaden mot söder, uppstode alldeles samma förhållande som på norra si-

dan, eller att landet äfven åt detta håll inneslötes på ena sidan af Mälaren och på den andra af Saltsjön, och att jernvägen äfven här, så nära som möjligt, borde läggas midt emellan dessa vatten i närmaste öfverensstämmelse med jernvägskommittéens förslag till rigtning af en bana åt söder eller sydvest, ända till Katrineholm i Södermanland, öfvergår Öfverste Ericson till frågan om läget för en bangård i Stockholm. Tvenne platser hade nämligen blifvit alternativt föreslagna till bangård för den söderifrån kommande trafiken, den ena vid Fatburssjön å Södermalm, och den andra i närheten af Danvikstull. För norra banan hade uppgifvits en särdeles lämplig lokal i närheten af Humlegården med ett sidospår ned till hamnen vid Nybron. De branta klipporna längs hela Södermalm och det stora vattendjupet intill dessa hade naturligtvis aflägsnat tanken på möjligheten att få södra bangården närmare intill staden; men hvarken möda eller penningar borde sparas, om detta mål kunde ernås, så mycket mindre om norra och södra banorna möjligen skulle kunna förenas å en och samma bangård och således utan afbrott löpa tvärsigenom staden. De oerhörda uppoffringar, man i andra länder gjorde för att i stora städer sammanbinda från olika sidor anlöpande jernbanor, der sådant från början blifvit förbisedt, vore ett varnande exempel för att i möjligaste måtto undvika att göra sig skyldig till samma försummelse i Stockholm. Frågans stora inflytelse på rörelsens och handelns beqvämlighet framhålles. Transporten af personer och varor från och till de nyssnämda föreslagna bangårdarna beräknas till omkring 130,000 R:dr b:ko årligen. Lades härtill kostnaden för tvenne bangårdar i stället för en, med husbyggnader, telegraf, tjenstemän och arbetare, dubbla uppeldade reservlokomotiv, dubbelt antal reservlastvagnar samt reparationsverkstäder m. m., så vore det ganska lågt beräknadt, om 180,000 R:dr b:ko antoges såsom en årlig vinst, i fall banan kunde föras direkte genom staden och en gemensam bangård åstadkommas för trafiken både från norr och söder. I följd af observationer, approximativa undersökningar och lokalens examinerande, kunde en jernbana framdragas från Hornstull rakt fram åt Mälaren midt för östra ändan af Långholmen, böjas öfver gården vid Heleneborg, utsprängas eller bildas i kanten af Södra bergen förbi fabrikerna vid Skinnarviken, och vidare framföras på en i vattnet utfylld bank, hvilken i en båge af 1000 fots radie fördes öfver den djupa viken från södra sidan till mynningen af Riddarholmskanalen, derifrån sedan utmed vestra sidan af denna kanal öfver Geijerska tomten och kajplanen framför Riksgäldskontorets hus på en jernbro till vestra hörnet af Strömsborg, och derifrån på en dylik bro vidare mot Tegelbacken, å hvars andra sida bangården skulle bildas dels genom inköp af några tomter och dels genom fyllning i Klara sjö. Från denna bangård kunde jernvägslinien sedermera genom undanrödjandet af några hus föras rätt fram förbi södra ändan af Repslagarebanan, öfver Trädgårdsföreningens tomt samt utmed sjöstranden förbi Sabbatsberg till höger om Rörstrand, öfver Karlbergsalléen till den linie, som i närheten af Solna kyrka fortlöpte mot Up-

sala. Med en sådan plan vunnes för rörelsen den största beqvämlighet inom hela staden och utmed dennas fleste hamnar, ty sidospår för hästkraft kunde utdragas framåt och genom Jernvågen till Stadsgården, från mynningen af Riddareholmskanalen utmed kajen förbi Flugmötet, Kornhamn och slussen till Skeppsbron, från samma kanalmynning utmed södra Riddarholmsstranden längs ångbåtsbryggan, och slutligen längs Tegelbackens lastkaj framåt Kungsholmen. På alla dessa ställen kunde lastvagnar afkopplas från ankommande bantåg, likasom derstädes samlas för de afgående. Till fördelarne af denna plan hörde äfven, att den gemensamma bangården, nära Röda Bodarne vid Klara sjö, vore belägen i hjertat af staden med närhet till hoteller och de större, mera trafikerade gatorna. På bankfyllningen mellan Södra bergen och Riddarholmen skulle göras tvenne med rörliga broar försedda öppningar för fartygs intagande i den hamn, som bildades innanför denna bank. — Enligt en specificerad beräkning skulle kostnaden för denna plans utförande approximativt uppgå till 2,000,000 R:dr b:ko.

Derefter behandlas frågan om vestra stambanans ledning norr eller söder om Mälaren. Då denna bana, lagd i den södra rigtningen, redan innan detta års slut torde blifva fullbordad, vore det utan ändamål att närmare angifva de skäl, som bestämde Öfverste Ericson att gifva företräde åt den södra sträckningen. En och annan omständighet, som sammanhänger med frågan om det af honom föreslagna jernvägssystem för orterna norr om Mälaren, torde likväl böra framhållas.

Westmanland borde, i afseende på sina kommunikationsanstalter, finna sig bäst lottadt, om det, jemte de från Mälarestranden utgående förbindelser med hufvudstaden och dennas strand tillgränsande provinser, finge en jernbana anlagd i ungefär midten af länet, på sätt den å kartan från Sala vesterut dragna linien anvisade. Det måste för Westmanland vara af vida större nytta att bida några år och få en bana, som uppfyllde rörelsens fordringar och för all framtid gagnade dess inre delar, der tyngden af transporterna kändes hårdast, än att tidigare erhålla en jernväg utmed Mälarens strand, som vore för rörelsen djupare inuti landet af mindre gagn och dessutom afskure möjligheten att för framtiden erhålla en bättre. Ehuru den norra stambanans utgrening från Sala syntes medföra den största nytta icke allenast för Westmanland, utan som föreningsbana mellan de norra och vestra provinserna, äfvensom för landet i allmänhet, så måste, i fall lokala svårigheter af den betydenhet uppstode i denna eller nära derintill liggande linier, att densamma af sådan orsak borde öfvergifvas, ett annat alternativ antagas, och detta syntes då lämpligast kunna utläggas i en linie från Sala öfver Westerås till Köping, och derifrån på Köping-Hult-banan mot vester. Denna linie hade relativt till den andra icke något annat för sig, än att den gåfve värde och gagn åt en redan genom enskild försorg påbörjad banbyggnad, hvilken i annat fall blefve utan särdeles nytta. Under alla omständigheter

syntes emellertid en särskild bana böra anläggas mellan Sala och Westerås för den stora mängd tunga varor, som från de orter, hvilka i flere rigtningar omgåfve norra stambanan, öfver Westerås på genaste och billigaste väg måste söka hamn vid Mälaren, för att på detta vatten sedan vidare mot Stockholm och andra trakter af landet fortskaffas. På samma väg skulle också en stor del tunga handelsvaror från Stockholm för billigaste transportkostnad komma till de närmast belägna provinserna. Den del af Stora Kopparbergs läns befolkning och varor, hvilka icke sökte vägen öfver Falun och direkte till hafvet vid Gefle, finge, på den föreslagna norra stambanan och hennes utgrening mot Örebro, kortaste väg till både Sala, Westerås, Upsala, Stockholm och vestra orterna. Hvad åter Upland anginge, skulle denna provins kanske draga största fördel af banan, anlagd på sätt jernvägskommittéen föreslagit öfver Örsundså, ehuru med 2½ mils krok öfver Upsala och derifrån rakaste vägen till Gefle; men af redan anförda orsaker strede detta emot både landets allmänna, de längre norrut belägna provinsernas samt Stockholms läns fördel. Den folkrika trakten närmast och nordvest om Stockholm skulle i första hand draga nytta af en bana vester om Sigtunafjärden; men endast med förbiseende af de 130 qvadratmil, som låge norr om denna trakt, kunde banan utläggas i denna rigtning. — Det hade i militäriskt afseende blifvit såsom en väsendtlig fördel anmärkt, att vestra stambanan, dragen norr om Mälaren, vester om Almarestäke, skulle få skydd af Sigtunafjärden mot en fiende som anryckte från öster. Detta vore ganska riktigt, men förfölle, om banan droges söder om Mälaren. Om hela den mot öster utskjutande delen af norra stambanan alltifrån Stockholm öfver Upsala till Sala också skulle förstöras af en fiende, hade sådant ringa inflytelse på våra norra militäroperationer och trupptransporter, så framt samma bana erhölle den föreslagna utgreningen mot vester, på hvilken förbindelserna norrut alltid kunde underhållas. — Samtlige de af Öfverste Ericson föreslagna jernvägarne utgjorde en sammanräknad längd af 153¾ mil, och deras utförande beräknades kosta 115,700,000 R:dr r:mt.

Öfverste Ericsons förrberörde betänkande afgafs den 18 November 1856, och under den 28 samma månad och år aflät Kongl. Maj:t sin proposition till Rikets då församlade Ständer angående utförandet af de större jernvägsanläggningar inom riket, hvilka borde af allmänna medel bekostas. Efter att hafva erinrat om Ständernas beslut vid föregående riksdag, redogör Kongl. Maj:t för jernvägskommittéens förslag till ordnande af det Svenska jernvägssystemet, äfvensom för hvad Öfverste Ericson, i strid med samma system, i sådant afseende anmärkt och föreslagit. I hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad kommittéen yttrat, uppställer Kongl. Maj:t derefter de grunder, på hvilka det system för anläggning af statens jernbanor hvilade, hvilket Kongl. Maj:t sålunda öfverlemnade till Rikets Ständers pröfning. I fråga om den linie, som under benämning af *vestra stambanan* skulle sammanbinda Stockholm med Göteborg, föreslår Kongl. Maj:t, Riksdagen 1856—1858.

att denna bana skulle läggas söder om Mälaren, på sätt Öfverste Ericson uppgifvit. Den *nordvestra stambanan* ansåg Kongl. Maj:t böra utgå från någon punkt på vestra stambanan mellan Porla och Hjulö i vestra Nerike, samt, i den rigtning som efter noggrannare undersökningar funnes fördelaktigast, såsom kommittéen föreslagit, dragas öfver Kristinehamn, Karlstad och Arvika till riksgränsen. Den för *södra stambanan* af kommittéen föreslagna sträckning mellan Falköping och Malmö, med bibana till Jönköping, fann Kongl. Maj:t ändamålsenlig och således böra antagas. Kongl. Maj:t gillade likaledes den för *östra stambanan* af kommittéen utstakade rigtning från Katrineholm på vestra stambanan, öfver Norrköping, Linköping och Tenhult på södra stambanan, med bibana från Tenhult till Jönköping. *Norra stambanan* ansåg Kongl. Maj:t böra läggas öster om Sigtunafjärden; och för denna sträckning, likasom för det derpå följande antagandet, att liniens fortsättande rakt på Gefle vore mindre lämpligt, anfördes de hufvudsakligaste af Öfverste Ericsons skäl i dessa afseenden. Men beträffande norra banans fortsättning från Upsala, så, ehuru Kongl. Maj:t godkände ett system, som afsåge att från Upsala öfver Sala draga nämde jernväg dels norrut mot Gefle-Dala-jernbanan, dels ock vesterut mot Örebro, och särskildt en bibana till Mälaren vid Westerås för upptagande af trafiken med tyngre varor, ämnade att från sistnämde stad sjövägen fortskaffas, ansåg Kongl. Maj:t likväl, då lokalundersökningar endast blifvit förrättade för vägen från Upsala till Sala, banan blott böra definitivt bestämmas att framgå till sistnämde stad, men att afgörandet af frågan om denna banas utgreningar derifrån borde bero på den ytterligare utredning af ämnet och de tekniska undersökningar i orterna, som dittills ej kunnat företagas eller afslutas, men likväl för en definitiv behandling af denna fråga, äfvensom för reglering af framtida förhållandena mellan staten och Köping-Hults jernvägsaktiebolag, torde vara af nöden, i hvilket afseende Kongl. Maj:t ville oförtöfvadt låta anställa de erforderliga tekniska undersökningarna, samt under tiden lemna öppet för de i saken intresserade att inkomma med de framställningar och statistiska upplysningar, hvilka för ärendets utredning kunde anses tjenliga, hvarefter Kongl. Maj:t ämnade till Rikets Ständer aflåta nådigt förslag rörande denna del af hufvudfrågan. Lika med kommittéen ansåg Kongl. Maj:t en *sammanbindningsbana mellan Örebro och Askersund* blifva af väsendtlig nytta och således böra bland rikets stambanor upptagas; hvaremot Kongl. Maj:t af anförde orsaker fann den af kommittéen ifrågasatta sammanbindningsbana mellan Katrineholm och Örebro icke vara behöflig; äfvensom Kongl. Maj:t ansåg kommittéens förslag rörande en sammanbindningsbana från Kambol öfver Qvicksund till någon punkt på en blifvande stambana norr om Mälaren böra då förfalla. Den af Öfverste Ericson framlagda plan att förena vestra och norra stambanorna i Stockholm ansåg Kongl. Maj:t böra antagas. Kongl. Maj:t föreslog slutligen, att de sålunda uppgifna jernvägslinierna måtte anses såsom stambanor, hvilka skulle anläggas och utföras genom statens omedelbara

försorg och på dess bekostnad, samt följaktligen utgöra allmän tillhörighet och stå under statens tillsyn och förvaltning. Dessa af Kongl. Maj:t föreslagna jernvägslinier beräknades utgöra i längd 135⅝ mil, hvaraf tillsamman omkring 11 mil å vestra och södra stambanorna vore under arbete och till en del fullbordade, samt erfordra en kostnad af 103,350,000 R:dr, hvaraf 7,500,000 R:dr redan blifvit af Rikets Ständer anvisade. För utförandet af dessa byggnadsarbeten enligt den af Öfverste Ericson uppgifna plan, till så stor del arbetena kunde under de närmast följande fyra åren medhinnas, äskade Kongl. Maj:t följande anslag, nämligen för år 1857 7,755,000 och för den kommande statsregleringsperioden eller åren 1858—1860 23,500,000 R:dr. Ränta och amortering å det kapital, som kunde komma att upplånas för berörde ändamål, beräknades till 3,637,550 R:dr, och såsom tillgång för bestridande af denna utgift vore afsedda de årliga öfverskottsmedlen, uppgående för tre år till 3,631,500 R:dr, hvilken summa således med den obetydliga skillnaden af endast 6,050 R:dr, allt riksmynt, motsvarade det uppgifna behofvet.

Statsutskottet, till hvars behandling öfverlemnats så väl den Kongl. propositionen, som ock de flere motioner, rörande särskilda jernvägsanläggningar, som blifvit i Riksstånden väckta, och deribland om statsanslag för jernväg ifrån Stockholm till Upsala öster om Sigtunafjärden, samt om statens medverkan till anläggande af en jernbana ifrån Westerås till Falun och Insjön, tillstyrkte Rikets Ständer: att antaga och fastställa ett visst system för utförandet af statens jernvägsbyggnader, enligt hvilket vestra stambanan borde framgå söder om Mälaren, samt norra stambanan förläggas öster om Sigtunafjärden öfver Upsala till Sala eller trakten deromkring, och vidare till någon i grannskapet af Storvik belägen punkt på Gefle-Dala jernväg; att, med gillande af den uti Kongl. Maj:ts nådiga proposition uttalade åsigt, att norra och vestra stambanorna borde inom hufvudstaden förenas, anslå erforderliga medel till anläggning af en större bangård å Norrmalm; att bevilja anslag för vestra stambanans påbörjande från Stockholm och dess fortsättning från Göteborg till och förbi Göta kanal; samt att för norra stambanans påbörjande och fullbordande till Upsala och fortsättning från Upsala till Sala, anvisa 5,000,000 R:dr; och sedan Utskottet tillstyrkt särskilda anslag till nordvestra och södra stambanorna, äfvensom till en del af sammanbindningsbanan emellan Örebro och Askersund, och derjemte till en bangård å Norrmalm, en mindre stationsgård å Södermalm samt inrättande af reparationsverkstäder i hufvudstaden, föreslog Utskottet, att Rikets Ständer måtte bevilja 150,000 R:dr för anställande af noggranna och fullständiga, icke allenast topografiska, utan äfven statistiska, landets industri och rörelse omfattande undersökningar, innan några andra jernvägsarbeten företoges än de, för hvilka anslag kunde vid då pågående riksdag blifva af Rikets Ständer anvisade. Deremot ansåg Utskottet sig icke, under för handen varande förhållanden, kunna tillstyrka statsbidrag till en jernbana emellan Westerås och Dalarne, synnerligast

som redan under föregående riksdag lån blifvit beviljadt för Gefle-Dala jernväg, till hvilket företags fullbordande nu ett ytterligare låneunderstöd af 600,000 R:dr jemväl blef af Utskottet föreslaget.

Inom Riksstånden, hvilka ansågo ett allmänt system för statens jernvägsanläggningar icke böra antagas, fattades för öfrigt i flere delar skiljaktiga beslut, och sedan, i fråga om vestra stambanans ledande norr eller söder om Mälaren, 2 stånd stannat emot 2, blef genom omröstning i Förstärkt Statsutskott denna tvist afgjord och anslag anvisadt för samma banas dragande genom Södermanland i enlighet med Statsutskottets förslag. Vidare beviljades medel för södra stambanans fortsättning, hvaremot Utskottets tillstyrkande af anslag för norra och nordvestra stambanorna samt banan emellan Örebro och Askersund icke vann Rikets Ständers bifall. Anslag blef icke heller beviljadt till en gemensam bangård i hufvudstaden, utan endast 321,000 R:dr anvisades till anläggande af en banstation å Södermalm med reparationsverkstad; och jemte det slutligen till Kongl. Maj:ts disposition ställdes 150,000 R:dr att användas för bekostande af noggranna och fullständiga undersökningar, godkände Rikets Ständer det af Utskottet föreslagna sätt för upplåning af erforderliga medel, uppgående till en summa af 20,000,000 R:dr att användas intill 1860 års slut. — Lån för åtskilliga mindre jernvägsföretag, jemte det af Statsutskottet tillstyrkta ytterligare låneunderstöd af 600,000 R:dr till Gefle-Dala-banan, blefvo särskildt beviljade, hvaremot motionen om anslag för en jernvägsanläggning från Westerås till Dalarne icke vann Rikets Ständers bifall.

Riksdagen 1859—1860.

Vid riksdagen 1859—1860 tillkännagaf Kongl. Maj:t uti nådig proposition till Rikets Ständer af den 17 November 1859, att en kommitté fått sig uppdragen ledningen af de undersökningar, till hvilka medel blifvit af Rikets Ständer anvisade; att denna kommitté haft till åliggande att, sedan förberedande tekniska och topografiska undersökningar ägt rum, genom sammanträden med Kongl. Maj:ts Befallningshafvande, Magistrater, Hushållnings-sällskap och andra sakkunnige personer, inhämta alla sådana upplysningar i afseende på de särskilda orternas industri och rörelse, produkter, odlingslägenheter, befolkningsförhållanden, behof af lättade kommunikationer m. m., som erfordrades för att på ett ändamålsenligt sätt kunna bestämma banornas rigtning och anläggningssätt och, vid valet emellan alternativa förslag till bansträckning inom en och samma trakt, afgöra företrädet dem emellan; samt att undersökningarna borde, i den mån tid och tillgångar medgåfve, omfatta vissa af Kongl. Maj:t bestämda banlinier.

Efter det Kongl. Maj:t redogjort för jernvägsarbetenas fortgång, förklarade Kongl. Maj:t sig väl erkänna behofvet och den stora vigten af en jernvägsförbindelses snara tillvägabringande mellan hufvudstaden och de norr om Mälaren belägna orter, underlättande af kommunikationen med Norge o. s. v., men som den summa af 25,000,000 R:dr, Kongl. Maj:t ansåge sig böra af Rikets Ständer äska, vore erforderlig för ett ändamålsenligt fortskyndande af de redan påbörjade

vestra och södra stambanorna, föreslog Kongl. Maj:t, att dessa medel borde användas för sagde ändamål, äfvensom för en sammanbindningsbana ifrån vestra stambanan vid Hallsberg till Örebro, samt öfverskottets anslående till fortsättning af södra stambanan. — Det underdåniga betänkande, förenämde undersökningskommitté till Kongl. Maj:t afgifvit, blef äfven till Rikets Ständer öfverlemnadt, men som det hufvudsakliga innehållet af detta betänkande, så vidt det vidrörer de frågor, öfver hvilka kommitterade nu hafva att sig yttra, här i det följande återfinnes, hafva kommitterade icke ansett nödigt att uti denna öfversigt af jernvägsfrågans behandling derför redogöra.

Statsutskottet behandlade Kongl. Maj:ts nådiga proposition i sammanhang med åtskilliga inom Riksstånden väckta motioner, ibland andra, dels att antingen låneunderstöd af statsmedel måtte beviljas till ett, för en jernvägsanläggning ifrån Stockholm till Sagån bildadt bolag, eller ock norra stambanans påbörjande och utförande till Almarestäke beslutas, — dels att Rikets Ständer måtte besluta norra stambanans påbörjande och fullbordande under nästa statsregleringsperiod öster om Sigtunafjärden till Upsala; och sedan Utskottet föreslagit Rikets Ständer att bevilja erforderliga medel i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts nådiga proposition, hemställde Utskottet, att förrberörde, af enskilda motionärer gjorda framställningar måtte af Rikets Ständer lemnas utan afseende. — Bland de enskilda jernvägsföretag, till hvilka statens medverkan och bidrag äskades, förekom äfven anläggning af en jernbana från Stockholm till Upsala öster om Sigtunafjärden, för hvilket företag till en början begärdes statens garanti af 4 procent årlig ränta å det erforderliga byggnadskapitalet 5,004,867 R:dr, hvilken begäran sedermera så förändrades, att räntegarantien måtte taga sin början först då jernvägen blifvit till hela sin längd för trafiken öppnad, och då bestämmas till 4 procent på såväl anläggningskostnaden, som den under byggnadstiden erforderliga räntan derå, eller å tillsamman 5,500,000 R:dr, då banan borde vara öppnad för trafik inom fjerde året ifrån den dag byggnaden påbörjades. — Vidare hade, äfven af enskild motionär, framställning blifvit gjord, det måtte till ett bolag, som bildat sig för en jernvägsanläggning från Stockholm öfver Almarestäke genom Upland och Westmanland till Sagån, af staten beviljas ett låneunderstöd af $\frac{2}{3}$ utaf byggnadskapitalet, eller ock räntegaranti af antingen 5 procent på halfva, eller 4 procent på hela den beräknade kostnadssumman 7,165,000 R:dr. Statsutskottet förklarade med anledning häraf, uti särskildt memorial af den 17 Augusti 1860, att statens tillgångar icke medgåfve anvisande af de anslags- och lånesummor, hvilka för dessa och några andra enskilda jernvägsföretag blifvit begärda, och då det icke heller ansågs rådligt, att staten under sådana förhållanden iklädde sig den räntegaranti som blifvit ifrågasatt, fann Utskottet, utan att ingå i pröfning af den större eller mindre vigt och betydelse, omförmälde jernvägsbyggnadsföretag kunde i förhållande till hvarandra anses äga, sig böra hemställa att de gjorda framställningarna måtte för närvarande förfalla; hvilket sistnämda utlå-

tande äfven godkändes af Rikets Ständer, sedan de förut, i öfverensstämmelse med hvad Utskottet tillstyrkt, uti underdånig skrifvelse af den 6 Juni 1860 anmält sig hafva beviljat de anslag, Kongl. Maj:t uti sin nådiga proposition äskat dels till fortsättning och fullbordande af vestra stambanan, dels till sammanbindningsbanan emellan Örebro och Hallsberg, och dels till fortsättning af södra stambanan.

De särskilda meningarne inom kommittéen.

Efter det kommittéen sålunda i allmänhet redogjort för de till ämnet hörande handlingar hon haft att tillgå, de statistiska upplysningar hon för egen del funnit nödigt insamla, och för jernvägsfrågans föregående behandling, öfvergår kommittéen till de frågor, som blifvit henne af Kongl. Maj:t till besvarande i nåder förelagda, samt till utveckling af de skäl, som ligga till grund för de förslag kommittéen härmed får afgifva.

Önskligt hade visserligen varit, att den enstämmighet i åsigter, som utmärkt de båda kommittéer, hvilka haft sig i nåder anbefaldt att uppgöra förslag till eller utreda frågor om lämpligaste sträckningen af stamjernbanor i riket, och detta i en vida större omfattning än den, som nu är afsedd, äfven varit rådande inom denna kommitté; men så har ej varit förhållandet. Enige i bemödandet att, så vidt möjligt, komma till en fullständig utredning af ämnet och att, efter bästa förmåga, söka det rätta, hafva kommitterade deremot om de slutliga resultaten af denna utredning stannat uti skiljaktiga meningar. Denna skiljaktighet låter till någon del sig förklaras deraf, att kommittéen haft att i första rummet lösa en fråga, som redan flere år tillbaka med mycken liflighet varit omtvistad, nämligen huruvida norra stamjernbanan borde dragas öster eller vester om Sigtunafjärden.

Då kommitterade enhälligt ansett staden Sala vara en punkt, dit en från Stockholm norrut gående jernväg under alla omständigheter borde ledas, hvilket också öfverensstämmer med de åsigter, hvilka tillförene både i officiela betänkanden och i enskilda framställningar samt under riksdagsförhandlingar gjort sig gällande, hafva kommitterade trott sig böra skilja frågan om norra stambanans rigtning i tvenne hufvuddelar, afseende den första: *vägen från Stockholm till Sala,* och den andra: *vägen från Sala till någon lämplig anslutningspunkt på Gefle-Dala-banan.* Dessa tvenne frågor kunna icke heller i följd af sakens natur sägas vara af hvarandra ovillkorligt beroende, och de mångfaldiga förhållanden, som, vid bestämmande af hela jernvägsliniens rigtning från hufvudstaden till någon punkt på nyssnämde bana, måste tagas i betraktande och äfven varit föremål för olika uppfattning af kommitterade, synas icke blott tillåta, utan till och med kräfva en förenkling i framställningen genom hvardera frågans behandling för sig.

Den enhällighet, med hvilken kommitterade ansett staden Sala vara en punkt, dit norra stambanan borde dragas, har emellertid lemnat rum för flere

skiljaktiga meningar rörande lämpligaste läget för en jernväg intilldess denna punkt kunde uppnås; hvaremot frågan om jernvägens fortsättning från Sala till Gefle-Dala-banan framkallat endast *en* meningsskiftning. Det har synts kommitterade vara lämpligt, om äfven till formen ovanligt, att förutskicka en kortfattad redogörelse för dessa skiljaktigheter, särdeles som en sådan redogörelse torde i det följande bidraga att klarare framställa frågan i sin helhet, på samma gång det icke lärer kunna nekas, att rättvisa derigenom vederfares minoritetens meningar.

Pluraliteten af kommitterade har ansett en stambana norr om Stockholm böra ledas öfver Almarestäke, *vester* om Sigtunafjärden, till Örsundsbro och med en grenbana derifrån till Upsala, samt ifrån Örsundsbro till trakten af Sevalla kyrka och vidare till Sala, äfvensom från sistnämde stad till Korsnäs station å Gefle-Dala jernväg.

Denna stambanans rigtning till hela sin längd, eller från Stockholm till Gefle-Dala jernväg, hafva endast undertecknade *Cronstedt* och *Sjöberg* ovillkorligen omfattat. Beträffande deremot först den sålunda bestämda linien *från Stockholm till Sala* hafva undertecknade *Frestadius* och *Starck* väl ansett banan böra gå vester om Sigtunafjärden till Örsundsbro med grenbana till Upsala, men i fråga om vägen från Örsundsbro föredragit den af jernvägsundersöknings-kommittéen alternativt uppgifna och jemväl undersökta linien från sistnämde punkt till Sala. Undertecknad *Hazelius,* som ansett sträckningen öster om Sigtunafjärden vara att föredraga, under villkor att banan sedermera blefve utlagd från Upsala till Örsundsbro och vidare öfver Sevalla till Sala, har likväl af den anledning, att pluralitet icke kunnat vinnas för en sådan mening, öfvergått på deras sida, hvilka förordat banans dragande *vester* om Sigtunafjärden till Örsundsbro med grenbana till Upsala, under antagande derjemte af banans fortsättning från Örsundsbro öfver Sevalla till Sala. — Å andra sidan hafva undertecknade *Bennich* och *Taube* gifvit företräde åt en bana *öster* om Sigtunafjärden till Upsala, och vidare derifrån i rak linie till Sala, i öfverensstämmelse med undersökningskommittéens ofvanberörde förslag.

Sedan härigenom blifvit gifvet, att flertalet inom kommittéen förklarat sig för linien *vester* om Sigtunafjärden, och de ledamöter, hvilka omfattat den motsatta meningen och tillika velat hafva linien från Upsala dragen rakt på Sala, ansetts böra särskildt yttra sig öfver banans rigtning från Örsundsbro till Sala, har, under förutsättning af banans utläggande öfver Örsundsbro, undertecknad *Bennich* gifvit Sevalla-linien och undertecknad *Taube* raka linien till Sala sitt förord, äfvensom begge ansett en grenbana böra i sådant fall utgå från Örsundsbro till Upsala; hvarefter, i fråga om jernvägens fortsättning *från Sala till någon punkt på Gefle-Dala-banan,* undertecknade *Frestadius, Cronstedt, Sjöberg* och *Starck* föredragit en linie från Sala till stationen Korsnäs på samma bana, då deremot

undertecknade *Bennich, Hazelius* och *Taube* ansett linien böra dragas till Storvik, som likaledes är en station på nyssnämde bana; varande den mellan den nu ifrågavarande norra stambanan och vestra stambanan föreslagna förening i hufvudstaden förordad af kommittéens alla medlemmar, med undantag af undertecknad *Cronstedt*.

För den norra stambanans utsträckning *vester* om Sigtunafjärden, öfver Örsundsbro med grenbana till Upsala, och från Örsundsbro öfver Sevalla till Sala, skola skälen, så vidt de statsekonomiska och topografiska undersökningar och utredningar, kommitterade haft att tillgå, det medgifva eller föranleda, här nedan utvecklas. I största korthet sagdt synes jernvägens sålunda föreslagna rigtning och utgrening finna sitt fulla berättigande i det obestridliga förhållande, att jernvägen, på detta sätt lagd, genomgår de folkrikaste och fruktbaraste orter, som en norr om Mälaren mot Dalarne ledande jernväg kan träffa, och tillika, genom en jemförelsevis obetydlig förlängning af vägen emellan Örsundsbro och Sala, möjliggör en lämplig förbindelse medelst jernväg emellan hufvudstaden, å ena sidan, samt Westerås och öfrige vesterut belägne orter, å den andra. Till stöd för den mening, som velat draga linien öfver Örsundsbro rakaste vägen till Sala, har såsom hufvudsakligt syftemål med norra stambanan blifvit antaget, att på samma gång förbinda de fruktbarare och folkrikare trakterne af Upland och Westmanland med såväl Stockholm som bergslagen, och tillika mellan Stockholm samt dess naturliga och förnämsta handelsområde lägga vägen i möjligast raka linie.

Den mening åter, som gifvit vägen *öster* om Sigtunafjärden till Upsala företräde, har hufvudsakligen åberopat, att på denna linie, som mindre täflade med vattenkommunikationerne, då den åtminstone på ena sidan hade ett större fastland, hvilket företrädesvis vore i behof af lättad kommunikation, samt på kortaste vägen förbunde Stockholm med Uplands hufvudort och sätet för rikets första universitet, skulle vara att förvänta lifligare person- och varutrafik, samt i följd deraf större inkomst än på linien vester om Sigtunafjärden, helst jernvägsförbindelsen med Upsala i sistnämde rigtning, förlängd något utöfver två mil, betungade person- och varutrafiken med i samma mån ökad kostnad, hvilken komme att öfverstiga transportkostnaden sjövägen och således icke skulle kunna, oaktadt tidsvinsten, med sjötransporten uthålla täflan; hvarjemte till stöd för raka linien från Upsala till Sala anförts, att denna genomginge i allmänhet ganska bördiga trakter, hvilka, om de ock vore södra delarne af Upsala och Westerås län i afseende på bördigheten något underlägsne, likväl ägde rika skogstillgångar som kunde tillföras de skoglösa kustorterna, och framför dessa förtjenade behjertande genom sin aflägsenhet från segelbara vatten; äfvensom att denna jernvägens rigtning öster om Sigtunafjärden till Upsala och derifrån rakt till Sala blefve för Norrlandstrafiken mera gagnande, än någon af de andra ifrågasatta banrigtningarne.

Undertecknad *Hazelius* har med sin särskilda mening om jernvägens rigtning från Upsala till Sala öfver Örsundsbro och Sevalla hufvudsakligen afsett, att jernvägen, sålunda lagd, måtte kunna på samma gång tillgodogöra sig den på rakaste vägen emellan Stockholm och Upsala antagligen lifligare person- och varutrafiken, genomgå bördigare trakter af Upsala och Westerås län än om vägen lades i rak linie från Upsala till Sala, samt underlätta åstadkommandet af den angelägna jernvägsförbindelsen mellan Sala och Westerås, hvilka syftemål vore af så öfvervägande vigt, att, om de ej kunde uppnås med mindre än att den, i och för sig betraktad, i vissa hänseenden fördelaktigare jernvägen öster om Sigtunafjärden till Upsala skulle gifva vika för den mindre ändamålsenliga öfver Bro och Håbo härad till Örsundsbro, sistnämde linie borde för fortsättningens skull gifvas företräde.

I fråga särskildt om banans rigtning från Örsundsbro till Sala har undertecknad *Bennich* slutit sig till böjningen öfver Sevalla, emedan derigenom åtminstone vunnes det i förhållande till hela jernvägens längd dock dyrköpta syftet, att omkring 2 mil af jernvägen, eller stycket från Sevalla till Sala, ginge i en med verkliga behofvet öfverensstämmande rigtning emellan Mälaren och det inre af landet; hvaremot undertecknad *Taube* ansett raka linien från Örsundsbro till Sala näst den från Upsala till Sala äga förtjensten att mera aflägna sig från kusten till det inre landet, än linien Örsundsbro-Sevalla, hvilken, lika med jernvägen från Stockholm öfver halföarne till Örsundsbro samt bibanan derifrån till Upsala, skulle följa den segelbara Mälaren.

För pluralitetens förslag, att jernvägen från Sala bör ledas till Korsnäs, äro skälen hufvudsakligen, att densamma, sålunda lagd i öfverensstämmelse med odlingens gång och utveckling inom Dalarne, endast på detta sätt är i stånd att underlätta och befordra den särdeles lifliga rörelse, som sedan sekler tillbaka förefunnits på denna väg i rigtning från norr till söder och tvärtom, och som i allt väsendtligt ännu äger rum, äfven sedan Strömsholms kanal samt jernvägarne mellan sjöarne Wessman och Norra Barken, å ena sidan, och Gefle-Dala jernväg, å den andra, blifvit fullbordade; hvaremot minoriteten i denna fråga tillstyrkt vägens dragande från Sala till Storvik, förnämligast på den grund, att Kopparbergs län genom nyssberörde kanal- och jernvägs-anläggningar samt Norbergs jernväg redan vore mer än de fleste andra delar af riket tillgodosedt, och att en jernväg emellan Sala och Storvik skulle dels komma att genomgå ett på jernverk synnerligen rikt, men på kommunikationer vanlottadt distrikt, dels ock på samma gång tillfredsställa den Norrländska rörelsens billiga fordringar på en jernvägsförbindelse med såväl Stockholm som det inre landet norr om Mälaren, hvarjemte jernvägens rigtning åt Storvik på lagom afstånd från hafvet utgjorde början af en det inre landet genomgående norra stambana, som, i mån af odlingens fortgång och behof, kunde fortsättas, då deremot linien Sala-Korsnäs, enligt mi-

noritetens mening, hufvudsakligen endast gynnade provinsen Dalarne, men ingalunda motsvarade vare sig bruksrörelsens behof eller en norra stambanas närvarande ändamål, än mindre tilläte stambanans framtida fortsättning.

Slutligen har pluraliteten funnit sig böra förorda sammanbindning af vestra och norra stambanorna genom Stockholm, mindre för den fördel, som derigenom kunde beredas sjelfva hufvudstaden eller den transitofart som kan vara att motse, än för de ojemförligt öfvervägande fördelar, hvilka derigenom måste komma landet och hela jernvägstrafiken på och från Stockholm till godo samt på en gång öka jernvägs-inkomsterna och minska förvaltnings-kostnaderna; hvarförutan sammanbindningsbanans utförande samtidigt med anläggning af norra stambanan möjliggör betydliga besparingar af anläggningskostnaden för särskilda banstationer m. m., hvilka, då sammanbindningen i allt fall snart blefve ett oundgängligt behof, skulle komma att utgöra ett förloradt kapital. Den kommittéens ledamot, som i denna del ensam varit af skiljaktig mening, har tillkännagifvit den åsigt, att med beslutet om en sammanbindningsbana, enligt det af Chefen för statens jernvägsbyggnader afgifna förslag, skäligen borde anstå intilldess sig visat, att den förmodade transitotrafiken genom hufvudstaden kunde göra en så dyrbar anläggning nödvändig. —

Kommittéens eget utlåtande.

Efter denna redogörelse för de inom kommittéen uppkomne skiljaktiga meningar och de för desamma anförda hufvudsakligaste skälen, återstår att framlägga grunderna för det förslag, som utgör uttrycket af pluralitetens åsigter i ämnet; hvarvid, i öfverensstämmelse med ofvan angifna fördelning, nu först bör afhandlas frågan om norra stambanans föreslagna rigtning

Linien Stockholm-Upsala-Sala.

från Stockholm vester om Sigtunafjärden till Örsundsbro med en sidobana derifrån till Upsala, samt vidare från Örsundsbro genom Sevalla socken till Sala.

Kommitterade anse sig härvid böra förutskicka den anmärkning, att de för sitt förslag, att den blifvande norra stambanan måtte utläggas i denna rigtning, icke hafva att åberopa några sådana allmänna satser, hvilka göra anspråk på att vara ett så kalladt system. Att använda sådana allmänna satser i de merendels temligen utvecklade frågorna om företrädet af olika jernbanerigtningar, hvilka frågor, för att rätt och samvetsgrannt kunna bedömmas, måste betraktas från så många särskilda och ofta mot hvarandra stridande synpunkter, är vanskligt, då det är gifvet, att en grundsats, tillämplig i ett fall, visar sig alldeles oandvändbar i ett annat, hvaraf äfven slutligen följer, såsom ock erfarenheten redan gifvit vid handen, att det så kallade systemet upphäfver sig sjelft i följd af de talrika undantag dess tillämpning kräfver. I andra länder, der man varit i tillfälle att egna mera omsorg åt jernvägsfrågans behandling, och der man i dessa ämnen redan vunnit en erfarenhet, som här ännu måste sökas, har man också för längesedan öfvergifvit tanken på blotta möjligheten att kunna uppställa några allmänt tillämpliga grundreglor för jernvägars sträckning. Vill man nöd-

vändigt hafva en allmän regel, så kan en sådan utan svårighet finnas. Den är lika enkel som anspråkslös och derföre äfven lätt förbisedd, samt innefattas i de få orden, att *en jernväg bör läggas der den är företrädesvis behöflig,* det vill säga, der rörelsens redan för handen varande utveckling, omfång och beskaffenhet göra trafikens underlättande nödigt. Denna regel har gällt och gäller fortfarande annorstädes i fråga om jernvägsanläggningar, och här i Sverge har denna regel sedan århundraden tillbaka varit den ledande, om äfven icke alltid riktigt uppfattade tanken, som till och med för vissa fall iklädt sig formen af lag vid alla andra väganläggningar, de må nu hafva haft till syfte att öppna en kommunikationsled genom den minsta socken eller genom det största landskap. Till denna allmänna betraktelse har kommittéen funnit sig föranledd af den sats, som den första jernvägs-kommittéen i främsta rummet uppställt, att nämligen jernstambanorna borde framdragas förnämligast genom de orter, hvilka, genom sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, af dessa icke kunde draga fördel. Denna sats förefaller vid första påseendet riktig och rättvis, men att den här i landet icke låter sig följdriktigt utföras, lika litet som den i andra länder varit uppställd och tillämpad, torde icke vara något tvifvel underkastadt; och att nämde kommitté äfven tvekade att betrakta den såsom fullt tillämplig, visar sig af den omedelbart följande förklaringen, att en stambana icke annat än undantagsvis borde på längre sträcka framgå parallelt med närbelägen segelled, men deremot korsa och beröra den vid sådana punkter, der den inre rörelsen antingen redan befunnes, eller kunde motses blifva för vissa orter koncentrerad. Huru regeln hittills blifvit tillämpad här i landet tillhör icke kommitterade att bedömma; men i fråga om den norra stambanans sträckning öster eller vester om Sigtunafjärden har denna grundsats blifvit så uppfattad, att Chefen för statens jernvägsbyggnader och undersöknings-kommittéen funnit lämpligt att föreslå den *östra* rigtningen, i följd hvaraf vägen skulle komma att löpa utmed och parallelt med en mycket trafikerad segelled, då deremot den första jernvägs-kommittéen måste antagas hafva på samma grund föredragit den *vestra* rigtningen. Undersöknings-kommittéen yttrar uti sitt ofvan åberopade betänkande, att der stora öppna sjöar och kanaler från hafvet leda djupt in i landet, måste de trakter, som omgifva dessa af naturen eller konsten danade segelleder, anses vara väl lottade i jemförelse med andra, som sakna dylika kommunikationer; och detta vore ett af hufvudskälen, hvarföre en af hela landet bekostad stambana icke borde anläggas invid och i samma sträckning, som de stora segelbara vattnen, enär det lika litet kunde vara jernvägarnes ändamål att göra dessa stora vattenkommunikationer umbärliga, som det låge inom möjlighetens gräns, att jernvägar kunde uppfylla ändamålet af låg transportkostnad så väl som dessa, helst de fleste af våra inre vattendrag ägde betydlig utsträckning och de dem förbindande kanaler nog stora dimensioner för att medgifva användandet af större såväl segel- som ångfartyg, hvilka i hastighet, beqvämlighet och förmåga att transportera stora

qvantiteter af varor lemnade föga öfrigt att önska. Det andra af bemälde kommitté anförda hufvudskälet är, att en jernväg bredvid och i samma rigtning som en större segelled saknade utsigt att erhålla en så stor trafik, att inkomsterna kunde betäcka underhålls- och driftkostnad, än mindre förränta och amortera byggnads-kapitalet, emedan ångbåtarne på våra stora sjöar nära nog täflade i hastighet med transporten på en jernväg utomkring dessas stränder, och såväl de som segelfartygen förde varor för flerfaldigt billigare pris. Detta gällde framför allt om Sverges tunga och föga värderika exportvaror, som bestode af spannmål, metaller och trävaror, och detta så mycket mer, som icke hastigheten, utan lägsta priset vore hufvudsak vid transporten af sådana ämnen. Om en jernväg i Sverge derföre skulle erhålla en lönande rörelse, så måste den, så vidt möjligt vore, undvika täflan med de segelbara vattnen och framdragas från kusterna genom inre, produktiva och från de förra aflägsna delar af landet. Det måste väl medgifvas, "att de segelbara vattnen tillfrysa och under en dryg del af året hämma vattenkommunikationen;" men den omtänksamme köpmannen i de inre sjöstäderne försåge sig vanligen, medan öppet vatten ännu funnes, med sina varulager för vintern, helst räntan på förlagskapitalet, isynnerhet på de större, tyngre och mindre värdefulla artiklarne, icke på långt när uppginge till samma belopp, som skillnaden mellan sjö- och jernvägsfrakten. Likaså stode bergsbrukets, skogarnes och tegelbrukens alster alla i för lågt värde, för att, annorstädes än der vattenväg saknades, begagna den dyrare jernvägstransporten; de kunde dessutom endast på öppet vatten exporteras, och de sistnämda blott sommartiden förbrukas. Deraf följde, att jernbanor, om de anlades utmed segellederna, icke hos oss kunde påräkna den större trafiken, och således ej heller hänföras till inrättningar af väsendtligt allmänt gagn, eller vara af något verkligt behof påkallade. Undersöknings-kommittéen erinrar likväl härvid, att om det ock, i ett land med så många naturliga eller konstgjorda segelleder som Sverge, mötte svårigheter att, vid systematisk utläggning af statens stambanor, öfver allt följa regeln att undvika deras utstakning utmed de segelbara vattnen, så vore dock alldeles nödvändigt, att undantagen blefve så få och af så ringa utsträckning som möjligt. Dessa allmänna satser hafva af undersöknings-kommittéen blifvit uttryckligen åberopade efter det vestra stambanans utläggande söder om Mälaren redan blifvit bestämdt, och frågan om den norra stambanan i följd deraf kommit i ett förändradt skick. Andra länders erfarenhet, bekräftad genom en blick på Europas jernvägskarta, visar dock, att man der i detta afseende utgått från alldeles mosatta åsigter. I England t. ex. hafva jernvägar blifvit lagde nära kusterna, som de nästan oafbrutet följa. I Frankrike äro de segelbara och stora floderna Loire, Garonne, Rhône och Seine likaledes åtföljda af jernvägar. Likaså äro i Tyskland på båda sidor om Rhenfloden och nära intill densamma jernvägar anlagde; och både utmed Ens och Weser löpa jernvägar. På samma sätt förhåller det sig med Elbefloden, som, från sitt utlopp

ända till och med inre delen af Böhmen, än på ena och än på andra sidan följes af jernvägar, hvilka i allmänhet föga aflägsna sig från flodbrädden. De segelbara sjöarne äro visserligen mera sällsynta i andra länder, men äfven vid sådana större vatten hafva jernvägar blifvit framdragne, såsom förhållandet är t. ex. med Genfer-sjön i Schweiz, hvilken på två sidor omslutes af jernväg. Odlingens gång har också öfverallt varit sådan, att floddalarne och de trakter, som gränsa intill större segelbara vatten, blifvit först bebyggde, och de äro än i dag mera befolkade än andra från vattenvägar aflägsna orter. Af detta obestridliga förhållande följer ock, att de orter, som stöta intill floder och insjöar, kunna lemna en större trafik, och deraf återigen uppstår det förhållandet, att de båda kommunikationsmedlen, långt ifrån att förringa hvarandras värde och nytta, så till sägandes räcka hvarandra handen och ömsesidigt tjena hvarandra; hvarför äfven i andra länder, hvarest mångsidiga forskningar i detta ämne skett, blifvit uppställd den emot den här antagna rakt stridande grundsats, att jernvägar, parallela med mycket trafikerade segelbara vatten, på ett och annat undantag när, förtjena att i första rummet utföras.

Betraktas saken i hela sin vidd, eller, med andra ord, de olika medel, hvarigenom personer och varor tillförene kunnat och numera kunna föras inom ett land, så finner man äfven, att landtransporten, öfverallt der landets natur sådant tillåtit, gifvit vika för sjötransporten; att, hvad detta senare transportmedel beträffar, ångkraftens användande till fartygs framdrifvande återigen tagit försteget för de seglande fartygen; samt slutligen att uppfinningen af jernvägar i sjelfva verket upphäft det företräde sjötransporten ägt framför landtransporten, utan att ändock transporten till sjös blifvit öfverflödig. Utomlands har man nämligen kommit till den öfvertygelse, att, genom rörelsens ofantliga tillväxt öfverhufvud, mångfaldigas äfven transporten till sjös, utan att denna drager transporten från farvägen till lands. Sjöfarten sjelf blir lifligare och mera omfattande, emedan den både förer varumassor till jernvägarne och af dessa emottager sådana, men icke derföre, att den undandrager dem denna tillförsel. Den genom den nya täflan med jernvägarne allt billigare fraktkostnaden på kanaler och floder, i förening med den omständigheten, att för några slag af varor, i följd af deras beskaffenhet, sjötransporten lämpar sig bättre, skall fortfarande förläna vattenvägen värde och lifaktighet; men de många genom jernvägstransporterna på en gång förverkligade stora fördelarne försäkra denna landväga transport om en afgörande öfvervigt, till och med om man hade flodernas rigtningar mer i sin makt och anläggningen af kanaler vore lättare. — Sålunda hafva åsigterna i detta ämne utbildat sig i andra länder, och, äfven med billigt afseende å flere för Sverge egna förhållanden, låter det svårligen tänka sig, att den här uppställda grundsatsen om omöjligheten för jernbanorna att täfla med vattenkommunikationerna, i afseende hvarå någon erfarenhet ännu icke här i landet finnes, skall tillerkännas större vitsord, än den annorstädes just på er-

farenhetens väg vunna insigt, att dessa kommunikationsmedel ömsesidigt befordra hvarandra.

Det kan väl synas, som kommitterade ägt mindre anledning att yttra sina betänkligheter mot den merberörda satsens allmänna giltighet vid det förhållande, att en från Stockholm norrut gående jernbana, antingen den ena eller andra rigtningen väljes, till följd af landets naturliga beskaffenhet icke kan läggas särdeles långt från vattenväg; men besynnerligt nog hafva den vestra rigtningens vedersakare funnit den motsatta rigtningen hafva ett alldeles afgjordt företräde. Både Chefen för statens jernvägsbyggnader och jernvägs-undersöknings-kommittéen hafva, såsom redan sagdt är, gifvit den senare sträckningen stödet af sitt förord. Nämde kommitté har nämligen yttrat, att en jernväg från Stockholm öfver Örsundsbro till Upsala skulle gå öfver en af Mälarens vikar nästan kringfluten trakt samt med hela sin längd utmed segelleder, hvarifrån den icke på något ställe blefve mer än högst ½ à 1 mil aflägsen; i följd hvaraf det förmenas vara uppenbart, att den på en så instängd lokal hvarken kunde upphämta någon särdeles stor passagerare- eller godsrörelse, eller på något sätt gagna det öster om Sigtunafjärden belägna landet mellan Stockholm och Upsala. Men ehuru detta land, eller större fastland, såsom det också för jemförelsens skull understundom blifvit kalladt, äfven ligger mellan tvenne vatten, fastän med vida större afstånd från hvarandra, än vattnen som begränsa landet vester om Sigtunafjärden, så har dock undersöknings-kommittéen visat sig så litet benägen att draga jernvägen skild från segelled, att samma kommitté deremot tillstyrkt, att vägen måtte läggas utmed Sigtunafjärden och vidare längs Fyrisån ända fram till Upsala, hvarigenom det större fastlandets förmenta behof af jernvägskommunikation föga synes hafva blifvit tillgodosedt. Det torde derföre vara bäst att icke fördjupa sig i en på denna grund omöjlig bevisning för de båda motsatta jernbanesträckningarnes relativa företräden; ty huru man än betraktar saken och huru man än uppfattar de båda kommunikationsmedlens inverkan på hvarandra af nytta eller skada, är det dock alldeles gifvet, att man på en sådan bevisningsväg icke kommer till något afgörande resultat, och att frågans betraktande samt en jemförelse emellan de båda linierne förnämligast under denna synpunkt sakna skäl för sig, då andra för samma frågas afgörande bättre och säkrare grunder finnas att tillgå. —

Egidyska metoden.

Uti det föregående hafva resultaten af de inom kommittéen uppgjorda statistiska beräkningarne blifvit framlagde. De utfalla, såsom ock redan visadt är, till förmån för linien vester om Sigtunafjärden, enär denna i afseende på spannmålsproduktion äger företräde framför den andra linien. En af dessa beräkningar afser den trafik, som antages komma den ena eller andra linien till del, och är, såsom äfven blifvit uppgifvet, uppställd efter den så kallade Egidyska metoden. Denna metod lärer tillförene, likväl med några modifikationer, hafva

blifvit temligen allmänt följd i Tyskland, och åberopas äfven i det underdåniga betänkande rörande jernväg mellan Köping och Hult, hvilket den för detta ändamål nedsatta kommitté afgaf. Vid samma metods begagnande antog likväl nämde kommitté, med afseende på det i så många väsendtliga omständigheter olika förhållande här i landet mot det i Tyskland befintliga, vissa för persontrafikens beräkning förändrade grunder, hvilka äfven blifvit följda vid de kalkyler, som i detta afseende blifvit inom kommittéen uppgjorda för de båda jernbanesträckningar, hvarom fråga nu är. Så vidt kommitterade varit i tillfälle inhämta, skall allmänna omdömet om metoden vara, att på densamma icke kan grundas någon tillförlitlig beräkning öfver den trafik, som kan tillfalla en jernväg; och det vill äfven synas, som skulle metodens egen beskaffenhet skäligen kunna ingifva ett och annat tvifvel om densammas tillämplighet och värde. Emellertid lärer icke heller finnas någon annan, som vunnit mera förtroende eller gifvit säkrare resultat; och i allmänhet torde väl kunna antagas såsom säkert, att alla dylika försök att på förhand beräkna omfattningen af en jernvägs rörelse måste blifva ganska vanskliga. Undersöknings-kommittéen har också i detta afseende anmärkt, att, såsom orden lyda, "det icke kunnat ingå i dess plan att försöka uppgöra beräkningar öfver den sannolika qvantiteten af möjligen blifvande person- och godstrafik på stambanorna, dels emedan erfarenheten af hittills gjorda kalkyler i berörde afseende, såväl härstädes som i andra länder, visat, att desamma sällan blifva tillförlitliga äfven för kortare linier emellan tvenne platser, hvilkas industriela och kommerciela relationer till hvarandra synas hafva kunnat med den största noggrannhet bedömmas, dels derföre, att tid och medel skulle hafva anlitats med åsidosättande af andra vigtigare ändamål, om kommittéen skulle hafva ingått i så detaljerade forskningar, som erfordras för att med någon säkerhet beräkna det antal personer och den qvantitet af alla slags varor, som skola komma att transporteras på jernbanor af den utsträckning, som för Sverge är i fråga." I sammanhang härmed yttrar kommittéen, att "en beräkning, anställd efter dervid i utlandet vanliga metoder, måste härstädes blifva så mycket vanskligare, som de stora segelleder och sjöar, hvilka jernvägarne stundom korsa, stundom på större eller mindre afstånd följa, onekligen måste på jernvägstrafiken utöfva ett inflytande, som blott en framtida erfarenhet medgifver att bedömma, och hvilket i allmänhet i andra länder, der sådana vattenkommunikationer saknas, ej äger rum." — Detta omdöme instämmer sålunda i allo med det af kommitterade nyss afgifna, beträffande omöjligheten att utfinna någon säker grund för dylika beräkningar; och de af nämde kommitté anförda hinder mot mera detaljerade forskningar i ämnet torde kunna med lika goda skäl åberopas af kommitterade, som dock måste beklaga den ännu åtminstone befintliga stora bristen här i landet på sådane statistiska materialier, hvilka kunna utgöra en så vidt möjligt tillförlitlig ledning för en på faktiska förhållanden grundad jemförelse af alternativa jernvägsliniers företräden sinsemellan, ehuru sanningen

fordrar det medgifvande, att denna brist varit ännu större i fråga om redan beslutade eller utförda jernvägsanläggningar, än den för närvarande är.

Emellertid, och ehuru hvarken undersöknings-kommittéen, på sätt nyss är visadt, eller den äldre jernvägskommittéen, eller Chefen för statens jernvägsbyggnader tillerkänt den Egidyska metoden något vitsord vid uppgörandet af förslag till jernbanerigtningarne i landet, har dock denna metod blifvit tillitad och anförd såsom en alldeles obestridlig auktoritet till förmån för en jernbanas utläggande *öster* om Sigtunafjärden; och man har på grund af en sådan beräkning trott sig kunna antaga, att jernbanan, om den lades i denna rigtning, eller, med andra ord, på kortaste vägen mellan Stockholm och Upsala längs segelleden mellan dessa städer, skulle med hänseende till inkomst och behållning lemna så lysande resultat, att denna jernväg komme att icke allenast blifva jemförlig med, utan till och med öfverträffa hvarje annan redan utförd eller tillämnad jernväg i riket. På den Egidyska metoden grundade beräkningar hafva nämligen blifvit uppgjorda för bedömmande af den vinst, ett för detta jernvägsföretags utförande bildadt aktiebolag kunde hafva att förvänta. Denna metod, tillämpad på tvenne olika sätt, skulle ådagalägga, att denna jernväg komme att befaras, i ena fallet, af 130,370 personer, hvilka tillsamman reste 1,060,163 mil och lemnade jernvägen en inkomstsumma af 357,804 R:dr, och, under andra förutsättningen, af 132,375 personer, som tillsamman reste 1,066,691 mil, hvaraf uppstode en inkomst af 360,008 R:dr, eller, om ett medeltal af dessa båda summor toges, 358,906 R:dr, som, med tillägg af den till 287,314 R:dr beräknade inkomsten för godstrafiken samt 3,780 R:dr för postföring och allehanda transporter för kronans räkning, utgjorde tillhopa 650,000 R:dr, hvilken summa åter, efter afdrag af den trafik, som fortfarande komme att tillflyta vattenkommunikationen, motsvarande 117,500 R:dr, samt drift- och underhållskostnaden, upptagen till 232,500 R:dr, slutligen skulle gifva en nettobehållning af 300,000 R:dr, allt riksmynt och för år räknadt.

Men oafsedt dessa beräkningar, hvilka troligen icke uppfattas, och derföre, om de äfven kunde tillerkännas något värde, icke heller uppskattas af den stora allmänheten, har man uti den särdeles lifliga och inkomstbringande trafik, som sjöledes äger rum emellan Stockholm och Upsala, trott sig finna alldeles osvikliga bevis på den östra jernvägsliniens företräde framför den vestra. Denna grund för antagandet af den östra liniens öfverlägsenhet torde dock, vid närmare betraktande, befinnas vara, om möjligt, ännu mindre tillförlitlig. Först och främst är det obestridt, att den egentliga varutrafiken, eller, i allmänhet taladt, allt tyngre gods måste under den del af året, då segelleden är öppen, begagna denna transportväg; och, för det andra, får man icke af den lifliga persontrafik, som under nämda årstid på samma väg förefinnes, sluta till en i förhållande derefter ännu större persontrafik under den årstid, då sjökommunikationen icke kan begagnas och jernvägen sålunda blefve nära nog det enda, eller åtminstone

det förnämsta kommunikationsmedlet emellan de båda städerna, eller emellan dem och mellanliggande orter, eller emellan dessa inbördes. Denna persontrafikens nuvarande liflighet på vattenvägen är naturligtvis till en icke ringa del att tillskrifva detta transportmedels billighet och hastighet, ställda i jemförelse med dessa båda faktorers motsats, om landvägen begagnas. En jernväg åter, antingen den lägges öster eller vester om Sigtunafjärden, måste äfven under seglationstiden draga till sig trafik både af personer och lättare gods. Men segelleden mellan Stockholm och Upsala skall dock, hvilketdera jernvägs-alternativ än må väljas, alltid förblifva en af persontrafik gynnad kommunikationsled. Den mängd af större och mindre egendomar, som ligga nära intill och på ömse sidor om segelleden, bör alltid kunna tillförsäkra sjövägen om möjligheten att erhålla en vinstgifvande täflan med jernvägen, ty de invid eller i närheten af segelleden boende — och till dem hörer det år från år tillväxande antalet af personer, hvilka under den vackra årstiden utflytta från hufvudstaden och just för den billiga och lätta kommunikationen tillfälligtvis bosätta sig utmed segelledens stränder — hafva naturligtvis alltid en gifven fördel af att begagna sjövägen. Denna omständighet i förening med den, att Upsala, såsom universitetsstad, vissa tider af året i hög grad ökar antalet af passagerare på ångbåtarne, utgör också förnämsta orsaken till den redan omordade lifligheten på denna segelled. — "Men," invänder man, "lägges jernvägen vester om Sigtunafjärden, så ökas derigenom väglängden med mer än två mil, och detta skall blifva till men för jernvägen i anseende dels till den längre tid, resan på den längre jernvägen kräfver, jemförd med den tid som åtgår på den kortare linien, dels ock den högre afgift, hvarmed passageraretrafiken i förra händelsen kommer att betungas." — Beträffande tidsförlusten, som i förra fallet kan uppskattas till 40 eller högst 45 minuter, lärer väl få medgifvas, att den föga eller intet kan inverka på omdömet om den ena eller andra liniens företräde. Deremot äger invändningen i fråga om den större kostnaden obestridligen en viss vigt, så vida man icke får tänka sig, hvad som dock icke synes vara någon orimlighet, att passagerareafgifterna på jernvägen nedsattes under den tid denna väg hade att täfla med sjökommunikationen. I allt fall får man icke hafva blicken uteslutande fästad på kommunikationen emellan Stockholm och Upsala. Frågan har andra och större synpunkter, från hvilka hon måste betraktas. Dessa skola i det följande närmare vidröras och kommitterade då komma i tillfälle att visa, det de anmärkta olägenheterna af tidsförlust och större passagerareafgift skola till fullo motvägas af den större vinst det allmänna har att påräkna af en stambana, hvars förnämsta syftemål *icke* är att bereda den kortaste jernvägsförbindelse emellan hufvudstaden och universitetsstaden.

Jernvägs-undersöknings-kommittéen har sökt visa, huru de båda ifrågavarande linierna skulle förhålla sig till hvarandra i afseende på en sannolikt blif-

vande trafik, samt för utredning af denna fråga, och då åsigterna om den större eller mindre trafik, som på olika vägar komme till Stockholm, vore särdeles stridiga, förmält sig hafva under en tid af 10 månader, eller från den 1 December 1858 till den 30 September 1859, låtit hålla anteckning öfver den landväga trafik, som anländt till Stockholm dels öfver Almarestäke, med särskild observation på den del af samma trafik som kommit från Westerås och Enköping, dels från Upsalasidan öfver Rotebro, samt dels från Södermanland och Södertörn öfver Fittja. Enligt de sålunda hållna anteckningarna hade, under omförmälde tio månader, antalet passerade hästar utgjort vid Rotebro 119,674, vid Ekolsund 8,998, samt vid Almarestäke och Ekolsund tillhopa 57,507. Dessa observationer skulle, enligt nämde kommittés åsigt, bestyrka, hvad som i betraktande af landets belägenhet utmed dessa vägar redan på förhand borde kunna antagas, att nämligen den största trafiken ginge öfver Rotebro med 46,4 procent af sammanräknade antalet hästar på alla ställena; dernäst öfver Fittja med 31,3 procent, öfver Almarestäke från norra orterna samt trakten mellan Ekolsund och Stäket med 18,8 procent, och slutligen öfver Ekolsund från Enköping och Westerås med endast 3,5 procent; hvarföre äfven resultatet af dessa iakttagelser, hvilket utvisade mer än dubbelt så stor trafik öfver Rotebro som öfver Almarestäke, förmenades tala för norra stambanans anläggning öfver Upsala öster om Sigtunafjärden.

Att dessa anteckningar varit eller kunnat vara med verkliga förhållandet öfverensstämmande, våga kommitterade betvifla och kunna i allt fall icke godkänna de på samma beräkningar grundade slutsatser. Vid det i Upsala den 8 Februari 1859 inför tvenne af undersöknings-kommittéens ledamöter och länsstyrelsen med vederbörande hållna sammanträde, framhöll en af dessa ledamöter såsom önskligt och nyttigt att, till en närmare utredning af trafikens förhållande på olika vägar inom länet, måtte inhämtas upplysningar om beloppet af de afgifter, som, för år räknadt, blifvit uppburna vid de broar, der sådan afgift ägde rum. Deremot gjordes den otvifvelaktigt ganska riktiga anmärkning, dels att man i detta afseende icke kunde förvänta tillförlitliga uppgifter af dem som uppbure bropenningarne, emedan de på arrende innehade broarne, dels ock att under flera månader af året, eller den tid för hvilken dessa afgifter väl egentligen afsåges, en stor mängd af trafikerande begagnade sjövägen, i hvilket sistnämde afseende särskildt framhölls det då obestridt lemnade förhållande, att, så ofta isvägen öfver Mälaren med dertill hörande mindre vattendrag kunde begagnas, färdades $\frac{99}{100}$ af resande från Håbo och Bro härad Sigtunafjärden samt vidare Skarfven, Edsviken och Brunnsviken till Stockholm, och således förbi Rotebro. Detta vid nämde tillfälle obestridda förhållande visar i och för sig tillräckligt otillförlitligheten af dessa beräkningar för bedömmande af trafiken vid de angifna olika punkterna. För att dessa beräkningar skolat kunna åtminstone närma sig verkliga förhållandet, hade fordrats, hvad som af lätt insedda orsaker

icke låtit sig utföras, nämligen att anteckna och beräkna de olika utgångspunkterna för den vid Rotebro synliga betydliga öfvervigt af trafik. Undersökningskommittéen har icke heller egnat någon uppmärksamhet åt denna sida af frågan; och det är derföre icke möjligt att finna beloppet af den trafik, som, framgående öfver Rotebro, kunde anses tillhöra den östra liniens trafikområde till skillnad från den, som, äfven gående öfver Rotebro, bort räknas den vestra linien tillgodo. Utom den redan anmärkta omständigheten i fråga om trafiken under vintertiden emellan tvenne härad i Upsala län och Stockholm, måste man äfven från totalbeloppet af trafiken vid Rotebro under samma årstid, så vidt denna trafik räknas östra linien till fördel, afskilja den rörelse, som icke allenast från öfriga delar af södra och sydvestra Upland, utan äfven från Dalarne och östra Westmanland tager vägen förbi Rotebro till Stockholm, ty det lärer väl icke kunna bestridas, att denna senare trafik måste gå öfver Almarestäke den tid isvägen icke kan begagnas och i följd deraf äfven föras den vestra och icke den östra linien till godo. Då sålunda är visadt, att större delen af trafiken från vester vintertiden icke blir synlig och således icke kan antecknas vid Almarestäke, emedan den har sin väg i sydligare rigtning öfver Mälaren till Stockholm, har ju äfven derigenom grunden för den östra liniens antagna betydliga öfvervigt förfallit. Men ännu en omständighet tillkommer, på hvilken synnerlig uppmärksamhet måste fästas, och denna omständighet gäller trafiken icke allenast under vintern, utan ock under öfriga delen af året. Den är, att ju närmare intill centralpunkten för all slags rörelse, det vill här säga hufvudstaden, man väljer ställe för sådana observationer, desto större skall man finna rörelsen vara; och då väglängden emellan Almarestäke och Stockholm utgör 2½ mil, men emellan Rotebro och Stockholm 2 mil, eller vintertiden, då den ofvan uppgifna isvägen begagnas, endast 1½ mil, så finnes ju i detta förhållande en allmän orsak, som tillräckligt förklarar det vid Rotebro antecknade större hästantalet, för att nu icke tala om huru stor vigt i dylika fall ligger på ordentligheten och den goda viljan hos de personer, hvilka få sig en så grannlaga och visserligen äfven ganska mödosam, natt och dag under tio månader fortgående anteckning anförtrodd.

Med resultatet af sina sålunda gjorda iakttagelser har bemälde kommitté funnit öfverensstämma förhållandet med antalet utgångna skjutshästar vid de särskilda gästgifvaregårdarne norr om hufvudstaden. Samma kommitté har likväl endast exempelvis åberopat två af dessa gästgifvaregårdar, eller Rotebro och Barkarby, hvarest hästantalet år 1855 utgjorde 3,814 vid den förra och 2,956 vid den senare stationen. Den betydelse Rotebro sålunda skulle kunna tillmätas framför Barkarby, i betraktande af det å förra stället utgångna större antalet hästar, kan väl icke sägas vara ådagalagd genom det angifna förhållandet. Till en närmare utredning af frågan i denna del och till någon ledning för det omdöme, som derpå skulle kunnat byggas, hade otvifvelaktigt fordrats en mera utsträckt jemförelse.

Enligt undersöknings-kommittéens uppgifter är de olika liniernas längd, räknad från Stockholm till Upsala, följande: östra linien 6 mil 6100 fot, vestra linien till Örsundsbro 6 mil 260 fot, samt bibanan derifrån till Upsala 2 mil 11600 fot. Hela den vestra linien skulle således blifva 8 mil 11860 fot, eller 2 mil 5760 fot längre än östra linien. Vore nu endast fråga om att på den kortaste väg förena Stockholm och Upsala, och hade man icke att fästa något afseende vid det mellanliggande landets behof af en jernvägsförbindelse med hufvudstaden, eller, med andra ord, förefunnes obestridliga skäl för att frigöra sig från hvarje tanke på behofvet af trafikens underlättande inom de orter, som en från Stockholm norrut gående jernbana, i denna hennes första och mest omtvistade del, har att genomlöpa, faller det af sig sjelft, att någon tvekan vid valet icke kunde uppstå. Den större väglängden af nära $2\frac{1}{6}$ mil skulle under dessa förutsättningar obetingadt gifva den östra linien företräde. Men då frågan icke kan eller får betraktas ur denna inskränkta synpunkt; då, af de tvenne städer, hvilka man är ense om att genom jernväg förena, Stockholm måste vinna största afseendet, såsom varande rikets hufvudstad och af ojemförligt större vigt och betydelse än Upsala; då vidare nyssberörde orters behof och fördel af den blifvande jernvägen äfven måste tillmätas större betydelse, än Upsala stads; och då slutligen banans fortsättning till dess hon träffar Gefle-Dala jernväg icke mindre måste afses, och denna omständighet också torde böra uppskattas högre än universitetsstadens önskningar och dess förmenta behof af den möjligast korta jernvägslinie till Stockholm; — så synes af allt detta följa, att Upsala stads intresse, sådant detsamma uppfattas af dess målsmän, skäligen icke bör bestämma valet emellan de båda linierna. De skäl, som vidare vid frågans behandling skola framläggas, torde, såsom kommitterade våga antaga, klarligen ådagalägga, att det allmännas fördel fordrar banans utläggande *vester* om Sigtunafjärden; och då, på sätt kommitterade föreslagit, en grenbana till Upsala ledes från hufvudlinien mellan Stockholm och Gefle-Dala-banan, kunna Upsala stads billiga anspråk anses vara tillbörligen afsedda. Den vestra liniens vedersakare hafva alltid framhållit, såsom företrädesvis anmärkningsvärdt, denna linies större längd af mer än 2 mil, det ofördelaktiga förhållande derigenom uppstode för persontrafiken emellan Upsala och Stockholm, och den uppoffring som just genom detta förhållande tillskyndades det allmänna, enär man å denna sida alltid antagit, att den minskning i inkomsten af persontrafiken, som genom banans förlängning uppkomme, omöjligen skulle kunna ersättas med inkomsten af den trafik, som genom vestra liniens antagande otvifvelaktigt skulle tillflyta från de folkrika och fruktbarare trakterna af Upland och Westmanland; men man har icke tvekat att icke allenast med likgiltighet betrakta den omständigheten, att östra linien är utan allt värde för just dessa trakter, eller södra och sydvestra delarne af Upland samt södra och sydöstra delarne af Westmanland, utan man har till och med förklarat dessa orters möjliga behof af en jernväg kunna till fullo tillfredsställas genom en sådan vägs

anläggande emellan Westerås och Sala, öfver hvilken senare punkt samt vidare öfver Upsala nämde orter sålunda skulle beredas en jernvägsförbindelse med den för deras produkters afsättning och i följd deraf äfven för persontrafiken vigtiga hufvudstaden. Lägger man afståndet mellan Westerås och Sala, 3½ mil, till de 11 mil 28600 fot, hvartill sammanräknade väglängden mellan Stockholm och Sala öfver Upsala beräknats uppgå, skulle sålunda denna företrädesvis behöfliga jernvägsförbindelse beredas genom en väglängd af mer än 15¼ mil och således genom en omväg af omkring 4 mil. Det vill dock synas, som borde man, vid jemförelse af den så betydligt större omväg, denna trafik sålunda måste göra, med den vägförlängning, den vestra linien komme att medföra för Upsala stad och trakten närmast deromkring, icke draga i betänkande att förklara den sistnämda ortens anspråk underordnade. Men det torde vara öfverflödigt att söka bevis för det påståendet, att en jernväg från Westerås till Sala och derifrån i nästan rak linie till Upsala samt vidare till Stockholm, enligt undersöknings-kommittéens förslag, i sjelfva verket vore utan någon nytta för nyssnämde delar af Upland och Westmanland. Upsala stad blefve i sådant fall den punkt, som komme att gynnas på bekostnad af alla andra vigtigare intressen, äfven om den vid tvistefrågans början hos en och annan väckta och måhända ännu närda förhoppningen, att denna stad, genom den dubbla förmånen att äga direkt vattenkommunikation med hufvudstaden och att blifva en hufvudstation på den norra jernstambanan, tillika skulle i en framtid kunna draga till sig de bergsbruksprodukter, hvilka sedan mycket lång tid tillbaka blifvit förda och ännu föras öfver Westerås till Stockholm, måste befinnas sakna all grund, och detta i betraktande deraf, dels att ifrågavarande produkter kunna i Westerås uppnå Mälarhamn på öfver 2 mils kortare afstånd än i Upsala, dels att Upsala, såsom kändt är, äger en mindre tjenlig hamnplats än Westerås och vida besvärligare segelled till Stockholm.

Upsala räknar för närvarande 8,795 mantalsskrifne invånare, och, med tillägg af de vid universitetet och de öfriga undervisningsanstalterna i staden studerande, hvilka minst halfva året der uppehålla sig, kan stadens folkmängd uppskattas till omkring 10,000 personer. Jemförd med flertalet andra svenska städer, är denna stad sålunda att betrakta såsom en vigtig konsumtionsort. Såsom en ort för handel och industri intager staden deremot icke något framstående rum. Stadens lif är hennes egenskap af universitetsstad och af denna omständighet väsendtligen beroende. Såsom upplagsort för mellersta Uplands spannmålshandel har staden visserligen en annan och icke ringa betydenhet, men handelsstad i egentlig mening kan hon icke sägas vara. Såsom residensstad för Upsala län och stiftsstad för erkestiftet har staden ytterligare en betydelse; men den största, icke allenast för staden sjelf, utan för länet, stiftet och hela riket, hämtar hon af att vara säte för rikets främsta universitet. Denna hennes sistnämda och förnämsta egenskap, i förening med den omständigheten, att hon är en af

Sverges äldsta städer, måste göra henne mera besökt af främlingar, än förhållandet kan vara med andra städer, som äga lika stor eller mindre folkmängd. Men Upsalas andra egenskaper af residens- och stiftstad få icke heller förbises vid uppskattningen af den persontrafik, staden af nyssnämde orsak kan påräkna. Det är gifvet, att för staden likasom för länet ligger vigt uppå, att den möjligast största del af det senare genom jernväg sättes i förbindelse med hufvudorten. Denna förmån beredes Upsala i vida högre grad genom den vestra linien än genom den motsatta, som från Stockholms läns gräns till Upsala utgör endast omkring ¾ och från staden till Westerås läns gräns högst 2½ mil, och sålunda gifver länet en jernvägslängd af endast 3¼ mil, då deremot, genom den vestra liniens antagande, väglängden skulle blifva från Stockholms läns gräns öfver Örsundsbro till Upsala nära 6 mil, och från Örsundsbro till gränsen mot Westerås län 1¼ mil, eller tillsamman inom Upsala län omkring 7¼ mil. Då nu vidare tages i betraktande, att den föreslagna raka linien mellan Upsala och Sala går igenom en, jemförd med länets södra och sydvestra delar, i odling, fruktbarhet och folkmängd mycket underlägsen trakt, synes väl äfven deraf obestridligen följa, att den vestra linien, särdeles om den beräknas i hela sin utsträckning, skall tillföra Upsala en högst betydlig både person- och varutrafik, hvilken måste vida öfverväga den ringa förlust, som möjligen kan uppkomma genom vägens förlängning emellan Upsala och hufvudstaden; ja, man skulle till och med kunna på goda grunder påstå, att Upsala, som i sådant fall blefve på en gång förenings- och slutpunkten för en, dels från Stockholm eller söderifrån, och dels från Gefle-Dala-banan eller norrifrån löpande jernväg, skulle just derigenom tillskyndas större fördelar, än genom att vara en transitopunkt på en utur det allmännas intresse så föga lämplig jernväg, som den öster om Sigtunafjärden med sin föreslagna fortsättning till Sala.

Frågan är i det föregående afhandlad med hänseende till persontrafiken. Att till ledning för omdömet derom icke kunnat lemnas några närmare uppgifter, är visserligen en brist, som dock af redan uppgifven orsak icke stått att afhjelpa. Det är också gifvet, att, uti ett i allmänhet så folkfattigt land som Sverge, persontrafiken måste vara i väsendtlig grad beroende af den trafik, som kan blifva en följd af orternas allmänna förhållanden med hänseende till produktion och industriel rörelse. Att särskilja person- och varutrafiken från hvarandra, eller fullständigt uppdraga gränsen emellan den ena och den andra, låter sig derföre icke göras. I det följande måste sålunda dessa båda i teorien och, hvad utlandet beträffar, äfven i verkligheten skilda frågor behandlas i ett visst sammanhang, som dock, så ofta ämnet det medgifver, skall lemna en öfversigt af hvardera frågan för sig.

Orternas önskningar.

Det torde nu till sakens utredande vara lämpligt att fästa uppmärksamheten vid de önskningar, som i fråga om jernväg från Stockholm till Sala blifvit yttrade inom de orter, denna väg efter de olika förslagen skulle genomgå, samt

att tillika redogöra för de hufvudsakligaste skäl, på hvilka dessa önskningar sig grunda. De källor, kommitterade i detta hänseende haft att tillgå, äro de redan förut omförmälda, vid sammanträdena inför undersöknings-kommittéens delegerade hållne protokoll, och de skrifter som vid samma tillfällen blifvit aflemnade.

Får man af den likgiltighet, som inom Stockholms län visat sig beträffande förslaget att draga jernvägen öster om Sigtunafjärden, sluta till vidden af de fördelar länets invånare anse sig deraf kunna vänta, så visar det sig, som om man i detta afseende icke gjort sig särdeles stora förhoppningar. Af den del utaf länet, som ligger norr om Mälaren, har ensamt Erlinghundra härad, hvilket jernvägen skulle genomlöpa, förordat densamma. Deremot är uti Lyhundra härad uttryckligen förklaradt, att då ortens varor förnämligast sjöledes fortskaffades, och orten genom sitt läge svårligen kunde komma att åtnjuta några af de fördelar, hvilka genom jernvägar tillskyndades andra orter, närde man den billiga förhoppningen att, genom det så kallade Hattsundets upptagande och utvidgande, få en behöflig lättnad i sjötrafiken.

Uti Upsala län är, såsom redan blifvit antydt, den östra linien förfäktad af Upsala stad och landsbygden deromkring, hvartill äfven bör räknas den nära gränsbygden af Stockholms län. De skäl, som å denna sida blifvit åberopade, äro redan vidrörda. Det är sålunda i sin ordning att uppgifva hvad man å andra sidan haft att andraga till stöd för den motsatta liniens företräde. I afseende derpå är en af åtskilliga större jordägare, och deribland ordförandena i Trögds, Bro och Håbo samt Åsunda hushållsnämder, undertecknad skrift förtjent af uppmärksamhet. Enligt denna kunde länet indelas i trenne med afseende på läge och produktion särskilda delar: den södra, vid betraktande af arealen, den folkrikaste och utan tvifvel bördigaste delen, bestående af nyssnämde Bro, Håbo, Trögds och Åsunda härad samt Lagunda härad; den mellersta, som utgöres af Hagunda, Ulleråkers, Bälinge, Rasbo och Vaksala härad; samt den norra, bestående af Örbyhus, Norunda och Olands härad. Af dessa tre hufvuddelar producerade den södra, och den till Stockholms län gränsande delen af den mellersta, spannmål, rot- och trädgårdsfrukter samt ladugårdsprodukter vida utöfver eget behof. Det till Westerås län gränsande stycket af den mellersta delen samt hela den norra vore deremot skogsbärande, den sista jemväl bruksidkande, och behöfde på grund deraf tillförsel af förenämde varor från de bördigare delarne. Dessa sistnämde åter hade, till följd af sitt läge, olika afsättningsorter för sina produkter, nämligen den södra: förnämligast Stockholm, med undantag för en del spannmål, som fördes till Westerås samt Westmanlands och Dalarnes bergslag; den mellersta: Upsala och till någon del, hvad spannmål beträffade, bruksdistrikten i den norra delen. Den spannmål, som af jordbrukare inom denna sistnämda del producerades utöfver eget behof, afsattes inom dervarande bruksdistrikt, eller på Gefle, hvaremot jernet hufvudsakligen sjöledes transporterades från kusten till Stockholm. Den södra delen utgjordes, med

högst få undantag, af en stor, särdeles bördig slättbygd — kommitterade skulle vilja kalla den en i allmänhet sädesproducerande bygd med stora slätter —, som ifrån söder utsträckte sig i vester till den angränsande Westmanlandsslätten och i norr till länets skogsbygd, der den vidtoge med eller inom Hagunda härad. Denna särdeles fruktbara bygd hade, för vidare utveckling af sitt jordbruk och af boskapsskötseln, behof dels af lättad afsättning för sina produkter, hvilken försvårades genom det långa afståndet af ända till 7 mil från Stockholm och 8 till 10 mil från bergslagen, hvarigenom äfven priset fördyrades på de förnödenhetsvaror som derifrån hämtades, dels ock af tillgång på skogsprodukter, på hvilka inom denna bygd vore fullkomlig brist (hvilket omdöme dock, enligt kommitterades förmenande, icke i allmänhet gäller om Bro och Håbo härad). Byggnadsmaterialier och bränsle måste af invånarne hämtas till höga pris på ett afstånd af 3 till 4 mil, hvilket försvårade nya bosättningar, föranledde brist på arbetare och motverkade alla byggnadsföretag. Genom nödvändigheten att underhålla den stora mängd hästar, som erfordrades för produkternas forsling, förtärdes eller förspilldes en stor del af det foder, som, till större nytta för ladugården och jordbruket, kunde användas till boskapens underhåll, oberäknadt den tid som under forslingen ginge förlorad. För denna sydliga del af länet vore den stora stråkväg, som, gående från Stockholm och vidare genom Grans socken, sedermera delade sig i fyra särskilda delar — nämligen: en öfver Örsundsbro till Upsala, den andra öfver Dalelfven till Gestriklands bergslag, den tredje öfver Sala och Hedemora till Falun, och den fjerde förbi Ekolsund till Westerås —, den enda af naturen sjelf angifna väg. En jernväg från Stockholm, hufvudsakligen i samma rigtning med denna mycket befarna och inom 5 till 6 mils utsträckning af 150,000 tunnland åker och äng af den bördigaste beskaffenhet omgifna väg, skulle för de derifrån utgående mångfaldiga produkter bereda en lättare tillförsel till hufvudstaden samt öfver Sala befordra afsättning till bergslagen för dessa produkter, jemte det den för den skogsbehöfvande slättbygden öppnade tillträde till den ofvanför liggande skogstraktens alster. Det inom länets sydligare del allt mera kända behofvet af lättad afsättning samt tillgång på förnödenhetsvaror, såsom fisk, salt, kalk, specerier, tobak och manufakturalster m. m., hade också tillskapat ett slags handelsort, hvarest, för beredande af tillgång på dessa varor till billigare pris än som i de aflägsna städerna kunde erhållas, ett i temligen stor skala drifvet bolag, under benämning af "varuanskaffningsbolaget", beredt utbyte af dessa varor mot slättbygdens produkter. Man hade invändt, att denna trakt, såsom i söder och öster gränsande till Mälaren, vore i mindre behof af kommunikationsmedel; men den största slättbygden låge på ett afstånd af 2 till 3 mil från Mälaren, och under den del af året, då landtmannen företrädesvis hade varor att aflåta, eller om hösten efter sädens och rotfrukternas inbergande, stängdes kommunikationsleden genom Mälarens isläggning. Under flere på hvarandra följande år hade seglationen på

Mälaren afstannat i början af November, just då skörden af rotfrukter slutat och innan landtmannen hunnit aftröska något af sin gröda. Exporten af spannmål från Stockholm till Norrländska hamnar eller utlandet fortginge deremot vanligen längre på hösten, oftast med förmånligare pris än under öfriga tider af året; men häraf droge landtmannen föga nytta, då, genom Mälarens tillfrysande och brist på andra kommunikationsmedel, tillfälle för honom saknades att, annat än på de vid denna tid ytterst svåra landsvägarne, få sin spannmål förd till Stockholm. Sådant vore äfven förhållandet med ladugårdens produkter, och sjökommunikationen vore följaktligen, särdeles på en ort der upplagsplatser saknades, af vida mindre vigt än man ville tillmäta densamma.

Uti Westerås län hade man, redan vid sammanträde inför länsstyrelsen den 10 Juni 1858, blifvit ense om följande tvenne förslag: det ena, att uti stambanesystemet för jernvägar i riket borde ingå en väg i nordlig rigtning från trakten af Westerås och trakten af Sala, derifrån åt trakten af Hedemora samt vidare norrut; och det andra, att stambanan från Stockholm genom Upland måtte dragas mot Örsundsbro och vidare vesterut öfver Sagån, så att dervid afsåges en lämplig förening med förstnämda bansträckning i rigtning dels mot Sala och dels mot Westerås, hvarifrån denna bana öfver Köping och Örebro borde förenas med den från Göteborg genom Westergötland under anläggning varande stambanan. Vid det den 10 Februari påföljande år inför länsstyrelsen och undersöknings-kommittéens delegerade i Westerås hållna sammanträde uttalade sig äfven pluraliteten af de närvarande för dessa förslag. Då afgaf äfven länets hushållningssällskap förslag till, bland andra, följande jernvägsförbindelser, nämligen: 1:o en jernväg i nordlig rigtning öfver trakten af Sala samt derifrån i rigtning åt Hedemora och vidare norrut, för upptagande af den öfverlägsna trafik, som ägde rum emellan Dalarne och Westerås; och 2:o en jernväg från Stockholm genom Upland mot trakten af Örsundså, derifrån vesterut mot gränsen af Westmanland samt vidare öfver Sagån i en sådan rigtning, att densamma der, i trakten af Sevalla kyrka, kunde utgrena sig såväl åt Sala, till förening med den i första punkten omnämde bana i nordlig rigtning, som ock åt Westerås, så att, på samma gång denna utgrening öppnade en lämplig jernvägskommunikation mellan Westerås och Stockholm, densamma tillika utgjorde förbindelsen mellan Westerås och Sala för den trafik, som på den i första punkten omnämde bana ginge till och från Dalarne, samt att jernvägen vidare fortsattes från Westerås i vestlig rigtning till förbindelse med Köping-Hults jernväg. Länsstyrelsen afgaf äfven sedermera, den 16 Maj 1859, utlåtande i saken, hvilket, såsom innefattande de i orten allmännast uttalade åsigterna, torde vara lämpligt att här återgifva i dess hufvudsakliga delar, så vidt de höra till nu förevarande ämne. Länsstyrelsen beräknar nämligen, att modernäringen, jordbruket, i Westmanland skulle öfverstiga bergshandteringens produktionsvärde med

emellan 1½ och 2 millioner riksdaler, detta senare antaget att uppgå till något öfver 4½ millioner riksdaler. Hvad af jordbruks- och ladugårdsalster blefve föremål för omsättning, kunde beräknas till nära 3 millioner riksdaler årligen. I Örebro län förhölle sig bergsnäringen till jordbruket som 5 till 3, och i Kopparbergs län låge bergsnäringen ännu mera öfver. Bergshandteringen blefve dock en hufvudfaktor äfven för Westmanland, och borde derföre vid anläggandet af jernvägar i länet afses i bredd med jordbruket och handeln, ehuru bergshandteringen, såsom beroende af tillgång på malm och brännmaterial jemte drifkraft, icke uti sig innebure en sådan kraft till utveckling och så stor sjelfständighet, som jordbruket och ladugårdsskötseln. Näst jordbruk och bergshandtering vore den tredje näringsgrenen, handeln, af största vigt i fråga om transporter och vid bestämmande af jernbanors rigtning genom länet; ty man borde besinna icke allenast handelns allmänna egenskap att vara ett medel för de öfriga näringarnes lyftning, utan ock det särskilda förhållandet, att Westmanlands läge gåfve handeln en stor vigt såväl för länets spannmålsproducerande trakter och bergslag, som äfven för de kringliggande provinserna, derigenom, att spannmål i mängd fördes till bergslagen, och att Dalarne behöfde från Stockholm hämta både tyngre varor, såsom salt, sill, strömming, lax, torrfisk m. m., som lättast transporterades sjöledes till hamnarne i Westmanland, samt kolonialvaror och andra lättare artiklar, hvilka jemte de tunga sökte transport till destinationsorterna; ty då Stockholm vore både för import- och exportvaror större och förmånligare stapelort än Gefle, syntes, oaktadt jernvägsanläggningen mellan sistnämde stad och Falun, den genom Westerås län gående stora trafiken mellan hufvudstaden och Falu län samt bergslagen, efter hvad erfarenheten började visa, icke komma att i någon betydligare mån förminskas. Beträffande rigtningen af stambanan från Stockholm genom Westmanland till Dalarne, syntes tillbörligt afseende böra göras icke allenast på den vigtiga hufvudregeln, att bergshandteringens tunga och till en del föga dyrbara produkter i allmänhet transporterades billigare på vatten, särdeles der öppen sjöled utan dryga kanalafgifter kunde begagnas, och i följd deraf sökte närmaste hamn, utan ock derpå, att för handeln med sådane från Stockholm till Dalarne bestämda varor, som antingen för sin tyngd eller sin myckenhet kunde med fördel föras sjöledes till den närmast Dalarne belägna Mälarehamn, samma hamns förbindning med stambanan vore af stor vigt både för Westmanland och Dalarne; och då Sala stad, ehuru der icke funnes någon betydlig trafik utom vid marknadstiden, dock vore så belägen, att en stambana mellan Stockholm och Dalarne lämpligen kunde framgå invid eller i trakten deraf, inskränkte sig naturligtvis frågan om den för Kopparbergs och Westmanlands läns gemensamma fördelar ändamålsenligaste och klokaste sträckning af stambanan till den klarare frågan om banans lämpligaste rigtning från Upland till Sala, såsom en gifven punkt. Det vore nämligen tydligt, att om sammanbindningsbanan från Mälarehamnen träffade den till Sala gående stambanan på

någon punkt, der båda lederne tillsamman upptoge minsta möjliga längd, och om en sådan förening kunde ske genom hvardera ledens dragande genom trakter, som både i afseende på terrängförhållanden och ortförhållanden i öfrigt vore lämpliga, en sådan föreningspunkt borde företrädesvis väljas. Efter dessa grunder, och i betraktande af de lokala förhållandena, visade det sig, att sammanbindningsbanan från Mälaren lämpligast kunde förenas med den från Stockholm till Dalarne ifrågasatta bana i trakten af Sevalla kyrka, i fall stambanan genom Upland blefve dragen mot Örsundsbro, som låge i den raka linien mellan Stockholm och Dalarne. Denna rigtning genom Upsala län vore i det afseendet äfven lämpligast för Westmanlands län, att derigenom, och förmedelst banornas förening i trakten af Sevalla kyrka, en lämplig jernvägsförbindelse med Stockholm vunnes icke allenast för norra, utan äfven för södra delen af sistnämde län; och denna jernvägsförbindelse för södra delen af länet vore af så mycket större vigt, som en sammanbindningsbana genom denna länsdel efter all sannolikhet komme att i framtiden förena Köping-Hults jernväg med den åt norr från Mälaren föreslagna banan, och då skulle tillföra norra stambanan en stor tillökning i både varu- och persontrafik. En dylik sammanbindningsbana vore äfven af stor vigt för trafiken i Örebro län, hvilket hade jernvägskommunikation från både Örebro och Nora till Arboga.

De inom de tvenne län, hvilkas fördel är gemensam i fråga om norra stambanans utläggning vester om Sigtunafjärden, i afseende derå yttrade meningar hafva i det hufvudsakligaste blifvit anförda, emedan de, enligt kommitterades öfvertygelse, grunda sig på faktiska förhållanden. Till närmare belysning och utredning af dessa förhållanden hafva äfven inom Westerås län en mängd detaljberäkningar blifvit gjorda med hänseende både till de tvenne hufvudnäringarna och till alla öfriga i industriel mening på saken inverkande omständigheter. Ehuru värderika dessa uppgifter än äro, skulle deras meddelande äfven i sammandrag upptaga ett alltför stort utrymme af detta underdåniga betänkande, utan att ändock lända till något resultat, enär motsvarande uppgifter saknas från öfriga orter, dem norra jernbanan i hela sin utsträckning är ämnad att genomlöpa. För en hvar, som är något förtrogen med dessa orters allmänna förhållanden, kunna sådana uppgifter äfven sägas vara mindre behöfliga; och för den åter, som icke vill betrakta saken i sin helhet, utan endast delvis, kunna de icke heller vara öfvertygande.

Att kommitterade nu redan i viss mån gått utom gränsen af det ämne, denna första del af betänkandet har att afhandla, eller frågan om jernvägens rigtning från Stockholm till Sala, torde i sjelfva ämnets beskaffenhet finna sin förklaring och sin ursäkt. Den ena delen af banan kan icke tänkas helt och hållet oberoende af den andra. I sin helhet måste hon hufvudsakligen bestämmas af de förhållanden, som jordbruk och bergshandtering gifva vid handen; och det är vidare dessa hufvudnäringars *närvarande* förhållanden och utveckling, och icke

dem, som i en aflägsen framtid genom landets allmänna odling och stigande kultur kunna uppstå, man måste hafva i sigte. Det är obestridligt, att af de orter, om hvilka fråga nu är, den rikaste sädesbygden träffas uti södra och sydvestra delarne af Upland samt östra och sydöstra delarne af Westmanland; och kommitterade våga derföre anse sig hafva, genom sitt förslag till jernbanans rigtning både i hennes utgrening från Örsundsbro till Upsala och i hennes fortsättning från Örsundsbro öfver Sevalla till Sala, i allo uppfyllt den fordran undersöknings-kommittéen i främsta rummet ställt på denna bana, den nämligen, att hon bör "genomskära midten af det spannmålsproducerande landet."

De militäriska skälen.

Innan kommitterade närmare utlåta sig rörande jernvägens antydda sträckning från Örsundsbro till Sala, återstår likväl en fråga, som, vid valet af linien öster eller vester om Sigtunafjärden, i dubbel mening kan sägas vara en stridsfråga. Denna fråga är nämligen den om den större eller mindre vigt, som bör tilläggas sträckningen af en jernväg ur militäriska skäl, eller ur allmänna strategiska och taktiska synpunkter. Den ledamot af kommittéen, som ensam är förtrogen med de ämnen denna fråga afser, har deröfver under kommitterades öfverläggningar muntligen yttrat sig och sedermera skriftligen utvecklat sina åsigter. Uti det af honom sålunda afgifna yttrande hafva kommitterade, hufvudsakligen och så vidt de tilltrott sig kunna äga någon talan i denna för dem främmande och särskilda vetenskapliga insigter fordrande fråga, instämt; på grund hvaraf de äfven ansett lämpligt att uti detta betänkande intaga berörde utlåtande, hvilket lyder som följer:

"Bland de på jernvägens sträckning öster eller vester om Sigtunafjärden inverkande omständigheter, som kommitterade bort pröfva, är äfven dess fördelar eller vådor i militäriskt afseende med hänsigt å vår krigshärs rörelser mot en på vår kust landsatt fiende. Denna pröfning bör så mycket hellre ske, som både östra och vestra liniens försvarare hafva i militära skäl sökt finna stöd för sina åsigter. Den vestra vägens försvarare hafva nämligen ansett en jernväg *öster* om Sigtunafjärden vara äfventyrlig, såsom utsatt för att af en från öster kommande fiende kunna i besittning tagas eller förstöras, så att trupper icke skulle kunna på denna väg framskaffas till hufvudstadens försvar; då deremot den vestra vägen vore mera undandragen och skyddad af Mälare-armen ända upp till Upsala, samt i sin fortsättning mera lämplig att från det inre landet uppsamla och fortskaffa trupper österut. Å andra sidan hafva anhängare af östra linien ansett denna vara att föredraga såsom för försvaret mera gynnande, just för dess närmare och mot kusten mera framskjutna läge.

"Vid pröfningen af detta ämne bör den tanken ligga till grund, att då freden är det normala, ständigvarande statstillståndet och kriget ett undantagsförhållande, som tillfälligt inträder, så kan ett samhälles fordringar på medel till förkofran och utveckling af sina industriela krafter icke ställas tillbaka för de fordringar, krigskonsten kan uppställa. Det är visserligen sannt, att krig,

ehuru mer och mindre sannolika, dock städse äro möjliga, äro oundvikliga, och, då de inträffa, så vådliga för ett folks lif, att man alltid måste på dem vara beredd. Men hela den utveckling i alla rigtningar på fredlig väg, som ligger i ett samhälles ändamål, kan icke vridas ur sin naturliga gång, för att gå i krigiska syften. Hvad som för dessa senare kan vinnas utan att hämma den förra, dertill bör den fredliga utvecklingen villigt och med bidragande af sina håfvor medverka. Men hon kan icke dragas ur sin bana. Ganska många af den fredliga utvecklingens frukter kunna vid ett krig blifva menliga, det vill säga: af en fiende till sin fördel begagnas. Allt välstånd och alla de anläggningar i ett land, som äro uttryck deraf, erbjuda för en fiende stora fördelar; sjelfva fattigdomen kunde i vissa fall vara ett godt värn; men välståndet banar också tillgång till våra egna försvarsmedel. Det är just krigskonstens uppgift att, vid ett krig, till sin förmån på bästa sätt begagna allt hvad freden fått ostördt bilda, och det är hennes olycksdigra rättighet att *då* utan skonsamhet använda befintligt lif och gods, för att rädda ett högre lif och ett högre godt — statens.

"Vid tillämpning af denna tanke på vägförbindelsernas anläggning i ett land, vare sig till vatten eller lands, så kan det sägas, att dessa ligga fördelaktigast i militäriskt afseende så snart de ligga fördelaktigast i fredens rigtning, i statsekonomiens, i varu- och personfortskaffningens. Åtminstone är detta allmän regel. Stora vägar äro militäriska operationslinier, ty de framföra manskap och stridsmedel. Kanaler och jernvägar äro alltid stora vägar. Riktigt lagda, förbinda de, i genaste och naturligaste sträckning, landets inre delar, dess folk- eller varurikaste trakter, med dess inre stora vatten och vigtigare orter, samt gå till gränsen, för att med främmande land byta folk och varor, eller till hafvet, för att utföra eller inhämta båda. De kunna då icke annat än äfven ligga fördelaktigt för militära behof, för hvilka skyndsam framkomst af stridskrafter och dessas närande medel från landets inre delar till gränsorterna är det angeläg-naste. Under sin sträckning kunna vägarne visserligen, i synnerhet närmare gränsen, komma att ligga vådligt för ett fiendtligt anfall, men oftast hafva de då förut gjort oss sjelfva nödig fortskaffningstjenst, och vid ett krig förekomma så många fall, omöjliga att förutse, hvilka helt och hållet bestämma hvad fördel eller hvad olägenhet man kan hafva af vägar — hvaribland blott må erinras om *ett,* nämligen den fullkomligt okända rigtning, hvaruti en fiende kommer —, att den våda i militäriskt afseende, som en viss vägsträckning kan ur *en* synpunkt anses medföra, motväges af samma sträcknings fördelar, sedda ur *en annan.*

"På dessa grunder kan antagas, att de militäriska fördelarne af jernvägar vanligast icke stå i strid med de statsekonomiska, och att, om de någon gång icke skulle med dessa öfverensstämma, måste de vara alldeles påtagliga och af särdeles öfvervägande vigt, för att, framför de nämde statsekonomiska fördelarne, vara bestämmande i fråga om valet mellan olika bansträckningar.

"Om man, med ledning af dessa åsigter, skulle ur blott militärisk synpunkt betrakta de olika bansträckningarne vester eller öster om Sigtunafjärden, så är obestridligt, att den vestra är, ifrån Stäket, mera undandragen och följaktligen mera skyddad än den östra, som ligger närmare kusten, och lättare kan af fiende, som *i Roslagen landstiger,* förstöras, samt att således den vestra, om den är fortsatt in i Westmanland, kan *säkrare* fortskaffa detta landskaps samt Nerikes och Dalarnes stridskrafter, åtminstone till Stäket, äfvensom att denna väg är fördelaktigare vid ett återtåg vester ut, emedan den sätter våra stridskrafter bakom skyddet af den Mälare-arm, som går uppåt Upsala. Å andra sidan kunde sägas, att, äfven då en fiende landstiger i Roslagen, vore det icke utan all vigt att hafva en förbindelselinie, på blott två eller tre dagsmarschers afstånd från kusten. Men om deremot en fiende *landstiger i Södertörn,* hvilket kan vara lika sannolikt, äro båda vägarne ungefär lika fördelaktiga för att fortskaffa trupper och krigsmateriel till Stockholm vester- och nordvestifrån. Lyckas den i Södertörn landstigne fienden att besätta hufvudstaden, kunna omständigheterna vara sådana, att det är fördelaktigare att draga våra trupper åt Upland än åt Westmanland. I detta fall kunde också en jernväg på östra sidan vara af mera nytta.

"Slutsatsen af dessa betraktelser vore då den, att den våda, som ur militärisk synpunkt östra vägen kunde, för vissa antagna fall, äga, till någon del motväges af dess fördelar under vissa andra omständigheter, och att, om man också vill tillmäta den förra olägenheten *någon* större vigt än de senare fördelarne, kunde den dock icke blifva nog afgörande, för att böra inverka på valet af banans sträckning.

"Så mycket mera är detta händelsen, som de trupper, hvilka vesterifrån kunna dragas till hufvudstaden, i allmänhet hafva större fördel att under sommartiden, den sannolika krigstiden, begagna ångbåtar, på hvilka å Mälaren ingen brist finnes. Ett bantåg kan på en gång icke föra mer än en bataljon, eller en sqvadron med hästar, eller ett batteri med fordon, tross alltid inberäknad. För en större truppstyrka skulle derföre så många särskilda bantåg erfordras, att näppeligen i vårt land ett tillräckligt antal vagnar skulle kunna på en jernvägslinie samlas; hvaraf följden blefve, att samma bantåg finge begagnas att föra trupper i flere omgångar, men i hvilket fall tidsbesparingen, jemförd med forslingen på ångbåt, blefve ingen, förutom att man med många ångbåtar hade fördelen att kunna nära samtidigt afgå och samtidigt framkomma. I allmänhet är det mera på långa än på korta vägsträckor, som jernvägar hafva vid truppforsling företräde framför ångbåtar.

"Då man vid bestämmandet af vestra banans sträckning genom Södermanland, på hvilken väg likväl de största förstärkningar för vår krigshär vore att förvänta, icke af militära skäl ansåg sig förhindrad att förlägga jernvägen öfver Södertelje, helt nära ett förmånligt landstigningsställe, genom hvars besät-

tande all truppforsling söderifrån genast kan hindras, så synes norra jernvägens dragande öster om Sigtunafjärden, till större delen på två eller tre dagsmarschers afstånd från kusten, icke kunna ur militära skäl anses innebära någon sådan våda, att denna jernvägs rigtning, om den eljest ägde företräde, *derföre* borde undvikas, helst man på denna väg på långt när icke kan framskaffa så mycket trupper, som på den vestra stambanan. Skulle militära skäl vid denna senare banas sträckning fått tala, borde denna icke hafva framgått till Södertelje, utan från Katrineholm gått öfver Mälare-passet vid Qvicksund, för att genom Westmanland ansluta till norra banan. I allmänhet kan sägas, att då sjelfva hufvudstaden har ett militäriskt vådligt läge, så måste alla vägar dit också nära staden hafva ett sådant. Ett folk, som har den dristigheten att efter förlusten af det skyddande Finland låta sin hufvudstad vara förlagd i sin strategiska förpostlinie, synes icke hafva mycket skäl att afse vådorna af vägarne dit från eget land. Det måste vara beredt på möjligheten af sin hufvudstads intagande vid första fredsbrott. Ett för fara utsatt jernvägsstycke i dess grannskap är en våda af så jemförelsevis ringa vigt, att den ej kan förtjena tagas i betraktande.

"På alla dessa skäl, och då den fördel, som ur militärisk synpunkt kan tillerkännas en jernväg vester om Sigtunafjärden, icke under alla förhållanden är att påräkna, och då äfven östra vägen kunde för vissa fall hafva större nytta — så är den ofvannämda fördelen icke så afgörande, att den bör hafva inflytande på banans rigtning, utan denna böra helt och hållet oberoende deraf bestämmas." —

Linien Örsunds-bro-Sala.

För att nu återkomma till kommitterades förslag beträffande norra stambanans fortsättning från Örsundsbro till Sala, så torde till en början böra erinras, hurusom, på sätt i det föregående är uppgifvet, Chefen för statens jernvägsbyggnader, uti sitt den 18 November 1856 afgifna betänkande, ansett Westmanland böra i afseende på sina kommunikationsanstalter finna sig bäst lottadt, om det, jemte de från Mälarestranden utgående förbindelser med hufvudstaden och denna strand tillgränsande provinser, finge en jernbana anlagd i ungefär midten af länet, eller uti en från Sala vesterut till Frövi dragen linie; men ehuru den norra stambanans utgrening från Sala i denna rigtning syntes medföra den största nytta, icke allenast för Westmanland, utan som föreningsbana mellan de norra och vestra provinserna, äfvensom för landet i allmänhet, måste likväl, i fall lokala svårigheter af den betydenhet uppstode i denna eller nära derintill liggande linier, att densamma af sådan orsak borde öfvergifvas, ett annat alternativ antagas, bestående i en linie från Sala öfver Westerås till Köping och derifrån till Köping-Hult-banan mot vester, hvilken senare linie relativt till den andra icke hade något annat för sig, än att den gåfve värde och gagn åt en redan genom enskild försorg börjad banbyggnad, hvilken i annat fall blefve utan synnerlig nytta. I sammanhang härmed har bemälde chef, på sätt här ofvan likaledes är vordet anfördt, tillika yttrat, att under alla omständigheter

torde emellertid en särskild bana böra anläggas emellan Sala och Westerås för den stora mängd tunga varor, som, från de orter hvilka i flere rigtningar omgåfve norra stambanan, öfver Westerås på genaste och billigaste väg måste söka hamn vid Mälaren, för att på detta vatten sedan vidare mot Stockholm och andra trakter af landet fortskaffas; och skulle på samma väg äfven en stor del tunga handelsvaror från Stockholm för billigaste transportkostnad komma till de närmast belägna norra provinserna. Denna mening är äfven godkänd i den ofvan åberopade, den 28 November 1856 aflåtna nådiga propositionen till Rikets Ständer, hvilken särskildt fäster afseende på "en bibana till Mälaren vid Westerås för upptagande af trafiken med tyngre varor, ämnade att från sistnämde stad sjövägen fortskaffas." Undersöknings-kommittéen har äfven, ehuru villkorligt och under förutsättning att rörelsen sådant fordrade, funnit en bibana från Westerås till Sala förtjena afseende, samt såsom föreningsbana mellan norra och vestra stambanorna förordat en linie från Brovallen i Kopparbergs län — till hvilken punkt, enligt samma kommittés förslag, banan från Sala skulle sträckas — förbi Engelsbergs bruk och derefter utmed sjön Åmänningens norra strand öfver Strömsholms kanal till Björkasjön i grannskapet af Linde, och vidare till Frövi station på Köping-Hults jernväg. Hushållningssällskapet i Westmanland har ansett en jernväg från Köping till Skinnskattebergs bergslag vara behöflig, och länsstyrelsen derstädes har antagit, att en stambana, dragen öfver Norbergs grufvefält och bergslag i vestlig rigtning åt Nerike, skulle befordra transport af Norbergs malm och tackjern till flere bruks- och skogsdistrikt; men, sedan Strömsholms kanalombyggnad fullbordats, skulle fraktprisen på densamma troligen så falla, att jernets förande på kanalen i större fartyg och utan omlastning till destinationsorterna blefve i de allra fleste fall betydligt billigare, än om det skulle på jernväg fortskaffas, särdeles som fraktprisen på kanalen kunde nedsättas under jernvägens. Bruken vid Hedströmmen och i Skinnskattebergs bergslag skulle äfven hafva mindre nytta af en utmed Hedströmmen anlagd jernväg, som i nordost utsträcktes till Norberg, och hvarken jordbruket, handeln eller afseendet å persontrafiken påkallade en stambana från Norberg till Frövi, likasom en jernväg utmed Hedströmmen vore af så lokalt och partielt intresse, att den i allmänhet ej kunde förordas eller såsom stambana komma i fråga. Huru bemälde länsstyrelse uppfattat frågan om behofvet af en jernvägsförbindelse emellan Sala och Westerås, är redan angifvet; men då både Chefen för statens jernvägsbyggnader och undersöknings-kommittéen gifvit denna förbindelse ett underordnadt rum, hafva kommitterade ansett det vara af vigt för denna frågas bedömmande att framhålla, huru de af bemälde chef och kommitté väckta förslagen om norra stambanans utgrening antingen från Sala eller från Brovallen till Frövi blifvit betraktade inom den ort, denna sammanbindningsbana skulle till större delen af sin längd komma att genomlöpa. Denna banas större eller mindre lämplighet utur synpunkten af allmän nytta tillhör icke kommitterade att bedömma; men

dem åligger deremot att tillse, det norra stambanans utsträckning till Sala måtte blifva sådan, att den just i det allmännas intresse och således på det minst kostsamma sätt underlättar den af behofvet synnerligen påkallade jernvägsfördelsen mellan Sala och Westerås. Detta behof har också i allmänhet blifvit till fullo erkändt och uppskattadt af undersöknings-kommittéen, ehuru detta erkännande icke ledt till den slutsats, som i förevarande fall synes hafva deraf bort följa. Det torde dock vara påtagligt, att utan en jernvägsförbindelse mellan Sala och Westerås kan icke den norra stambanan uppfylla det hufvudsakliga mål, hvilket, på sätt i det föregående är anfördt, blifvit åt nämde bana anvisadt, eller att underlätta transporten såväl af jern och andra tunga varor från bergslagen till närmaste Mälarehamn, som ock af en del tyngre handelsvaror ifrån samma hamn till norra orterna. Detta synes också tydligen följa af hvad undersöknings-kommittéen rörande denna fråga yttrat, nämligen att likasom spannmålsrörelsen hade sin rigtning emellan norr och söder, så hade ock bergsbruksprodukterna sökt sig de kortaste vägarne från norr till söder, för att med minsta kostnad träffa de närmast belägna hamnarne vid Mälaren, hvarifrån desamma billigast kunnat föras till hufvudstaden för export eller till sådana konsumtionsorter, dit sjötransport erbjudit sig. De varor, som utgjorde hufvudsakligaste föremålet för transport inom de bergsbrukande orterna, bestode af sådana tyngre produkter, som, i förhållande till sin vigt, vore af ringa värde, följaktligen icke kunde bära hög transportkostnad och derföre mera lämpade sig för sjötransport, såsom vida billigare än jernvägsforsling. Det vore nämligen en känd sak, att jernvägarne, i anseende till sin stora anläggnings- och underhållskostnad samt dyrbara rörelsemateriel, omöjligen kunde täfla i billig transport med sjökommunikationerne, utan att deras egentliga företräde låge i den större transporthastigheten och deras oberoende af årstidernas vexlingar. Dessa jernvägarnes fördelar vore af mindre värde för bergshandteringen, hvars omfång begränsades af skogstillgångarne, och hvars produkter icke kunde exporteras vintertiden, emedan den yttre segelleden stängdes af is nästan samtidigt med den inre. Det kunde sålunda icke blifva af någon fördel att under vintern på jernväg transportera bergsbrukets eller andra för export ämnade, till Mälarens hamnar ankomne effekter derifrån till Stockholm eller annan exporthamn, då en allt för betydlig skillnad i fraktkostnad utan ändamål derigenom skulle uppkomma. Då t. ex. en centner jern kostade att föra på Mälaren från Köping och Arboga 10 till 12 öre och från Westerås 9 till 10 öre, skulle samma qvantitet på jernväg kosta minst 3 öre per mil, hvilket vore lägsta jernvägsfrakten, och således från Arboga minst 48 och från Westerås 30 öre. Härtill komme, att fraktkostnaderna sjöledes visserligen något ökades i mån af transportens längd, men icke, såsom på jernvägarne, stode i nära direkt förhållande till väglängden. Sålunda gjorde t. ex. vanlig frakt från Stockholm till Göteborg omkring 37 öre pr centner, och från

Stockholm till Malmö 25 öre, då den på jernväg skulle utgöra till Göteborg icke mindre än 1¼ R:dr och till Malmö 1¾ R:dr. Häraf syntes, att frakterna sjöledes ej stode i förhållande till väglängden, och att man med begagnande af vattenkommunikation icke allenast kunde göra betydliga omvägar, utan äfven verkställa omlastningar och erlägga dermed förenade afgifter, såsom hamn- och kanalumgälder, hvilka icke drabbade jernvägstransporten, utan att fraktkostnaderne ändock uppginge till samma belopp som på jernväg. Härtill komme, att jernförädlings-verkstädernes spridda läge, hvilket betingades dels af den nödiga skogsarealen, dels af den allmännast begagnade naturliga drifkraften vid strömmar och vattenfall, försvårade uppsamlandet på några vissa punkter i samma sträckning af så stora qvantiteter af deras effekter, att de kunde ingå såsom en betydande transportartikel på jernvägarne. Vidare anmärker bemälde kommitté, att de jernvägar, som i stort skulle gagna bergshandteringen, derföre måste så anläggas, att de dels kunde uppsamla största möjliga qvantitet af råämnen och produkter så nära produktionsorterna som möjligt, dels på kortaste afstånd föra dem till närmaste till export- eller konsumtionsort förande segelled, hvilket äfven gällde om den tyngre trävarurörelsen. Samma rigtning från söder till norr rådde äfven för handeln med import- och fabriksvaror. Den ginge från Stockholm öfver de norra Mälarehamnarne till de öfre orterna, till dess den möttes af samma slags handelsrörelse från Gefle, å ena sidan, och från Göteborg öfver Örebro eller Wermland, å den andra. Då emellertid af allt detta förmenades klart framlysa, att hela den större rörelsens rigtning inom den del af landet, som den norra stambanan jemte en föreningsbana derifrån till den vestra skulle genomskära, och som begränsades af Östersjön, Mälaren och Hjelmaren samt en linie, dragen från sjön Siljan rätt i söder, äfvensom af Gefle-Dala jernväg, ginge i norr och söder, så vore det tydligt, att nämde stambanor måste utläggas så, att de, med iakttagande af denna hufvudrigtning, dels genomskure midten af det spannmålsproducerande landet, dels och särdeles med afseende på bergsbruket på det sätt berörde dess distrikt, att de såväl kunde uppsamla större qvantiter, för att aflemna antingen vid Gefle, Strömsholms kanal, någon af Mälarens hamnar eller andra inre segelleder, som ock inom sjelfva distriktet kunde biträda med transport af råämnen, malm och tackjern från grufvor och hyttor till förädlingsverkstäder, äfvensom på det sätt, att de underlättade anläggning af större eller mindre bibanor, som kunde dels på kortare väg föra till hamn, dels från aflägsnare, högre upp i landet belägna och mera produktiva bergslagsorter inleda dessas rörelse på stambanorna.

Dessa af undersöknings-kommittéen yttrade åsigter instämma med kommitterades egna, och, af dem ledde, hafva kommitterade föreslagit den norra stambanans utläggning *vester* om Sigtunafjärden samt hennes vidare fortsättning, äfvensom särskildt den föreslagna omvägen af banan öfver Sevalla till Sala föredragits framför den rakare linien från Örsundsbro till Sala just af den orsak,

att genom denna, i det hela obetydliga, omväg vunnes den obestridliga fördelen af en förbindelse uti kortaste rigtning emellan punkterna Örsundsbro, Sala och Westerås. Genom det motsatta förslaget, att lägga norra jernvägen *öster* om Sigtunafjärden till Upsala och derifrån till Sala samt en jernväg emellan sistnämde stad och Westerås, skulle vesterut belägna orter komma i förbindelse med hufvudstaden genom en jernväg, hvilken, räknad från Westerås till Stockholm, komme att utgöra en längd af omkring $15\frac{1}{4}$ mil, om vägen drages öfver Upsala, men vid pass $14\frac{1}{10}$ mil, om den ledes öfver Örsundsbro rakt på Sala. Om deremot banan från Örsundsbro föres till en punkt vid Sagån, hvilket vattendrag måste öfvergås huru än vägen blifver utlagd, och denna punkt är så belägen, att afståndet från densamma både till Sala och till Westerås kan blifva nära nog lika, så har man naturligtvis dermed vunnit en kortare väg för sammanbindningen af punkterne Örsundsbro och Westerås, utan att betydligt hafva förlängt afståndet emellan Örsundsbro och Sala. En sådan punkt infaller i trakten af Sevalla kyrka, eller omkring en mil i nordlig rigtning från punkten Strömsdal, der vestra stambanan, dragen norr om Mälaren, var af den äldre jernvägskommitténen föreslagen att öfvergå Sagån. Någon på särskild undersökning grundad plan med kostnadsförslag för de af kommitterade ifrågasatte jernvägslinierne Örsundsbro-Sevalla, Sevalla-Sala och Sevalla-Westerås finnes visserligen icke uppgjord; men uti en af 43 personer, boende dels i Westerås och dels i orten deromkring, undertecknad och till kommitterade ingifven skrift är, med uttalande af den förhoppning, att kommitténen måtte närmare utreda och bestyrka de stora och öfvervägande skäl, som förefunnes för norra stambanans ledning vester om Sigtunafjärden till trakten af Örsundsbro och vidare i nyssnämde rigtning åt Sala med bibana till Westerås, tillika förklaradt, att de för ändamålets vinnande beslutat att bekosta upprättandet under innevarande års sommar af en sådan plan med kostnadsförslag af en dertill förordnad, skicklig person; och har kommitténen vidare, under fortgången af sitt arbete, fått visshet om, att kaptenen vid väg- och vattenbyggnadscorpsen Nerman blifvit utsedd och jemväl åtagit sig att uppgöra merberörde plan och kostnadsförslag, så snart de förberedande undersökningarne, hvilka lämpligast kunde utföras mot slutet af sommaren eller efter skördetidens slut, hunnit försiggå. De sålunda föreslagna särskilda bandelarnes längd kan, vid nyssberörde förhållande, endast approximativt angifvas. Med temlig visshet torde den likväl kunna antagas vara den härnedan beräknade. — Då nu vägen från Örsundsbro till Sala utgör $4\frac{7}{12}$ mil och från Sala till Westerås $3\frac{1}{2}$ mil, skulle en jernvägslinie, som öfver Sala förbunde Westerås med Örsundsbro, uppgå till $8\frac{1}{12}$ mil. Deremot, om, jemlikt kommitterades förslag, i stället för den raka linien emellan Örsundsbro och Sala, jernvägen utlägges med en böjning mot vester till trakten af Sevalla kyrka, blir väglängden från Örsundsbro till Sevalla $3\frac{1}{4}$ mil, från Sevalla till Sala 2 och från Sevalla till Westerås $1\frac{5}{8}$ mil, eller således en sammanräknad längd af $6\frac{7}{8}$ mil. För den stora trafiken mel-

lan Stockholm och Gefle-Dala-banan öfver Örsundsbro kan vägen visserligen, till följd af omvägen öfver Sevalla, komma att förlängas med högst ¾ mil, men genom denna omväg vinnes deremot den väsendtliga fördelen, att de vesterut belägna orterna få sin väg till hufvudstaden förkortad med något öfver 3 mil, så att afståndet från Westerås till Stockholm blifver omkring 11 mil i stället för 14$\frac{1}{10}$; men då, enligt hvad undersöknings-kommittéen uppgifvit, linien Stockholm-Upsala-Sala utgör en längd af 11 mil 28600 fot, och linien Stockholm-Örsundsbro-Sala uppgår till 10 mil 21700 fot, blifver, om linien Stockholm-Örsundsbro-Sevalla-Sala beräknas till 11 mil 9260 fot, sistnämde linie ändock ½ mil *kortare* än den östra öfver Upsala till Sala. Att jernvägen från Örsundsbro till Sala, antingen den utlägges i den rakare rigtningen eller med en böjning åt Sevalla, kommer att genomgå orter, som både i afseende på folkmängd och fruktbarhet äro vida öfverlägsna dem, genom hvilka, enligt det motsatta förslaget, en linie från Upsala till Sala finge sin sträckning, är i det föregående redan anmärkt.

Kostnads- och tekniska förhållanden.

Det återstår nu att redogöra ej mindre för den kostnad, hvartill anläggningen af den föreslagna jernbanan från Stockholm öfver Örsundsbro till Sala, med grenbana från Örsundsbro till Upsala, kan beräknas, än äfven för de allmänna tekniska förhållanden, hvilka för frågans bedömmande äro af vigt.

Med undantag af den af kommitterade förordade bansträckningen från Örsundsbro öfver Sevalla till Sala, äro de öfriga alternativ-linierna undersökta och kostnaden för deras anläggning beräknad, på sätt af undersöknings-kommittéens merberörde betänkande inhämtas. Dessa undersökningar och beräkningar hafva så utfallit, att linien Stockholm-Upsala-Sala, med en väglängd af 11 mil 28600 fot, anses erfordra en anläggningskostnad af 9,222,106 R:dr, hvaremot linien Stockholm-Örsundsbro-Sala, med en längd af 10 mil 21710 fot, skulle kosta 7,428,179 R:dr, så att en skillnad uppstår till förmån för linien Stockholm-Örsundsbro-Sala af 1 mil 6890 fot i längd och 1,793,927 R:dr i anläggningskostnad. En jernvägsförbindelse mellan Örsundsbro och Upsala, med en väglängd af 2 mil 11600 fot, är beräknad till 1,597,911 R:dr, och hela den erforderliga banbyggnaden för att sammanbinda Stockholm, Upsala och Sala öfver Örsundsbro, med en sammanlagd väglängd af 12 mil 33310 fot, komme att medföra en kostnad af 9,026,090 R:dr. Deraf visar sig, att om förbindelsen emellan Stockholm, Upsala och Sala sker öfver Örsundsbro, kan sålunda ytterligare en banlängd af 1 mil 4450 fot byggas för ett pris, som med 196,016 R:dr understiger kostnaden för linien Stockholm-Upsala-Sala. I tekniskt afseende har förekommit, att linien Stockholm-Upsala-Sala visar 127050 fot i längd med lutning af 1 fot på 100, 82050 fot med 1 på 200, och 52900 fot med 1 på 300, då åter lutningarne på linien Stockholm-Örsundsbro-Sala, med grenbanan till Upsala, visa endast 94050 fot med lutning af 1 på 100, 101650 fot med 1 på 200, och 30900 fot med 1 på 300; hvadan ock undersöknings-kommittéen

förklarat, att, såsom orden lyda, "beträffande lutningarne, linien öfver Örsundsbro till Upsala och Sala visserligen har ett företräde, då de med 33000 fot i längd af 1 på 100 och 22000 fot af 1 på 300 understiga dem på linien öster om Sigtunafjärden, hvaremot dessa senare understiga linien vester om samma fjärd med 19600 fot af 1 på 200."

Beträffande särskildt förhållandet i nu ifrågavarande afseende med den af kommitterade föreslagna linien Örsundsbro-Sevalla-Sala, så är ofvan redan anmärkt, hurusom, under förutsättning af det allmänt erkända behofvet af en jernväg från Sala till Westerås, en sådan förbindelse mellan dessa städer kan tänkas utförd på tvenne sätt, hvarigenom uppkomme i ena fallet, om jernvägen lades i den rakare rigtningen mellan Örsundsbro och Sala samt derefter linien Sala-Westerås utfördes, en väglängd af ungefär $8\frac{1}{12}$ mil, då deremot, i andra fallet, den af kommitterade förordade böjningen i vester åt Sevalla för en från Örsundsbro till Sala gående jernväg möjliggjorde en kortare jernvägsförbindelse mellan Sevalla och Westerås, samt sålunda underlättade verkställigheten af banans såsom nödig ansedda fortsättning ifrån Sala till Westerås, då, på det hela, föreningen af punkterna Örsundsbro, Sala och Westerås fordrade en väglängd af endast omkring $6\frac{7}{8}$ mil, och i följd deraf vore $1\frac{5}{24}$ mil kortare än jernvägen enligt det förra alternativet. Sammanställas nu dessa väglängder och jemföres tillika den kostnad, som genom nyssnämde jernvägsliniers utförande i ena eller andra sträckningen kan med sannolikhet antagas uppkomma, så, och vid det förhållande, att terrängen för en banlinie från Örsundsbro öfver Sevalla och derifrån såväl till Sala som till Westerås kan anses vara så gynnsam, att anläggningskostnaden för dessa linier kan beräknas icke öfverstiga den af undersökningskommittéen uppgifna kostnaden för bansträckningen emellan Örsundsbro och Sala, eller i medeltal 670,000 R:dr per mil, utfaller en sådan jemförelse på sätt som följer, nämligen:

första alternativet:

från Örsundsbro till Sala,	$4\frac{7}{12}$ mil	R:dr	3,097,289: –
» Sala till Westerås,	$3\frac{1}{2}$ »	»	2,345,000: –
Summa	$8\frac{1}{12}$ mil	R:dr	5,442,289: –

andra alternativet:

från Örsundsbro till Sevalla,	högst $3\frac{1}{4}$ mil	R:dr	2,177,500: –
» Sevalla till Sala,	2 »	»	1,340,000: –
» Sevalla till Westerås,	$1\frac{5}{8}$ »	»	1,088,750: –
Summa	$6\frac{7}{8}$ mil	R:dr	4,606,250: –

Af denna jemförelse följer således, att det sannolikt skulle leda till en besparing i anläggningskostnaden af 836,039 R:dr, om banan, i stället för att dragas öfver Örsundsbro direkte till Sala, toge rigtningen till trakten af Sevalla,

och att, på sätt redan är anfördt, vägen emellan Stockholm och Gefle-Dalabanan väl komme att med högst $\frac{3}{4}$ mil förlängas, men att deremot de vesterut belägna orterna finge mer än 3 mil kortare väg till hufvudstaden, så att afståndet från Westerås till Stockholm blefve omkring 11 mil i stället för $14\frac{1}{10}$. Icke desto mindre blefve linien Stockholm-Örsundsbro-Sevalla-Sala kortare än linien Stockholm-Upsala-Sala, och då anläggningskostnaden för denna är antagen till 9,222,106 R:dr, men för den förra, efter hvad visadt är, icke torde kunna beräknas högre än till 7,848,390 R:dr, så visar sig en besparing till förmån för linien Stockholm-Örsundsbro-Sevalla-Sala af 1,373,716 R:dr, — en summa, som på 224,196 R:dr när är tillräcklig för anläggning af grenbanan från Örsundsbro till Upsala; och då till nämde belopp 1,373,716 R:dr äfven lägges den besparing, som uppstår af banans anläggning öfver Sevalla med utgrening till Sala och Westerås, jemförd med väganläggningen öfver Örsundsbro till Sala och derifrån till Westerås, eller 836,039 R:dr; så lemna dessa besparingar af tillsamman 2,209,755 R:dr full tillgång och tillochmed öfverskott för byggande af grenbanan från Örsundsbro till Upsala, antagen att kosta 1,597,911 R:dr. Jemföres åter linien Stockholm-Upsala-Sala-Westerås öster om Sigtunafjärden, i anläggning beräknad till 11,567,106 R:dr, med linien Stockholm-Örsundsbro-Sevalla, jemte dess utgreningar till Sala och Westerås upptagen till 8,937,140 R:dr, så visar sig besparingen 2,629,966 R:dr till förmån för Sevalla-linien ändå mera tillfyllestgörande för en banas anläggande mellan Örsundsbro och Upsala.

Emellertid, och ehuru undersöknings-kommittéen, på sätt nyss är visadt, uppgifvit, att, oaktadt den större sammanräknade längden af banorna vester om Sigtunafjärden, d. v. s. banan från Stockholm öfver Örsundsbro till Sala och grenbanan från Örsundsbro till Upsala, kostnaden för deras anläggning beräknades vara 196,016 R:dr mindre än samma kostnad för den östra sträckningen öfver Upsala, anser sig bemälde kommitté hafva, såsom orden lyda, "tydligen ådagalagt, att norra stambanan, anlagd öster om Sigtunafjärden, såväl med afseende på de tekniska som ekonomiska förhållandena har ett afgjordt företräde framför en annan rigtning öfver Örsundsbro." Denna, enligt kommitterades uppfattning, nog oväntade slutsats skulle finna sin förklaring uti den nyss förut gjorda anmärkningen, att då man jemförde räntan å det erforderliga, till nyssnämde belopp beräknade högre byggnadskapitalet, omkring 12,000 R:dr årligen, med underhålls- och driftkostnaden för $1\frac{1}{8}$ mil jernväg, omkring 30,000 R:dr årligen, hade jernvägen öfver Upsala i rent ekonomiskt afseende ett afgjordt företräde. Om denna anmärkning må anses förklara det afgjorda företrädet ur den ekonomiska synpunkten, så lemnar hon dock, i betraktande af hvad undersökningskommittéen förut yttrat, icke någon ledning för bedömmandet af hvaruti den östra liniens företräde i tekniskt hänseende ligger. Men kommitterade kunna icke heller för sin del godkänna den afgifna förklaringen i fråga om den större ekonomiska vinsten. Kommitterade föreställa sig nämligen, att en längre jern-

väg, der den har skäl för sig, eller, med andra ord, der den betingas af för handen varande, i allmänhet gynnsamma förhållanden, skall genom att upphämta en större trafik också lemna en större afkastning än den kortare vägen, äfven om densamma hade lika goda skäl för sig, hvilket kommitterade anse sig hafva visat, i de fall om hvilka fråga nu är, *icke* vara förhållandet; och, för att icke tala om andra länders erfarenhet i det afseendet, torde det äfven vara öfverflödigt att med exempel ur Sverges egen jernvägsbyggnadshistoria ådagalägga, att den kortare jernbanan icke alltid blifvit föredragen den längre, och detta just af det uppgifna skälet, att man på den längre kunde uppsamla en större både person- och godstrafik, samt äfven hade att förvänta en i mån deraf ökad inkomst.

Kommitterade öfvergå nu till andra hufvuddelen af sitt betänkande, eller frågan om Linien Sala-Korsnäs.

Jernvägen från Sala till Korsnäs.

Det är i det föregående anmärkt, hurusom Chefen för statens jernvägsbyggnader, i fråga om jernvägens fortsättning från Upsala förmält sig anse en vestlig böjning öfver Sala och derifrån öfver Dalelfven mot midten af Gefle-Dala-banan bättre uppfylla rörelsens fordringar, än den af den äldre jernvägskommittéen föreslagna raka linien från Upsala till Gefle, och vidare att ändpunkten för den förra linien, ehuru icke uttryckligen nämd, infölle, på sätt den bemälde chefs betänkande bifogade karta utvisade, vid Storviks station å Gefle-Dala-banan, äfvensom att undersöknings-kommittéen med tystnad förbigått detta förslag och i stället förordat stationen Robertsholm, å nyssnämde bana, såsom den lämpligaste föreningspunkt derstädes för en från Sala i nordlig rigtning gående jernväg. Undersöknings-kommittéen anför i afseende härå, att den låtit utstaka och undersöka en linie från Sala till Brovallen nära Dalelfven, 2 mil 23950 fot lång, från hvilken punkt tvenne alternativ blifvit undersökta: det ena öfver Sonbo med öfvergång af Dalelfven vid Brunnbäck, samt vidare öfver Grytnäs och Garpenberg, öster om sjön Grycken, till Robertsholm; det andra, som följde Dalelfvens högra strand öfver Avesta och Hedemora, öfverginge samma elf vid Uppbo och fortsatte utmed östra stranden af sjön Runn till Korsnäs. Den förra linien, eller den mellan Sala och Robertsholm, utgjorde i längd 8 mil 22450 fot, och den senare, eller den mellan Sala och Korsnäs, 9 mil 1080 fot, samt vore således 14630 fot längre. Då de trakter, dessa båda linier genomginge, till stor det låge inom Gefle stads naturliga område, emedan Gefle vore närmaste hamn vid Östersjön, borde kortaste förbindelsen med denna stad också företrädesvis afses. När en omväg af något mer än $2\frac{2}{3}$ mil uppkomme mellan Brovallen och Gefle öfver Korsnäs, samt denna linie derjemte på omkring 2 mils längd ginge i parallel rigtning med, och på endast $2\frac{1}{4}$ mils afstånd

från Strömsholms kanal, ansåge kommittéen Robertsholm såsom fördelaktigare anslutningspunkt på Gefle-Dala jernväg, än Korsnäs. Norra stambanan komme sålunda att vinkelrätt infalla på nyssnämde jernväg, som man träffade midt emellan båda ändpunkterne, om man nämligen tänkte sig denna jernväg utsträckt 1 mil 23760 fot vesterut från Falun till Forsshufvud vid Dalelfven. Afståndet från båda ändpunkterna, Gefle stad och Forsshufvud, blefve då lika stort från den punkt, der den norra trafiken toge en gemensam rigtning söderut mot det nedra landet. Korsnäs-linien berörde visserligen både Avesta och Hedemora samt genomginge i allmänhet en folkrikare trakt utmed Dalelfven; men denna befolkning kunde med lätthet träffa både Gefle-Dala jernväg och norra stambanan, hvilka på två sidor omslöte detta område, och vunne derigenom en motsvarande förminskning i väglängd till Gefle. Linien till Robertsholm berörde deremot flere jernbruk, som med stor fördel kunde begagna jernvägstransport, såväl för sina råämnen som för det för det förädlade jernet, till Gefle. Tillverkningen vid dessa bruk och masugnar i Grytnäs, Garpenbergs, Husby och Torsåkers socknar utgjorde omkring 140000 centner tackjern och 70000 centner stångjern årligen. — Vid norra stambanans anslutande till Gefle-Dala jernväg borde dock hufvudsakligaste afseendet fästas på den från Norrland kommande betydliga trafik, som sökte sig väg till hufvudstaden och vestra orterna, och som stambanan borde i möjligaste måtto underlätta. Denna trafik ginge till större delen öfver Falun eller Gefle samt på vintervägar från norr till söder emellan dessa städer nedåt Sala, Upsala och Stockholm, men skulle till betydlig del på genare väg kunna inträffa vid Robertsholm och derifrån begagna den kortaste jernvägen till hufvudstaden och andra för densamma afsevärda orter.

Orternas önskningar.

Kommitterade anse sig böra äfven i denna del af ämnet anföra, huru frågan om en jernväg från Sala i nordlig rigtning blifvit uppfattad inom de provinser, hvilkas intresse måste af sådan anläggning vara närmast beroende. De källor, kommitterade i afseende härå haft att tillgå, äro desamma, som blifvit omförmälda i förra afdelningen af detta underdåniga utlåtande.

Uti Westerås län har hushållningssällskapet, på sätt här ofvan redan är anfördt, föreslagit jernvägens rigtning från Sala åt trakten af Hedemora och vidare norrut, för upptagande af den öfverlägsna trafiken mellan Dalarne och Mälare-hamnen vid Westerås. Detta förslag öfverensstämmer också med det, som länets vid det redan omnämda, inför länsstyrelsen den 10 Juni 1858 hållna sammanträde närvarande invånare afgåfvo. Länsstyrelsen har också förordat samma förslag i sammanhang med det äfven af hushållningssällskapet väckta, rörande en bibana emellan Norbergs bergslag och Dalelfven.

Uti Stora Kopparbergs län förekommo, vid det inför länsstyrelsen och undersöknings-kommittéens delegerade den 3 Februari 1859 hållna sammanträde, trenne olika meningar. Enligt en borde, med afseende på vigten för landet att genom lättade kommunikationer bereda tillfällen till en utvidgad bergsbruks-

rörelse, Norbergs outtömliga och godartade malmtillgångar sättas i förbindelse med öfre Dalarnes rikare och ännu obegagnade skogar; och då i öfrigt spannmålstransport, forsling af rudimaterier för industriens behof samt afsättning af ortens produkter måste blifva föremål för trafiken på den ifrågaställda jernbanan, skulle hvarje anspråk i dessa afseenden otvifvelaktigt komma att uppfyllas, om banan sträcktes genom Sala till Strömsholms kanal, derifrån genom Norbergs bergslag till Hedemora, och derifrån till Korsnäs samt vidare till öfre Dalarne. Deremot borde, enligt den andra meningen, jernbanan gifvas den kortaste sträckningen från Sala genom Hedemora till Insjön, Forsshufvud eller Båtstad, såsom försäkrande Dalorten om att med mindre kostnad än annorledes kunna blifva försedd med sina förnödenheter samt om en lätt afsättning af sina egna produkter; och; enligt den tredje meningen åter, ansågs väl lämpligt, att jernvägen ginge från Sala till Hedemora, men derifrån borde vägen, i rigtning mot Gefle-Dala-banan, förenas med densamma vid Korsnäs, — till stöd för hvilken åsigt anfördes, att då staten byggde jernväg, borde en sådan väg gifvas den kortaste sträckning som vore möjlig, samt att det tillkomme näringsidkarne att genom lämpliga bibanor tillgodogöra sig den fördel och lättade kommunikation, hvartill den af staten byggda stambanan lemnade tillfälle.

På länets hushållningssällskaps vägnar hade dess förvaltningsutskott till nämde möte afgifvit af länsstyrelsen infordradt yttrande i ämnet, hvaruti anfördes, att länet bättre än de fleste andra behöfde för utvecklingen af sitt industriela lif nya eller lättade kommunikationer; detta förhållande både förklarades och bevisades af den icke segelbara Dalelfven, det långa afståndet till hafvet, samt ortens tunga produkter och varubehof. Om emellertid Gefle-Dala jernväg komme i viss mån, eller åt sitt håll, att underlätta varutransporten, så måste dock medgifvas, att en jernväg från Westmanland, hvilken finge sin ändpunkt någorstädes vid Siljans dalgång, skulle icke allenast ännu bättre lätta denna transport, utan äfven vara för öfre Dalarnes stora befolkning och utveckling af dess industriela anlag ändå gagneligare. Denna åsigt, som äfven vid näst föregående allmänna landtbruksmöte nästan enhälligt gillades, kunde anses i allmänhet vara länets invånares; och hvad beträffade sträckningen af denna väg, så syntes, som skulle både i handelns och rörelsens intresse, äfvensom i den större befolkningens, bäst vara, om ifrågavarande väg från Westmanlands-gränsen leddes åt Avesta, Hedemora, Stora Tuna och vidare till Insjöns och Siljans vattensystem. Skulle dernäst en sammanbindning mellan Westmanlands-gränsen och Gefle-Dala-banan ifrågakomma, ansåge utskottet alldeles obestridligt, att Korsnäs blefve rätta sammanbindningspunkten, och detta icke endast med afseende på de fördelar, som derigenom skulle tillskyndas södra Dalarnes industriela utveckling i alla rigtningar, utan kanske ännu mera genom den oafvisliga nödvändigheten af jernvägens utsträckning från Falun till Insjön. Den oförnekade sanningen, att

de fördelar, som Gefle-Dala jernväg beredde andra delar af länet, blott i ringare mån kunde komma Oster-Dalarnes stora och folkrika bygd till del, så länge denna jernvägs ändpunkt icke uppnått Siljans vattensystem, föranledde utskottet att från ännu en synpunkt betrakta sträckningen af de jernvägslinier, som inom Dalarne kunde förekomma. Utskottets åsigt, att en jernväg från Westmanlands-gränsen till Korsnäs snart skulle åskådliggöra nödvändigheten af Gefle-Dala-banans utsträckning från Falun till Insjön, hade kommit utskottet att jemväl bedömma frågan under omvändt förhållande, det vill säga: Falu-Insjö-vägen såsom den föregående, och Falu-Westmanlands-vägen såsom den efterföljande. Härvid hade utskottet, efter pröfning af alla för handen varande förhållanden, ansett jernvägsanläggningen emellan Korsnäs och Westmanland vara nyttig för bruks- och handels-industrien, men anläggningen af en jernväg mellan Falun och Insjön deremot i sina verkningar mera direkt välgörande för öfre Dalarnes stora och fattiga befolkning. Då äfven i betraktande toges, att väglängden från Westmanlands-gränsen till Korsnäs utgjorde omkring 7½ mil, men ifrån Falun till Insjön endast omkring 3¼ mil; och då således anslag lättare borde kunna vinnas för den kortare vägen, än för den längre, ansåge utskottet sig för sin del böra föredraga jernvägsanläggningen från Falun till Insjön framför den från Korsnäs till Westmanland. En sammanfattning af utskottets åsigt om blifvande jernvägars ändamålsenligaste sträckning inom Dalarne vore således följande: *i första rummet:* en jernväg från Westmanlands-gränsen förbi Avesta och Hedemora genom Stora Tuna till Siljans vattensystem; *i andra rummet:* en utsträckning af Gefle-Dala jernväg från Falun till samma vattensystem; och *i tredje rummet:* en jernväg från Westmanlands-gränsen förbi Avesta och Hedemora till Korsnäs.

Länsstyrelsen i Falun hade äfven ansett sig böra tillkännagifva sina åsigter uti ett den 9 Februari 1859 till undersöknings-kommittéen afgifvet yttrande, hvilket är särdeles sakrikt och upplysande för frågans utredning. Af detta utlåtande torde nu till en början böra anföras den del, som afhandlar frågan om de jernvägssträckningar, hvilka, enligt länsstyrelsens förmenande, vore för orten behöfliga. I afseende derå anföres, att genom Gefle-Dala jernvägs anläggning vore en stor fördel beredd åt länet. På denna väg kunde, efter nödiga upprensningar i såväl Öster- som Vester-Dalelfven, trävaror flottas från ej mindre Öster- än Vester-Dalarne till sjön Runns strand invid Korsnäs, för att derifrån på jernvägen afgå till närmaste stapelstad, Gefle. Likaså hade flere jernverk inom Öster-Dalarne, Kopparbergs och Näsgårds fögderier derigenom fått en lättare transport till Gefle. Genom ombyggnad af Strömsholms kanal samt dennas sammanbindning med sjön Wessman vore åt Vester-Bergslagens fögderi samt några jernverk beredd en lättad transport till Mälaren och vidare till Stockholm. På dessa transportlinier kunde ock länets invånare med mera lätthet hämta sina behof af specerier och manufakturalster, sill och andra saltvaror; men dessa linier uppfyllde icke provinsens behof af lättare transport för den spannmål, som år-

ligen måste uppköpas från Westmanland och Upland, samt för afsättning i sistnämde provinser af Dalarnes slöjdalster. För detta ändamål erfordrades en jernväg från någon punkt i trakten af Sala till sjön Siljan, helst erfarenheten vitsordat, att den för orten behöfliga spannmål under vanliga förhållanden alltid kunnat från Westmanland och Upland erhållas för bättre pris än från Gefle. Denna jernväg borde, för att uppfylla länets bergsbruksidkares önskningar och behof, antingen beröra Norbergs malmrika grufvefält och Strömsholms kanal, eller ock genom en bibana med dem sammanbindas, samt sedermera utsträckas till någon punkt, som genom sjötransport vore förenad med sjön Siljan. — Efter det länsstyrelsen anfört, hurusom åsigterna i fråga om slutpunkten för banan vore delade, i afseende hvarå redogörelse här ofvan blifvit lemnad, anföres vidare, att genom en jernvägsförbindelse mellan sjön Wessman, eller den derinvid belägna sjön Saxen, och Öster-Dalelfven ofvanom Grådafallen inom Gagnefs socken skulle icke allenast befolkningen inom Öster-Dalarne, utan äfven den inom Vester-Dalarne beredas en genare och lättare kommunikation med Mälaren och den del af Westmanland, som genomskures af Strömsholms kanal, hvilken vore högst behöflig för afsättning af Dal-allmogens slöjdalster, samt för erhållande af spannmål, för Vester-Dalarnes behof, från Westmanland samt öfriga provinser omkring Mälaren. Genom denna kommunikation skulle det ock blifva en möjlighet att inom Öster- och Vester-Dalarne förbruka malm från det malmrika Grängesberget, beläget på allenast en half mils afstånd från sjön Wessmans strand. — Beträffande sträckningen af den förstnämda linien emellan trakten omkring Sala till Siljan, kunde ej nekas, att vägen från Sala till Båtstad hittills varit den mest begagnade, ej mindre för Falu-trafiken än för Dal-allmogens utvandringar för erhållande af arbete å andra orter, samt att på en jernväg med sådan sträckning spannmål för Öster-Dalarnes behof skulle till billigaste pris kunna orten tillföras; men i betraktande deraf, att Gefle-Dala-jernvägens anläggning sannolikt komme att i många fall förändra trafikens rigtning, och, till följd deraf, vägen från Westmanland till Båtstad blefve mindre allmänt begagnad, samt att den väg, som emellan Westmanland och Siljansdalen anlades, måste, för att på en gång motsvara ortens behof af kommunikation med Gestrikland samt närmaste stapelstad, Gefle, och tillika bespara kostnaden af tvenne vägars anläggning till Öster-Dalarne, sammanbindas med Gefle-Dala jernväg, enär, enligt ursprungliga planen för denna jernväg, den icke skulle sluta vid Falun, utan fortsättas till Insjön, och att genom begge jernvägarnes förening trafiken skulle å båda betydligen ökas, — tvekade icke länsstyrelsen att för sin del yttra den öfvertygelse, att den ifrågasatta jernvägen emellan Mälarens och Siljans dalgångar borde utgå från någon punkt vid Sala och derifrån sträckas till Korsnäs, för att der förenas med Gefle-Dala-banan, samt antingen beröra Norbergs grufvefält eller med detsamma genom en bibana förenas. Denna jernväg vore för provinsen den vigtigaste. Derefter borde ifrågakomma samma banas utsträckning till Siljans

vatten vid Insjön; men då det icke kunde väntas, att staten skulle bygga två jernvägar i samma sträckning på allenast några få mils afstånd från hvarandra, kunde länsstyrelsen för sin del icke biträda den åsigten, att en jernväg jemväl borde byggas från Westmanlands-gränsen förbi Avesta och Hedemora genom Stora Tuna socken till Siljan; hvaremot länsstyrelsen ansåg en jernvägsanläggning emellan sjön Wessman eller sjön Saxen till Öster-Dalelfven ofvanom Grådafallen i högsta måtto önskvärd. —

Uti Gefleborgs län hölls sammanträde inför vederbörande den 5 Februari 1859. Utom yttranden och förslag rörande sådana kommunikationsleder, hvilka, utan att äga sammanhang med stambanesystemet i det hela, hade särskild vigt för detta län, uttalades, uti ett enskildt, sedermera af samtlige närvarande biträdt anförande, att den bibana, som syntes böra först ifrågakomma att utsträckas från Gefle-Dala jernväg, vore en från Jädrans station eller trakten deromkring till Ockelbo kyrka, utgörande i längd omkring 3 mil, hvilken vägsträckning om vintern utgjorde stråkvägen för den stora Norrländska trafiken på Westmanland och en del af Upland och Dalarne, synnerligast vid marknaderna i Sala, Westerås och Hedemora, samt att från Ockelbo kyrka ginge stora landsvägen till Helsingland och vidare till hela norra och nordvestra Sverge, likasom ock landsvägarne der sammanträffade från Svartnäs bruk i Dalarne och från Åmot, Katrineberg och öfrige Ockelbo-jernverken samt från Hamrånge socken. — Efter det från ortens allmänna produktions- och konsumtionsförhållanden hämtats stöd för det antagande, att Ockelbo i och för sig utgjorde en ganska vigtig slutpunkt för en jernbana norrut, yttrades vidare, i afseende på det ämne kommitterade nu hafva att behandla, att nyssnämde bana blefve af större vigt, om statens stambana sammanbundes med Gefle-Dala jernväg och om denna förening skedde vid eller i trakten af Storviks station. På Gefle-Dala jernväg funnes icke någon lämpligare föreningspunkt för denna sammanbindning, och att en sådan förening der vore både möjlig och lämplig, visade sig af den okulär-undersökning, som på anmodan af Chefen för statens jernvägsbyggnader blifvit verkställd hösten 1856. För staden Gefle och den derintill närmast liggande trakten vore måhända en jernväg direkte på Upsala den fördelaktigaste, såsom ofelbart för förstnämde stads trafik på Upsala och Stockholm den kortaste; men då flere och öfvervägande stora intressen måste så vidt möjligt förenas och med minsta möjliga uppoffring för staten tillfredsställas, kunde och borde man icke rimligen begära, att *en* orts eller stads största beqvämlighet skulle, med uppoffring af en mängd andras billiga fordringar och behof, afses; hvarförutan i betraktande borde tagas, att hvad som förlorades på omvägen till Upsala och Stockholm, lätt kunde återvinnas genom kommunikation med Westmanland, eller Sala, Westerås och öfriga vigtiga trakter längs denna linie. De öfvervägande fördelarne af Storvik-Sala-linien syntes för öfrigt så påtagliga, att man aldrig trott, det någon annan punkt skulle kunna ifrågakomma. För staten blefve denna bana den rakaste och kor-

taste. Uplands och Westmanlands spannmål, som redan hade en marknad i bergslags-socknarne Torsåker och Ofvansjö, der Storvik utgjorde medelpunkten, kunde derifrån efter omständigheterna afgå på Dalarne och Gefle, eller öfver Jädran och Ockelbo på Helsingland. För Norrländska trafiken på Sala, Westerås, Upsala, Stockholm o. s. v. samt Dalarne blefve den så beqväm som möjligt; och borde väl hela denna Norrlands-trafik, som redan just i denna rigtning vore af så stor betydenhet, kunna antagas flerfaldiga gånger öfverväga den trafik, som från annat håll beräknades uppkomma medelst transport af malm från Norbergs grufvor till Gestrikland, i händelse sammanbindningen skedde vid Korsnäs. Dessutom kunde kommunikation med dessa grufvor utan längre jernvägssträckning lika lätt, om ej beqvämare, beredas genom bibana till linien Sala-Storvik. — På grund af allt detta, och då man med oro förnummit, att kommittéen icke låtit undersöka denna linie, framställdes äfven vid ifrågavarande sammanträde anhållan, att en sådan noggrann undersökning måtte företagas; för hvilket ändamål till kommittéens närvarande ledamöter då öfverlemnades rapport om den här ofvan omförmälda okulära besigtningen af meranämde banlinie.

Vid samma tillfälle aflemnades äfven ett skriftligt yttrande i denna fråga, hvilket, såsom författadt af en om fäderneslandet i allmänhet och de Norrländska provinserna i synnerhet högt förtjent man, numera aflidne Landshöfdingen Widmark, torde här böra återgifvas i den del, som det berör nu förevarande ämne. Efter anmärkning, att beträffande den punkt å Gefle-Dala jernväg, hvarest norra stambanan borde ansluta, två skilda åsigter uttalat sig, den ena, att föreningspunkten borde blifva vid Storvik, och den andra, att stambanan borde dragas längre i vester inåt Westmanland och Dalarne samt nära Korsnäs ansluta till Gefle-Dala-vägen, yttras det vidare vara ganska naturligt, att hela Dalarne med värme komme att omfatta detta senare förslag, hvilket för nämde landskap beredde en kortare föreningslinie med sydligare orter; men detta förslag strede dock påtagligen mot icke allenast en del af Uplands, hela Gestriklands och Gefle stads, utan i synnerhet emot alla de nordliga provinsernas intressen, emedan, om denna linie komme till stånd, dessa senare provinsers, uti Statsutskottets vid föregående riksdag afgifna utlåtande i ämnet, vitsordade behof af lättade kommunikationer icke på något sätt genom stambanesystemet afhjelptes; hvaremot, i händelse föreningspunkten blefve vid Storvik, norra stambanan närmare skulle med mellersta och södra Sverge förena de nordligare provinserne och till någon del afhjelpa deras i jemförelse med rikets öfriga landskap på kommunikationer vanlottade ställning. Äfven med antagande deraf, att norra stambanesystemet komme att sluta, när det med Gefle-Dala jernväg förenats, lede det icke något tvifvel, att sidogrenar på denna senare väg skulle uppkomma, och ibland dessa en bibana från Jädrans station i nordlig rigtning 3 mil till Ockelbo kyrka, der en passande begynnelsepunkt skulle blifva för upptagande af Helsinglands och nordliga landskapens personal- och varutrafik, särdeles under vinter-

månaderna, då ångbåtskommunikationen vore stängd, helst då i betraktande toges, att trafiken äfven vintertiden följde denna rigtning från Jemtland, Herjeådalen och Helsingland till mellersta Sverges vestliga landskap; hvarföre äfven i de nordliga provinsernas intresse yrkas, att det förra alternativet, jernbanornas förening vid Storvik, måtte varda antaget och godkändt. Ehuru Statsutskottet i sitt ofvannämde utlåtande förespeglat möjligheten deraf, att norra stambanan kunde från Gefle-Dala jernväg framdeles erhålla ytterligare utsträckning till ännu mera nordligt belägna orter af riket, så ville det dock synas, som skulle lokala omständigheter, bestående ej mindre i de höga bergåsar, hvilka åtskilde Norrlands stora floddalar, inom hvilka dessutom odlingen egentligen vore sammanträngd, än ock de stora afstånden emellan dessa floddalar samt de Norrländska flodernas betydliga bredd, lägga svåra hinder emot utförandet af nämde plan. Norrlands egentliga stambana vore Östersjön, från hvilken i nordvestlig rigtning längs floddalarne kommunikationsleder till det inre af landet erfordrades, hvarmed början för Helsingland redan vore gjord genom tvenne af staten med lån understödda mindre jernvägar.

Af det vid sist omförmälda sammanträde i Gefle hållna protokoll inhämtas vidare, att länets hushållningssällskap beslutat den mest odelade tillstyrkan af undersöknings-kommittéens synnerliga afseende på den här ofvan till hufvudsakligaste innehållet intagna muntliga framställning, hvilken ock länsstyrelsen uti skrifvelse den 8 Februari 1859 för sin del understödt. —

En kort sammanfattning af de önskningar, hvilka uti de tre ofvannämde länen uttalat sig i fråga om sträckningen af en jernväg från Sala i nordlig rigtning, gifver sålunda vid handen, att man i Westerås län företrädesvis lagt vigt på banliniens utläggning till Hedemora; att uti Stora Kopparbergs län åsigterna så vidt varit delade, att några ansett jernvägen böra framgå till Båtstad eller Forsshufvud vid Dalelfven i Tuna socken, hvarifrån vattenkommunikation kunde erhållas till Siljan, sedan slussar blifvit byggde vid Grådafallen i Dalelfven inom Gagnefs socken, andra önskat en banlinie till Tunstad eller Insjön i Åls socken, hvarifrån Dalelfven vore segelbar, och andra åter velat hafva denna jernväg framgående till Insjön efter förening med Gefle-Dala jernväg vid Korsnäs; hvaremot uti Gefleborgs län, under förutsättning, att den för staden Gefle och orten närmast deromkring fördelaktigaste jernväg i rak linie mellan Gefle och Upsala med hänseende till flere andra öfvervägande stora intressen icke borde af staten bekostas, enhälligt uttalats den önskan, att en jernväg från Sala måtte ledas till Storviks station å Gefle-Dala-banan. Af denna redogörelse visar sig ock, att man uti Stora Kopparbergs län icke tänkt sig någon mera i öster gående sträckning för en från Sala norrut gående jernbana, än linien Sala-Korsnäs, i följd hvaraf äfven måste antagas, att hvarken linien Sala-Robertsholm eller linien Sala-Storvik kan anses motsvara Dalarnes allmänna behof af en jernvägsförbindelse mellan Sala och Gefle-Dala-banan. —

Uti den af kommitterade redan lemnade redogörelse för den tidigare behandlingen af nu förevarande ämne är anmärkt, att redan år 1853 väcktes fråga om att, medelst anläggning af en enskild jernbana, underlätta den stora trafik, som öfver trakten af Sala af ålder dels gått ifrån norr till söder med bergslagens produkter, hvilka på denna väg sökt hamn vid Mälaren för vidare transport till Stockholm, dels i motsatt rigtning tillfört bergslagen och Dalarnes talrika befolkning deras behof, synnerligast af spannmål från Westmanlands och Uplands sädesrika slättbyggd, äfvensom att enskilde, för saken intresserade personer både i Westmand och Dalarne bekostat en noggrann undersökning rörande den lämpligaste rigtningen och den erforderliga anläggningskostnaden för en jernbana, dragen från Westerås förbi Sala åt Hedemora med öfvergång af Dalelfven vid Forsshufvud och vidare utsträckt till Brenäs udde vid Insjön. En beräkning öfver trafiken visade, att med fordon fortskaffades årligen å denna linie icke mindre än 211000 skeppund eller 844000 centner gods, och persontrafiken å en jernbana lagd i denna rigtning antogs, med tillämpning af den Egidyska metoden, komma att lemna en årlig inkomst af 203,000 R:dr. Banan, hvilken till Forsshufvud beräknades att kosta 6,391,500 R:dr, ansågs böra lemna en årlig bruttoinkomst af 604,000 R:dr, allt riksmynt, eller omkring 9¼ procent af anläggningskostnaden. Det är äfven uppgifvet, att samtidigt härmed väcktes förslag om en jernväg emellan Gefle och Falun, och att Rikets Ständer, hos hvilka framställning gjordes om statens medverkan medelst beviljande af lån till begge de ifrågasatta jernvägsföretagens utförande, slutligen och på grund af omröstning i Förstärkt Statsutskott gåfvo sistnämde förslag företräde. Den jernvägslinie, hvilken då med så lifligt intresse omfattades både i Westmanland och i Dalarne var en bland dem, som, på sätt redan är uppgifvet, sedermera vid det allmänna jernvägssammanträdet i Falun den 3 Februari 1859 ansetts vara önskvärda, och i rigtningen mot sjön Runn öfverensstämmer den ock med den af kommitterade förordade linien Sala-Korsnäs. Skillnaden består endast uti de båda liniernas vidare utsträckning sedan de närmat sig sjön Runn; den förra linien går vester om nämde sjö, för att förena sig med Siljans vattensystem, då den senare deremot löper öster om samma sjö för att sammanbindas med Gefle-Dala-banan.

Jemförelse mellan linierne Sala-Korsnäs, Sala-Robertsholm och Sala-Storvik.

För att kunna anställa en jemförelse mellan de tre olika linier, om hvilka nu egentligen är fråga, nämligen Sala-Korsnäs, Sala-Robertsholm och Sala-Storvik, måste man göra sig noga reda för den trafik, som i afseende på personer eller gods redan finnes eller längre tid tillbaka ägt rum. Detta gäller, enligt kommitterades åsigt, såsom en hufvudregel i fråga om hvilken kommunikation som helst, den der har till ändamål att befordra den industriela rörelsens utveckling i allmänhet, och i ännu högre grad med hänsyn till jernvägsanläggningar, hvilka måste förutsätta en sådan redan befintlig och af vidare utveckling mäktig rörelse, för att kunna återgälda de stora uppoffringar deras anläggning

kräfver. Kommitterade instämma i allo uti det af undersöknings-kommittéen i afseende härå afgifna, här ofvan fullständigt intagna yttrande, att bristen på spannmål i det bergs- och skogsbrukande distriktet, jemte öfverflöd på denna oumbärliga vara söder om dess gränser, af ålder gifvit spannmålsrörelsen från Mälare-trakten sin rigtning från söder till norr, likasom bergsprodukterna sökt sig kortaste vägen från norr till söder, för att med minsta kostnad träffa de närmast belägna hamnarne vid Mälaren; och att samma rigtning från söder till norr äfven råder för handeln med import- och fabriksvaror, enär denna handel går från Stockholm öfver de norra Mälare-hamnarne till de öfre orterna, till dess den mötes af samma slags handelsrörelse från Gefle, å ena sidan, och från Göteborg öfver Örebro eller Wermland, å den andra. — Detta är det allmänna, kända och erkända förhållandet, då man betraktar den väg rörelsen tagit från Stockholm och Mälare-hamnarne till och genom det inre af Dalarne, samt tvärtom. Denna rörelsens gång har, som sagdt, varit sådan från urminnes tider, och den kan icke i någon väsendtligare grad ledas eller rubbas ur sitt gamla spår genom hvilka försök som helst att gifva den en annan rigtning. Den statsekonomiska visdomen består icke uti konsten att uppfinna sådana nya vägar, eller afvägar; den måste taga förhållandena sådana de äro och derpå grunda tillämpningen af sina teorier. De matematiska linierna kunna icke bestämma rörelsens gång; de äro utan betydenhet, om de uppdragas oberoende af verkligheten och de lärdomar, hon endast kan gifva.

Kommitterade hafva antagit, att denna den utom all jemförelse större rörelsens rigtning genom Westmanland och Dalarne från söder till norr, och tvärtom, är ett obestridligt förhållande. Redan det dåliga skick, hvaruti den stora, i denna rigtning gående stråkvägen mellan Falun och Westerås till följd af de talrika varutransporterna befinnes, är i och för sig ett bevis, som måste vederlägga hvarje invändning mot sanningen af berörde påstående. Skulle dock vidare bevis i det afseendet erfordras, så finnes det uti ofvan åberopade, af länsstyrelsen i Falun afgifna yttrande, hvilket, i fråga om de inom provinsen mest begagnade transportlinier, här i korhet återgifvet innehåller, att vägen från Westerås genom Grytnäs, Hedemora, Stora Schedvi och Vika socknar till Falun, äfvensom vägen genom Grytnäs, Hedemora, Säters och Tuna socknar till Båtstad, landsvägen förbi Grådafallen, samt vidare vattenvägen på Dalelfven och sjön Siljan till Mora och Orsa socknar, höra till de främsta vägarne, och att på dem provinsens befolkning till större delen hämtar sitt behof af spannmål, specerier och manufakturvaror, samt afsänder en stor del af sina produkter af koppar, jern och hvarjehanda slöjdalster. Betydenheten af nyssberörde i främsta rummet satta kommunikationslinie visar sig ock af det antal skjutshästar, hvilka, enligt vederbörandes uppgifter, under år 1855 utgått från de gästgifvaregårdar, som ligga i eller nära intill denna stora stråkväg. Förhållandet härmed var då följande, fastän de egentliga varutransporterna, såsom bekant är, då som nu bestriddes af

forbönder med egna hästar, och således gästgifvareskjuts dertill blott undantagsvis kan anses hafva begagnats:

Linien Sala-Korsnäs.	
Gästgifvaregårdens namn.	År 1855 utgånget antal hästar.
Sala	1,772
Bråddbo (Bolandet)	1,160
Nötmarken (Viggarne)	1,963
Brunnbäck	2,877
Avesta *)	696
Grådö	3,053
Hedemora *)	971
Säter	1,018
Uppbo	2,730
Strand	2,420
Falun	2,791

En jemförelse emellan, å ena sidan, den trafik, hvilken redan finnes och af ålder funnits i nästan samma rigtning, som en jernbana från Sala till Korsnäs skulle komma att få, och, å andra sidan, den trafik, som kan vara att förvänta på de begge alternativ-linierna Sala-Robertsholm och Sala-Storvik, är icke möjlig vid det förhållande, att några allmänna vägar med lika stor utsträckning icke äro anlagde i de delar af Stora Kopparbergs och Gefleborgs län, som sistberörde två banlinier skulle komma att genomlöpa, ehuru visserligen Robertsholmslinien, hvilken till en del komme att genomgå en något mera odlad och folkrik trakt, i det afseendet har ett gifvet företräde framför Storvikslinien. Denna omständighet torde i och för sig, om andra skäl saknades, kunna vara bestämmande vid valet emellan de tre särskilda linierna. Utom de i allmänhet antydda stora fördelar, en jernväg emellan Sala och Korsnäs skulle medföra både för Westmanland och Dalarne, finnas ytterligare några grunder för bedömmande af denna bansträcknings företräde, hämtade från den sistnämda provinsens allmänna produktions- och konsumtionsförhållanden, betraktade hvart för sig eller i sitt sammanhang inbördes. Att till sina hufvuddrag söka angifva dessa förhål-

*) Orsaken till det ringa utgångna hästantalet i Avesta och Hedemora torde finnas deri, att Brunnbäck ligger tätt intill Avesta och Grådö nära Hedemora, hvarföre de trafikerande, som ej behöfva städna i dessa städer, resa förbi eller igenom dem.

landen, torde, derföre till ämnets närmare utredning här vara på sin plats. Uppgifterna derom äro till det mesta att återfinna uti länsstyrelsens i Falun mer än en gång redan åberopade sakrika yttrande.

Dalarnes näringslif.

I fråga om spannmålsproduktionen visar sig, att endast Hedemora, Folkärna, Stora Schedvi, Vika, Kopparbergs, Aspeboda, Stora Tuna och Gustafs socknar kunna producera spannmål utöfver eget behof. Inom Sundborns, Grytnäs, Säters och Husby socknar anses sädesproduktionen motsvara, men uti alla öfriga socknar mer eller mindre understiga det egna behofvet. De betydligaste spannmålsuppköpen erfordras för Ofvan- och Nedan-Siljans samt Vester-Dalarnes och Vester-Bergslagens fögderier, hvartill orsaken finnes deruti, att den öfre delen af Dalarne är öfverbefolkad, och att den högst betydliga jerntillverkningen uti sistnämde fögderi sysselsätter en större befolkning, än som motsvaras af sädesproduktionen. Länets behof af spannmål uppköpes till största delen från Westmanland och Upland, hvarifrån den dels betingas till jernverken inom länet, och dels föres til försäljning i städerna. Från Helsingland köpes något spannmål för behofvet inom Ofvan- och Nedan-Siljans fögderier, och till Vester-Dalarnes fögderi betingas, synnerligast under missväxtår, mycket spannmål från Wermland samt till och med från Westergötland; hvaremot sill, strömming, torr fisk och salt hämtas till största delen från Gefle. Ortens behof af spannmål och andra förnödenhetsvaror uppköpas af konsumenterna sjelfva eller bekommas i utbyte mot andra varor. — Enligt en till kommitterade inkommen, af åtskillige handlande i Westerås undertecknad skriftlig uppsats skulle från nämde stad under vanliga förhållanden afsändas till bergslagen och Dalarne spannmål och mjöl till belopp af 50000 à 60000 tunnor årligen, hvaruti dock icke vore inberäknad den betydliga qvantitet spannmål, som en del allmoge och ägare af större landtbruk i Westmanland årligen försålde direkte på samma ort. Tillförseln af spannmål till torget i Falun, hvarest öfre Dalarnes befolkning till stor del uppköper sitt behof, är äfven högst betydlig och fortgår nästan under hela året.

Utom de binäringar, med hvilka allmogen deltager uti bergverkens produktion, idkar den en mängd sådana, som en gammal och frivilligt iakttagen häfd fördelat emellan socknarne. Den betydligaste bifortjensten inbringa de arbeten, för hvilka allmogen utvandrar från de socknar, der den icke har af kolning eller annat arbete åt bergverken full sysselsättning för den tid, som jordbruket lemnar ledig. Antalet af den allmoge, som för olika arbeten och under olika tider utvandrar, isynnerhet från Öster-Dalarne, beror af den föregående årsväxten i orten samt de försörjningsmedel denna lemnar, och kan således icke med någon säkerhet beräknas. Skogarne gifva anledning och ämnen till många särskilda binäringar, hvaribland tjärubränning. Allmogen uti den öfre delen af Öster-Dalarne förfärdigar båtar och laggkärl m. m. till stort värde hvarje år. Med dessa tillverkningar far den årligen till de mera sädesalstrande provinserna och tillbyter

sig spannmål, som Öster-Dal-allmogen äfven i goda år behöfver köpa. Ett qvarnstensbrott i Malungs socken samt kalkstensbrotten i Rättviks och Ore socknar bereda en del af deras befolkning penningeförtjenster både inom och utom orten; likaså hafva Orsa socknemän betydlig inkomst, stundom uppgående till omkring 20,000 R:dr, genom brytning och försäljning af slipstenar. Inom Hedemora socken förfärdigas plogar, harfvar och liar med flere svartsmiden, som afsättas både inom och utom provinsen. Allmogen i Folkärna, Grytnäs, Hedemora, Schedvi, Gustafs och Svärdsjö m. fl. socknar bereder sig en ansenlig inkomst genom forsling af köpmannagods från Gefle och Westerås samt af länets produkter dit. Från Malungs och Lima socknar afgå betydliga qvantiteter af timmer till flera bolag i Wermland, dit de flottas på bifloder till Klarelfven. Från sistnämde tvenne och några andra socknar i Vester-Dalarne samt ett par socknar i Öster-Dalarne afsättes mycket timmer både till Falu bergslag för Falu grufvas behof och till Korsnäs bolag, hvilket vid sjön Runns strand vid Korsnäs anlagt ett större ångsågverk. Inom Öster-Dalarne äro skogstillgångar obegagnade, emedan flottningen å Öster-Dalelfven och Siljan är förenad med större kostnad, än priset på varan anses kunna medgifva; men utan tvifvel kommer inom en ej aflägsen framtid liflig trävarurörelse att derstädes utveckla sig, helst vattendrag ej saknas, från hvilka timmer kan flottas till Öster-Dalelfven samt den del af Siljan, som inom orten vanligen kallas Orsasjön.

Af malm från Falu grufva tillverkas årligen omkring 4000 skeppund koppar, som förädlas till någon del vid Korsnäs, men för öfrigt vid Avesta, hvarifrån den transporteras till Westerås och vidare till Stockholm, der den försäljes. Koppar tillverkas i öfrigt på åtskilliga andra ställen till ett sammanräknadt belopp af ungefär 650 skeppund årligen och försäljes likaledes i Stockholm. Jernbruk och masugnar finnas i nästan alla socknar inom länet. Tillverkningarne vid de fleste af dessa verk fördes före Gefle-Dala jernvägs fullbordan till Stockholm. Malm för masugnarne hämtas till största delen från grufvor inom länet och till någon del från Norbergs grufvor i Westmanland. Kol erhålles från närbelägna skogar inom provinsen och till en icke obetydlig del från Gestrikland. Utom silfververket i Falun finnas inom provinsen ett nickelverk, åtskilliga rödfärgsverk samt porfyrverket i Elfdalen och viktriolverket i Falun. Särskildt förtjenar att omnämnas Grycksbo pappersbruk i Kopparbergs socken, hvarest årliga tillverkningen uppskattas till ett värde af 120,000 à 150,000 R:dr r:mt.

Till besvarande af frågan om de anledningar, som förefinnas till någon större utveckling af industrien uti provinsen genom i en eller annan rigtning lättade kommunikationer, anföres, att inom hela den öfre delen af länet finnas stora skogar, som endast till en mindre del blifvit begagnade för export af trävaror. Genom upprensning af Dalelfven och denna elfs många bifloder skulle åt dessa orters invånare beredas tillfälle till afsättning af virke, som, efter flottning på

Dalelfven till Torsång, kunde vidare flottas öfver sjön Runn till Korsnäs och derifrån transporteras på jernvägen till Gefle. Likaledes finnes inom samma orter god tillgång på vattenfall, der jernverk kunde anläggas, hvilket för närvarande icke låter sig göras med fördel, emedan transporten af malm, dels landväg och dels sjöväg, med flere omlastningar, blifver för kostsam, samt, af samma anledning, transporten af den tillverkade varan måste blifva för dyr. De inom dessa orter redan befintliga jernverk anses gifva sina ägare ringa inkomst. Med säkerhet kan antagas, att efter lättade kommunikationer emellan nämde orter, å ena, samt Norbergs och Grängesbergs gruffält, å andra sidan, bergsbruksrörelsen å ifrågavarande orter komme att hastigt uppblomstra. Detta mål skulle måhända till någon del vinnas genom Gefle-Dala jernvägs utsträckning till Insjön. De varor, som genom Dalarnes binäringar frambringas, äro till en del svåra att transportera, och det är derföre utom allt tvifvel, att tillverkningen af dessa varor skulle genom lättade kommunikationer betydligen ökas, och måhända äfven nya fabrikater, till hvilka orten erbjuder råämnen, såsom pottaska, harts m. m., uppstå.

Af årliga marknader är den, som under Februari månad hålles i Hedemora, den förnämsta. Der försäljas och köpas betydliga qvantiteter af varor från Norrland, såsom lin, väfnader, smör, fågel, renstekar m. m., äfvensom specerier och manufakturvaror från Stockholm och Gefle med flere orter. Handeln i städerna afser allenast ortens eget behof. Sill, strömming, torr fisk och bomullsgarn hämtas till det mesta från Gefle, men öfriga handelsvaror från Stockholm.

Den nu lemnade korta teckningen af Dalarnes näringslif visar detta landskaps både tillgångar och behof. De förra, jemförda med de senare, äro för den större befolkningen obetydliga; men denna befolknings lifskraft och härdighet äro mäktiga att bryta de många svårigheter, en i allmänhet karg natur förorsakar. Att denna provins bär inom sig frön till en mångsidig och storartad utveckling, lider icke något tvifvel, och första villkoret för en sådan utveckling är, der som annorstädes, underlättade kommunikationer. Något är visserligen i detta afseende gjordt, men vida mer återstår att göra. Till de skäl, kommitterade redan anfört för att visa hvad Dalarne i detta afseende behöfver, skola ytterligare några anföras; men, innan kommitterade öfvergå till en jemförelse af de anspråk denna landsort och öfriga provinser, hvilkas fördelar af frågan beröras, kunna mot hvarandra äga, återstår att taga i betraktande, i hvilken större eller mindre mån Gefle-Dala jernväg utöfvat inflytande på rörelsens gång och öfriga näringsförhållanden i Dalarne.

Hvad handeln med import- och fabriksvaror beträffar, har, efter nämde jernvägs öppnande, denna handel erhållit den inskränkning, att gränsen emellan de mötande handelsterritorierna kan sägas hafva ordnat sig efter en geografisk parallel, dragen öfver Säter. På den ifrån norr gående jerntransporten har samma bana haft den inverkan, att, af de, enligt lemnad uppgift till undersöknings-

kommittéen, till Westerås i medeltal årligen på landväg fortskaffade 72,000 skeppund bergseffekter, hafva tillverkningarne från de nordligast belägna eller egentliga Dal-bruken till belopp af 8000 à 10000 skeppund sökt transport å Gefle-Dala jernväg. Spannmålshandeln åter fortgår ännu uti samma utsträckning från Westmanlands och Uplands sädesbygder till bergslagen och Dalarne, och endast från Westerås afsändas, såsom redan är anfördt, 50000 à 60000 tunnor årligen till nämde provins. Detta förhållande ådagalägger, att tillförseln af spannmål för Dalarnes behof på nämde jernväg måste vara mindre betydlig; och att detta behof icke ens kan på den vägen erhållas, följer till någon del af denna jernvägs läge, men har sin egentliga förklaring deruti, att, då Sverge numera vanligen exporterar spannmål, priset å denna vara alltid står högst på sjelfva exportplatserne, det vill i förevarande fall säga Stockholm och Gefle, uti hvilken senare stad detta pris nästan utan undantag är och måste vara högre, än i hufvudstaden. Om derföre spannmålshandeln skall ifrån dessa exportplatser kunna taga sin rigtning inåt landet, måste varan tryckas på en gång af det högre priset och transportkostnaden. Dessutom bör i betraktande tagas, att den inhemska spannmålen icke förr än sjöfarten, synnerligast på Gefle, i det närmaste upphört mera allmänt kommer i marknaden, hvaraf följer, att den spannmål, som Gefle, för att vinna billigaste priset, måste sjöledes hämta ifrån sydligare belägna orter, icke kan i behöfliga qvantiteter redan på hösten dit framkomma. Endast för det numera, lyckligtvis under en längre följd af år ovanliga förhållande, att någon större import af spannmål från utlandet erfordras, låter det tänka sig, att priset å den spannmål, som från Gefle komme att afsättas på Dalarne, skulle kunna täfla med eller möjligen understiga priset å den spannmål, som ifrån de inhemska sädesproducerande orterna inom Mälaredalen kunde på landväg provinsen tillföras. Ett sådant undantagsförhållande ägde äfven till någon del rum förlidet år, då omkring 16,000 tunnor spannmål transporterades från Gefle till Dalarne. Häraf synes tydligt, att Kopparbergs län, som utan undantag, ehuru mer och mindre, årligen behöfver tillförsel af spannmål, och, till följd af sitt nordliga läge, oftare än andra söder derom belägna provinser är underkastadt missväxt, framför allt har behof af en lättad kommunikation med dessa provinser, så att Dalarnes talrika och idoga befolkning måtte för billigaste pris få sina behof af spannmål fyllda; och det är sålunda gifvet, att man inom denna provins måste anse af största vigt, att en söderifrån öfver Sala anlagd jernbana erhåller den rigtning, som bäst förmår befrämja detta angelägna syftemål. Kommitterade hafva ock redan uttalat den åsigt, att man, i fråga om jernvägsanläggningar, i främsta rummet bör fästa afseende på tillfredsställandet af de större och vigtigare intressen, hvilka sedan längre tid tillbaka förefunnits, samt icke på sådana af mindre vigt, hvilka först kunna vinna *någon* betydelse genom just det eller de hjelpmedel, som kunna kraftigt tjena de förra; och i förevarande fall gäller det, såsom redan är anmärkt, att underlätta en trafik, hvilken visat sig

vara både af så stor betydelse och sedan långliga tider tillbaka så utbildad, som den hvarom fråga är. Den af undersöknings-kommitteen förordade linien Sala-Robertsholm går redan på ett afstånd från Sala af vid pass 2⅔ mil utur den uråldriga trafikens stora strömfåra, för att på kortaste väg förena sig med Gefle-Dala-banan, och denna afvikelse skulle göra samma förbindelse endast omkring 1½ ifjerdingsväg kortare, än den af kommitterade föreslagna linien till Korsnäs; hvaremot trafiken från söder till Falun skulle på Robertsholmslinien få en omväg af icke mindre än 2½ mil, och för den trafik uppåt Dalarne, som hittills lemnat Falun öster om sig, blefve, i följd af det ännu större afståndet, denna linie af föga eller intet gagn. Att den af minoriteten bland kommitterade, i öfverensstämmelse med det af Chefen för statens jernvägsbyggnader afgifna första förslaget, antagna linien Sala-Storvik ännu mindre kan tillfredsställa Dalarnes behof, är redan sagdt och i öfrigt uppenbart af denna linies mera östliga rigtning i förening med den omständigheten, att samma linie till nästan hela sin utsträckning skulle komma att genomgå en ofruktbar och oländig trakt; men då merberörde linie icke, så vidt de kommitterade tillhandakomne handlingar i ämnet föranleda, är vorden undersökt, kunna de relativa afstånden emellan denna och de andra ifrågasatte banlinierna icke ens approximativt uppgifvas. Att det rum, linien Sala-Storvik skulle lemna emellan sig och den stora Dala-trafiken, måste blifva ganska betydligt, är emellertid gifvet; och då det hufvudsakligaste, om icke enda skälet för rigtningen såväl af denna linie, som af Robertsholmslinien, uppgifvits vara de Norrländska provinsernas intressen, återstår att utreda, om dessa intressen äro af *den* vigt, att de, med uppoffring af Dalarnes, böra tillgodoses, och, vidare, om samma intressen i sjelfva verket kunna tillfredsställas genom någondera liniens antagande.

De Norrländska provinsernas intressen.

Kommitterade medgifva gerna: att de Norrländska provinsernas intressen äro stora och af vigt såväl för dessa provinser sjelfva, som för hela landet; att dessa provinser äro mäktiga af en rik och storartad utveckling i mångfaldiga rigtningar; och att hvarje fosterlandsvän måste med glädje och stolthet föreställa sig en framtid för Norrland, då denna stora landvidd skall kunna tillgodogöra sig sina många naturliga förmåner. Kommitterade hafva ock, lika litet i denna fråga, som i öfrigt under detta ärendes behandling, kunnat hysa den åsigt, att, ur allmän synpunkt taget, *en* provins har större anspråk än en annan på statens medverkan och understöd till befordrande af dess fördelar eller tillfredsställande af dess behof. Frågan kan sålunda endast vara att i de fall, då särskilda provinsers önskningar och behof komma i strid med hvarandra och icke kunna på ett tillfredsställande sätt sammanjemkas, jemföra befogenheten af dessa önskningar och omfattningen af dessa behof å ena och å andra sidan, samt på grund af en sådan jemförelse komma till insigt om det företräde, som den ena kan böra tillerkännas framför den andra. Att åter söka sammanjemka sådana stridiga intressen på det sätt, att icke någotdera blifver i någon väsendtlig grad tillfreds-

ställdt, kan deremot naturligtvis icke motsvara önskningarne och behofven, vare sig å ena eller andra sidan, och lika litet som dylika förmedlingsförsök äro staten värdiga, lika litet äro de för densamma nyttiga, emedan tillgångar och krafter derigenom användas i annan rigtning, än som med statens allmänna ändamål är förenligt. — Hvad Norrland framför allt behöfver för utvecklingen af sitt industriela lif är transportvägar till hafskusten. Den utmärkte man, hvilkens skriftliga yttrande i detta ämne här ofvan är åberopadt, ansåg också Östersjön vara Norrlands egentliga stambana, från hvilken kommunikationsleder i nordvestlig rigtning längs floddalarne till det inre af landet erfordrades. Redan tillförene, eller uti en år 1857 från trycket utgifven skrift, benämd "Handlingar rörande föreslagna jernvägar och vattenkommunikationer inom provinsen Helsingland," yttrade samme man följande: "Likasom i ett kuperadt land, sådant som det hvarom här är fråga, dal- och höjdsträckningar hittills bestämt och framgent komma att bestämma odlingens gång, så anvisa äfven dessa och andra naturförhållanden det system, som bör följas vid förbättring af kommunikations-anstalterna. En blick på den öfver provinsen Helsingland upprättade karta visar, att detta system härstädes lämpligen icke kan vara annat, än att medelst kanaler eller jernvägar med hafvet förbinda de in i landet liggande, till Ljusnans och Dellårnes dalsträckningar hörande lugnvattenytor." Och efter att vidare hafva uttalat sin mening med särskildt afseende på tvenne då föreslagna mindre jernvägar, säger författaren, att "inom provinsen Helsingland naturen anvisar enahanda utvägar att bereda kommunikations-anstalter, nämligen sammanbindning medelst kanaler, och jernvägar af de djupt in i landet liggande sjöar och delvis segelbara floder, hvaraf Wermlands företagsamma inbyggare, till oberäknelig nytta för deras ort, redan förstått att sig begagna, och det lider intet tvifvel, att dessa utvägar äfven inom Helsingland komma att tillgodogöras, i den mån erfarenhet om medlens ändamålsenlighet vinnes och stegrad industriel verksamhet påkallar samma medels användande." — Dessa yttranden, anvisa sättet, på hvilket de Norrländska provinserna kunna tillgodogöra sig de källor till förkofran och välmakt, af hvilka de äro i besittning. Men innan de på denna väg hunnit närma sig det stora framtidsmålet, kunna de icke sägas hafva något egentligt behof af jernvägsförbindelse med det inre och söder om dem belägna landet. Dalarne deremot är, till följd af sitt läge, utestängdt från det stora vatten, som kan sägas vara en väsendtlig del af Norrlands rikedom, och Dalarnes behof af förbättrade kommunikationer i den eller de rigtningar, odlingen derstädes redan framgått, äro af ganska hög ålder, hvarföre, vid jemförelse af de nya anspråken från de Norrländska provinsernas sida med de gamla som Dalarne hafva att uppställa, de senare rättvisligen synas böra få företräde. Ett sådant företräde kan äfven ur allmän ekonomisk synpunkt sägas vara så mycket mer berättigadt, som alla de beräkningar, hvilka i dylika fall både ur teoriens och erfarenhetens synpunkt pläga tillerkännas giltighet, tala för det antagande, att en jernbana, utlagd i den

af kommitterade föreslagna sträckning, utom det att hon tillfredsställer det närvarandes fordringar, vida bättre än någondera af de öfriga föreslagna linierna skall återgälda kostnaden för sin anläggning. Den del af de Norrländska provinsernas trafik, som begagnar landväg, är icke så betydlig, att en kostsam jernväg, hufvudsakligast till fördel för denna trafik, bör anläggas. Värdet af de Norrländska provinsernas produkter, eller smör, lin, fågel, gröfre och finare linneväfnader m. fl., om hvilka här är fråga, och hvilka i andra orter årligen afsättas, är troligen ganska betydligt, men dock icke tillräckligt stort, för att dessa produkter ännu på lång tid kunna behöfva en särskild jernvägsförbindelse med det inre landet söderut. Dessa produkter äro äfven på vintermarknaderna i Falun, Hedemora och Sala föremål för en liflig omsättning, hvilken omständighet utvisar, att denna handel äfven söker landets inre städer och icke uteslutande Upsala och Stockholm.

I frågan åter, huruvida de Norrländska provinsernas intressen kunna i vidsträcktare mån gynnas och tillfredsställas genom att antaga vare sig linien Sala-Robertsholm eller linien Sala-Storvik, måste man, vid öfvervägande af skälen för och emot, hysa ganska stora tvifvel. Då denna trafiks förmenta behof väl egentligen skulle bestå deruti, att densammas förbindelse med hufvudstaden genom endera af dessa jernvägslinier underlättades, synes det föga troligt, att meranämde trafik skulle vara betjenad med att t. ex. följa linien Gefle-Robertsholm-Sala till Stockholm utefter en väglängd af 25⅔ mil, då stora kommunikationsvägen mellan Gefle och Stockholm utgör endast 17⅝ mil. De Norrländska ifrågavarande produkterna fortskaffas vanligtvis med egna hästar, och det torde derför vara, lindrigast sagdt, tvifvelaktigt, att denna varutrafik skulle finna med sin fördel förenligt att hellre färdas en omväg af minst 8 mil på jernväg från Gefle, dit den begagnat vanliga fordon, än att med samma fordon fortsätta raka vägen. Genom banans dragande åt Robertsholm finge, såsom förr är sagdt, trafiken mellan Sala och Falun en omväg af omkring 2¼ mil, då trafiken från Norrland skulle genom att gå öfver Korsnäs få en omväg af vid pass 2⅔ mil; och i betraktande af dessa förhållanden synas både rättvisa och vanliga statsekonomiska grundsatser bjuda, att den nära nog mest betydande trafiken i landet icke bör underkastas en väsendtlig uppoffring, eller till och med åsidosättas för en trafik, som, efter vanliga beräkningar, icke kan hämta några större eller allmännare fördelar af, och sålunda i sjelfva verket icke har någon framtid i den rigtning, som skulle bestämmas genom den af undersöknings-kommittéen eller den af kommitterades minoritet förordade linie. Äfven antaget, att ett eller annat tusental lass af förenämde Norrlandsvaror årligen skulle komma att begagna större eller mindre delar af den af bemälde kommitté föreslagna jernväg i hela dess utsträckning från Gefle till hufvudstaden, vore väl ändå ej detta tillräckligt skäl för att förkasta en jernväg, som betingas af förhållanden, hvilka från uråldriga tider fått sin prägel och hvilkas oafvisliga behof derföre icke

kunna jäfvas. Det torde i öfrigt böra erinras, att trafiken från Jemtland, Herjeådalen och vestra Helsingland till en icke obetydlig del går öfver Dalarne till Falun, och denna trafik måste i följd deraf hafva fördel af en bana från Korsnäs till Sala. Skall deremot den trafik, som följer strandvägen till Gefle, hafva någon verklig och allmännare nytta af en jernväg i sydlig rigtning, måste en sådan väg ledas i, så vidt möjligt, rak linie från Gefle öfver Upsala till Stockholm. Alla skäl tala ock för anläggningen af en sådan jernväg i en framtid, då de Norrländska provinsernas behof af utvidgade kommunikationer kan komma att sådant fordra; men denna tid måste afbidas, ty för närvarande saknas, enligt kommitterades uppfattning, tillräckliga skäl, för att med dryg kostnad öppna för Dalarne och Norrland en kommunikationsled, hvilken väl förmenas blifva för dem af gemensam nytta, ehuru, såsom det ock medgifves, mindre för Dalarne än för Norrland, men som af redan anförda skäl icke skall blifva i stånd att i någon vidsträcktare mån tillfredsställa *någondera* af dessa landsdelars önskningar och fördelar.

Kommitterade hafva nu sökt ådagalägga de å andra sidan föreslagna Robertsholms- och Storviks-liniernas jemförelsevis ringa vigt både för Dalarne i allmänhet och för de Norrländska provinserna särskildt. Kommitterade hafva ock anmärkt, att Storviks-linien nästan till hela sin utsträckning och Robertsholmslinien till stor del skulle komma att genomgå en ofruktbar och oländig trakt, som, hvad den senare linien beträffar, vidtager norr om Garpenberg och sträcker sig ända fram till Gefle-Dala jernväg. Ofvanföre Robertsholm möter en landvidd af ännu mera ofruktbar och oländig beskaffenhet. Denna linie skulle icke mäkta uppfylla någon den större industriela rörelsens fordringar, ty den blefve egentligen af vigt inom Kopparbergs län för de så kallade Garpenbergs-verken, och inom Gefleborgs län för bruken vid Robertsholm. Storviks-linien skulle, såsom redan är anmärkt, medföra ännu mindre nytta för det förra länet; och denna linie skulle i sjelfva verket endast komma att motsvara Gefle stads och ortens deromkring önskningar af en jernvägsförbindelse med det inre landet och särdeles med hufvudstaden. Dessa önskningar äro derföre icke berättigade i samma mån, som de äro lätt förklarliga. Varma fosterlandsvänner kunna, just af kärleken till sin egen bygd och under inflytelsen af den ständigt vaksamma omtanken och de rastlösa sträfvandena för dess förkofran och uppblomstring, lätteligen hänföras att i dessa den egna bygdens fördelar se en vinst för landet i det hela och derföre äfven icke till sitt fulla värde uppskatta andra delars af det hela önskningar och behof. Att hvad som är en vinst för någon del af det hela icke kan vara utan allt inflytande och vigt för detta senare, är visserligen gifvet; men då stridiga anspråk måste mätas och bedömmas, torde det icke heller vara tvifvelaktigt, att det mindre intresset bör gifva vika för det större.

De öfvervägande statsekonomiska skäl, hvilka tala för det företräde, kommitterade gifvit linien Sala-Korsnäs, äro nu hufvudsakligen anförde. Det åter-

står att redogöra för de skäl, som i fråga om anläggningskostnaden och utur teknisk synpunkt förekomma vid jemförelse af denna och den äfven undersökta linien Sala-Robertsholm. Dessförinnan torde dock uppmärksamheten böra fästas på en ganska vigtig omständighet. Linien Sala-Korsnäs skulle nämligen, utom sina andra fördelar, äfven medföra den, att, om Norbergs jernväg utsträcktes till denna linie och Dalelfven, skulle genom denna bibana transporten af malm och tackjern från Norbergs bergslag till Dalarne och Gestrikland, eller till bruken i Grytnäs, Garpenbergs, Husby och Torsåkers socknar samt till öfre Dalarnes och Westmanlands skogar, till stor nytta för dessa provinser befordras, och af icke mindre vigt vore, att bergslagens produkter kunde på denna väg nedföras till Strömsholms kanal samt derifrån till andra orter af riket.

Tekniska och kostnadsförhållanden.

Beträffande anläggningskostnaden för de båda undersökta alternativen har undersöknings-kommittéen beräknat samma kostnad komma att utgöra: för linien Sala-Brovallen-Robertsholm 5,491,133 R:dr, och för linien Sala-Brovallen-Korsnäs 4,883,730 R:dr. Vid jemförelse af de båda liniernas tekniska förhållanden förklarar samma kommitté så stor skillnad ej äga rum i stigningar och krökningar, att något bestämdt företräde på grund deraf kan gifvas någondera. Robertsholms-linien blefve, oaktadt den är 14630 fot kortare, likväl 607,403 R:dr dyrare i anläggning än Korsnäs-linien, om stigningarne på de 3¼ milen närmast Robertsholm, der terrängen vore ogynnsam, skulle bibehållas vid det föreslagna normala förhållandet af 1 på 100. Genom dessa stigningars reducerande till 1 på 60 skulle deremot vinnas både en besparing i anläggningskostnad af 1,211,500 R:dr och ¼ mils ytterligare förminskning till fördel för denna linie; och då Gefle-Dala-banan redan hade stigningar af 1 på 60 och en derefter lämpad rörelsemateriel, samt trafiken i de fleste fall ansåges blifva gemensam på denna bana, jemte hennes föreslagna fortsättning till Forsshufvud, och statens norra stambana mellan Garpenberg och Robertsholm; då, vidare, utan skada för staten berörde bandelar från Falun till Forsshufvud samt emellan Garpenberg och Robertsholm kunde anläggas med samma stigningar, som förefunnes på Gefle-Dala jernväg, — har undersöknings-kommittéen föreslagit, att staten borde träffa öfverenskommelse med Gefle-Dala jernvägsbolag att öfvertaga trafiken och förvaltningen af sistnämde linie, eller den mellan Garpenberg och Robertsholm, hvilken, såsom nämdt är, skulle utgöra 3¼ mil. — Jemförelsen af de båda undersökta alternativ-liniernas förhållanden i fråga om anläggningskostnaden och uti tekniskt afseende utfaller sålunda äfven till förmån för Korsnäs-linien; och endast under förutsättning, att stigningar af 1 fot på 60 finge begagnas, samt att den af undersöknings-kommittéen föreslagna öfverenskommelse med Gefle-Dala jernvägs aktiebolag kunde befinnas blifva för det allmänna lämplig och nyttig, skulle någon besparing i anläggnings-kostnaden till förmån för linien Sala-Robertsholm kunna vinnas.

Kommitterade hafva härmed, i enlighet med Eders Kongl. Maj:ts nådiga föreskrift, sökt utreda de förhållanden och omständigheter, som kunna bestämma företrädet emellan de två ifrågasatta sträckningarne för en jernväg från Stockholm norrut antingen öster eller vester om Sigtunafjärden, samt jemväl tagit under öfvervägande och utredning frågan om den för rörelsen å denna jernväg ändamålsenligaste anslutningspunkt till Gefle-Dala-banan. För bedömmandet af den lämpligaste sträckningen af en jernväg, hvars ändpunkter komma att ligga på ett afstånd ifrån hvarandra af omkring 20 mil, hafva kommitterade ansett företrädesvis böra öfvervägas och utredas beskaffenheten af den trafik, som den norra stambanan i denna utsträckning i främsta rummet borde underlätta och betjena; och efter en långvarig och mångsidig öfverläggning om och granskning af de flera på frågan inverkande omständigheter, som dervid förekomma, hafva kommitterade ledt sig till den slutsats, att förhållandena inom de orter, som den ifrågasatta banan, i hvilken rigtning hon än utlägges, kommer att genomskära, påkalla, att denna rigtning, om ej uteslutande, dock hufvudsakligen bestämmes med afseende på landets hufvudnäringar, jordbruket och bergshandteringen. Den föreslagna sträckningen *vester* om Sigtunafjärden från Stockholm öfver Örsundsbro, Sevalla och Sala till Korsnäs motsvarar bättre detta jernvägens hufvudsakliga syftemål, än sträckningen öster om samma fjärd öfver Upsala och Sala till Robertsholm eller Storvik. Jemte det jernbanan i den förra rigtningen uppfyller sin vigtiga bestämmelse att befrämja den stora industriela rörelse, som betingas af de båda omnämda hufvudnäringarne, är hon på samma gång mäktig att underlätta och befordra den persontrafik, som, beroende af dessa samma näringar, redan förefinnes och, enligt de vanliga lagarne för den inre rörelsens utveckling i ett land, måste i bredd med den omnämda stora varutrafiken vidare tilltaga och mångfaldigas. Jernbanan, sålunda utlagd, går till hela sin sträckning genom den företrädesvis spannmålsproducerande delen af de landskap hon berör, och, hvad särskildt beträffar linien från hufvudstaden till Sala, har hon på ömse sidor om sig den rikaste sädesbygd, som en norr om Mälaren gående jernväg kan träffa. Äfven i afseende på folkmängden uti och närmast intill de orter, banlinien från Stockholm till Korsnäs genomgår, äger denna linie företräde. En jernbana åter *öster* om Sigtunafjärden, från Stockholm öfver Upsala till Sala, måste beröra orter, hvilka med få undantag ända fram till sistnämde punkt äro de vester om samma fjärd belägna mycket underlägsna både i odling och fruktbarhet, och i dessa tvenne fall stå de från Sala utgående linierna till Robertsholm eller Storvik vida efter linien Sala-Korsnäs. — Genom kommitterades förslag, att en grenbana måtte anläggas från Örsundsbro till Upsala, komma hufvudstaden och universitetsstaden i en lätt och snabb förbindelse med hvarandra. Denna förbindelse blefve visserligen ändå lättare och snabbare, om jernvägen lades öster om Sigtunafjärden i så vidt möjligt rak linie mellan de tvenne städerna, på sätt å andra sidan föreslaget är; men det påstående anhängarne af

Sammanfattning af kommitténs utlåtande.

detta förslag uppställt, att nämligen banliniens bestämmande i denna sträckning skulle vara ett oeftergifligt villkor för den norra jernstambanans framtid, kan icke godkännas, på de flere skäl kommitterade mot detta påståendes sannolikhet anfört i det föregående. Man har också velat hämta ett stöd för den östra liniens företräde uti det öster om den föreslagna linien liggande fastlandets behof af en jernvägskommunikation; men den rättvisa, som möjligen skulle kunna tillerkännas detta förmenande och den uppgifna grunden derför, förbises vid tillämpningen, då man vill hafva jernvägen löpande utmed segelleden ända fram till Upsala, i påtagligt syfte att genom denna vägens raka sträckning företrädesvis eller nästan uteslutande se till godo denna stads önskningar, för att ej säga anspråk, samt förmenta behof af en jernvägsförbindelse i kortaste linie med hufvudstaden; ty ville man i verkligheten afse det nyssnämda fastlandets fördel af den ifrågasatta kommunikationsleden, skulle den östra banlinien, för att kunna befrämja dessa fördelar, utläggas i en sådan rigtning, att denna linie blefve nära nog lika lång som den af kommitterade föreslagna vester om Sigtunafjärden öfver Örsundsbro till Upsala.

Genom jernvägens af kommitterade föreslagna fortsättning från Örsundsbro till trakten af Sevalla kyrka blifver visserligen linien emellan Örsundsbro till Sala något förlängd; men denna förlängning är jemförelsevis obetydlig och utan något menligt inflytande på trafiken emellan sistnämde punkter, hvaremot genom denna obetydliga omväg till, eller liniens böjning åt Sevalla såväl de vestra orternas jernvägsförbindelse med hufvudstaden förkortas, som ock anläggningen af en jernväg mellan Westerås och Sala underlättas, om hvilken senare vägs stora vigt och betydelse både för bergsbruket och spannmålshandeln allmänna meningen icke en gång är delad. Vägen från Örsundsbro öfver Sevalla till Sala kommer, såsom redan visadt är, att genomgå folkrika och fruktbara trakter, i dessa afseenden obestridligt öfverlägsna de orter, den å andra sidan föreslagna linien från Upsala till Sala skulle komma att genomskära.

Från Sala till Korsnäs går jernvägen nästan i den uråldriga Dala-trafikens stora strömfåra, hvilken omständighet i och för sig innebär, att man på denna väg mötes af Dalarnes odling och sålunda tillgodoser behof, hvilka i anseende till sina, så att säga, gamla anor företrädesvis förtjena att behjertas. Linien Sala-Korsnäs har också en så långt i öster gående rigtning, som en jernväg, för att blifva af verkligt gagn för Dalarne, kan erhålla; men denna rigtning uppfyller tillika ett annat vigtigt ändamål, då genom densamma uppstår en förening mellan Gefle-Dala jernväg, å ena sidan, samt Dalarne, Westmanland, Upland och hufvudstaden, å den andra. Hvarken linien Sala-Robertsholm eller linien Sala-Storvik förmår i någon väsendtlig grad motsvara Dalarnes behof af en jernväg i sydlig rigtning. Mot båda dessa linier gäller den anmärkning, ehuru mot den förra något mindre än mot den senare, att de till större delen af sin längd komme att genomgå ofruktbara och oländiga trakter. Hufvudsakligaste skälet

för förslaget om enderas af dessa linier antagande skulle vara de Norrländska provinsernas behof af en dem mera omedelbart tjenande jernvägsförbindelse med det sydliga landets inre delar och med hufvudstaden; men då dessa provinsers egentligen stora rörelse har och måste hafva sin väg på Östersjön, kan i förevarande fall endast blifva fråga om den mindre varutrafiken från Norrland, eller den handel med Norrländska produkter, hvilken, för dessas afsättning, söker de inre delarne af Dalarne, äfvensom Westmanland, Upland och hufvudstaden. Denna handel har ännu icke på långt när erhållit den utsträckning, att densamma kan sägas nästan hufvudsakligen för sin räkning eller sitt intresse fordra anläggningen af en så dyrbar kommunikation som en jernväg. Då en sådan kommunikation, i följd af näringslifvets mångsidigare och större utveckling inom de Norrländska provinserna, af verkligt behof påkallas, skall den söka sig den rigtning, som förhållandena redan nu till en del anvisa och som icke kan blifva någon annan, än att på kortaste väg förena dessa provinser med hufvudstaden. Tidpunkten för detta behofs uppfyllande synes dock ännu vara aflägsen, och i afseende derå, likasom alltid i dylika fall, bör man strängt vidhålla den grundsatsen, att nära, värma och höja det näringslif, som redan har en bestämd tillvaro, och icke spilla eller tillochmed förqväfva detsamma genom samhällskrafternas användande i rigtningar, hvilka strida mot odlingens gång samt de lagar, naturen sjelf och det allmänna välståndets utveckling en gång för alla fastställt.

Sådant är förslaget, sådane dess grunder. Om det förra finner sin bekräftelse och sitt erkännande i de senare, hafva kommitterade vunnit målet för denna den vigtigaste delen af sitt arbete. *En* grundtanke genomgår det hela, och om denna tanke här funnit sitt rätta uttryck tillhör i första rummet Eders Kongl. Maj:t att i nåder pröfva och bedömma.

Slutligen åligger kommitterade att taga under öfvervägande och utredning: *de fördelar och olägenheter, som anses uppkomma, å ena sidan, om norra jernbanan i Stockholm, på sätt föreslaget är, förenas med den för vestra jernvägen nu på Södermalm anlagda bangård, och, å andra sidan, om norra jernbanan utan en slik förening erhåller sin utgångspunkt från lämpligt ställe på Norrmalm.* Sammanbindningsbanan genom Stockholm.

Såsom allmän regel lärer väl få antagas, att hvarje afbrott i en kommunikationsled, hvarigenom förorsakas omlastningar och dermed förknippade kostnader och tidspillan, menligt inverkar på rörelsen och derföre bör så vidt möjligt undvikas. Denna regels tillämpning på förevarande fråga fordrar, att de från norr och söder till Stockholm kommande jernvägar, så vidt sig göra låter, icke allenast hvar för sig ledas till tjenliga hamn- och upplagsplatser, der varor från

och till det inre landet kunna omedelbart lossas och lastas i fartyg och magasiner, utan också att samma jernvägar sinsemellan förbindas för underlättande af rörelsen mellan olika delar af hufvudstaden och landsorten, äfvensom för obehindrad kommunikation emellan orterna norr och söder om Stockholm. Mälarens och Hjelmarens i landet djupt inskjutande vatten, och afståndet från Stockholm till den punkt (Örebro), der en jernvägsförbindelse mellan Sverges norr och söder om nämda vatten belägna landskap först träffas, tillåta icke heller något tvifvel om nyttan och behofvet ur allmän synpunkt af en oafbruten jernvägsförbindelse genom Stockholm.

Fördelarne och olägenheterne af regelns tillämpning kunna likväl endast rätt bedömmas och emot hvarandra afvägas i sammanhang med pröfningen af det eller de sätt, på hvilka tillämpningen skulle utföras.

Det förslag till sammanbindningsbanans utförande, som blifvit af jernvägsundersöknings-kommittéen framstäldt, förordar, att denna bana måtte afvika från jernvägslinien emellan Liljeholmen och Södermalms station, söder om och i närheten af den sistnämda, samt genom en tunnel, utsprängd för dubbel bana under de södra bergen, framgå uti en båge af 2000 fots radie till och inpå vestra hörnet af Jernvågen; derifrån ledas på en bank öfver Riddarfjärden, genom östra ändan af Lindska huset vid Muukbron samt öfver Riddarholmskanalen och f. d. Geijerska tomten förbi Riksgäldskontorets hus utmed kajen; vidare öfver vestra hörnet af Strömsborg till Tegelbacken, på hvars norra sida en bangård utfylles i Klara sjö, hvarifrån linien genomskär några tomter fram till den öppna platsen norr om Gamla Kungsholmsbrogatan. Öfver Riddarholmskanalen skulle banan ledas på en murad upphöjning, försedd med hvalf för kommunikationen derunder å kanalen, på hvilken upphöjning en gata borde anläggas mellan Flugmötet och Riddarholmen. Öfver Norrström skulle byggas två broar af jern med 3 spann af 100 fot hvardera på stenpelare, hvarjemte i Klara sjö en tillräckligt bred bangård skulle utfyllas, på yttre eller vestra sidan försedd med lastkaj. Ifrån denna bangård borde banan fortsättas i terrängens plan till den förut nämda öppna platsen norr om Gamla Kungsholmsbrogatan, midt för Trädgårdsföreningens lokal, der verkstäder, lokomotivstallar och förrådshus skulle uppföras.

Uti denna plan har Chefen för statens jernvägsbyggnader, hvilken först väckt tanken på en sammanbindningsbana genom hufvudstaden, föreslagit åtskilliga förändringar, bestående dels deruti, att, på sätt en kommitterade meddelad plankarta utvisar, banans lutning uti den tunnel, som är i fråga att öppnas under södra bergen, minskades från 1 fot på 80 eller 85 till 1 fot på 100, under en krökningsradie af 1400 fot, hvarigenom den för statens stambanor i allmänhet tillåtna starkaste lutning icke öfverskredes, dels ock i den omständigheten, att bro i stället för bank blifvit föreslagen öfver Riddarfjärden mellan Jernvågen och Köttorget, hvarförutan den nya planen upptager från hufvudbanan vid lämp-

liga punkter utgående sidospår till Stadsgårdshamnen, Skeppsbron, Kornhamnstorg, Munkbrotorget, kajen utefter Riddarholmen samt till ett nytt, å kartan upptaget, särdeles rymligt salutorg norr om Gamla Kungsholmsbrogatan, på hvilken senare vidsträckta och nu obebyggda trakt tillfälle att anlägga en för Norrmalms aflägsnare delar så väl behöflig, men hittills saknad båthamn, äfvensom magasiner m. m., tillika erbjuder sig. Kostnaden för denna jernvägsförbindelse från och med dess afvikelse från vestra linien strax söder om nuvarande stationen på Södermalm till och med öfvergången af Gamla Kungsholmsbrogatan, hufvudstationen vid Klara sjö inbegripen, är förslagsvis beräknad till 3,070,000 R:dr, hvaraf ungefärligen belöper sig:

på banan från södra bangården till Jernvågen genom tunneln	R:dr	960,000: –
på banan från Tegelbacken, stationen inberäknad, till Gamla Kungsholmsbrogatan	»	610,000: –
samt på den egentliga sammanbindningsbanan emellan Jernvågen och Tegelbacken	»	1,500,000: –
	R:dr	3,070,000: –

Enligt denna plan, hvilkens utförande blifvit af Chefen för statens jernvägsbyggnader förtydligadt under det kommitterade ute på marken följt den föreslagna linien, och om hvilken plans närmare detaljer kommitterade anse sig böra hänvisa till berörde karta, skulle jernvägen genom Stockholm, om man följer dess rigtning från söder, icke på någon punkt afskära den allmänna gatutrafiken förr än banan lemnat Riddarfjärden, hvarefter den visserligen afskär förbindelsen med Köttorget, en del af Munkbron och Riddarholmen samt, efter öfvergången af Norrström, äfven med Kungsholmen, och slutligen i närheten af Klara sjö öfvergår de gator, hvilka sträcka sig ifrån öster igenom Klara församling emot nyssnämde sjö; dock är, till förekommande af hinder för fotgängare under de tider bantågen passera, föreslaget, att trappor anläggas under jernvägen vid Köttorget, Riddarholmen och Kungsholmsbroarne.

Ett annat förslag har jemväl inom kommittéen blifvit ifrågasatt, nämligen att jernvägen, framdragen genom tunnel under södra bergen, på sätt Chefens för statens jernvägsbyggnader nyssnämde förslag innehåller, borde från Peter Myndes backe dragas längs efter Östra Slussgatan och hela Skeppsbron förbi Gustaf III:s bildstod och Logården till Lejonbackskajen, derifrån öfver en bro till Carl XIII:s torg och vidare i en böjning deröfver till och utefter den s. k. Wahrendorffsgatan genom Berzelii park, samt slutligen derifrån i den rigtning, som, efter hvad förr är nämdt, blifvit af 1856 års jernvägs-kommitté antagen, till förbindelse med den af samma kommitté såsom plats för bangårdsanläggning förordade tomt emellan Sperlingens backe och Humlegårdsgatan, dit en emot hufvudstaden norrifrån sig sträckande jernbana ansågs böra ledas. Någon kostnadsberäkning har icke blifvit upprättad öfver detta förslag, och, så vidt det omfattar linien ifrån Jernvågen

till Nybron, grundar sig icke heller förslaget på någon för kommitterade bekant undersökning.

I flere väsendtliga hänseenden erbjuda begge dessa förslag samma fördelar af en jernvägsförbindelse genom Stockholm. I andra hänseenden åter hafva kommitterade funnit det senare förslaget, ehuru det synes kunna med mindre kostnad utföras, underlägset i förhållande till de fördelar, hvilka genom sammanbindningen kunna beredas, och isynnerhet genom de större olägenheter för trafiken, hvilka derifrån vore oskiljaktiga, så att kommitterade, på skäl som här nedan skola vidare utvecklas, ansett sig böra gifva Chefens för statens jernvägsbyggnader förslag ett obetingadt företräde.

Sammanbindningsbanans fördelar.

Ehuru endast kort tid ännu förflutit sedan den Stockholm närmast belägna delen af vestra stambanan öppnades för trafiken, och ehuru denna trafik icke kunnat visa någon större liflighet, har den redan vunna erfarenheten likväl varit tillräcklig att bilda en mer och mer stadgad öfvertygelse om behofvet af jernvägens framdragande från den aflägsna trakt på Södermalm, der stationen nu är belägen, till någon mera centralt belägen punkt inom hufvudstaden, helst vid lämplig hamnplats i närheten af Saltsjöns och Mälarens sammanflöde, och det icke längesedan med så mycken tvekan betraktade förslaget, att genom en i södra bergen utsprängd tunnel framdraga banan till Jernvågen, med utgreningar till Stadsgårdshamnen och Skeppsbron, erkännes numera vara ett oeftergifligt villkor för varutrafikens utveckling på jernvägen. Det har nämligen visat sig, att behofvet af omlastning och särskilda transportmedel för fortskaffning af varor mellan stationen på Södermalm och det inre af staden så betydligt betungar varuforslingen, att denna, isynnerhet när frågan icke gäller varusändningar på långa afstånd från hufvudstaden, med större fördel kan fortfarande bedrifvas med de gamla transportmedlen. Men äfven för varuförsändningar på längre afstånd blir detta förhållande alltid betungande. Hvad här är sagdt gäller den i vanlig mening större, af handeln emellan olika orter betingade varuforslingen, hvarvid varuägaren icke åtföljer transporten, utan i Stockholm bosatte personer ombesörja såväl afsändning som mottagande af godset. Lider nu redan denna varuforsling af afståndet emellan jernvägsstationen och det inre af staden, så måste begagnandet af jernvägen för den högst betydliga dagliga tillförseln och allmogens dermed förenade upphandling i staden af sina förnödenheter ännu mera försvåras eller rent af omöjliggöras, så länge jernvägen icke omedelbart leder till hufvudpunkterna för denna rörelse. I saknad af en dylik anordning uppfyller således jernvägen icke rörelsens behof och går naturligtvis också i mistning af den större inkomst, som under motsatt förhållande vore att förvänta, äfven om icke någon tillökning i frakten betingades. Men en billig tillökning,

icke blott motsvarande den ökade väglängden efter vanlig taxeberäkning, utan ock något derutöfver, skulle tvifvelsutan villigt erläggas, då i allt fall denna tillökning icke på långt när behöfde uppgå till någon med begagnandet af särskilda transportmedel jemförlig kostnad.

Måste nu på dessa ur redan vunnen erfarenhet och sakens egen natur hämtade skäl, hvilkas giltighet svårligen kan bestridas, vestra stambanan såväl för trafikens behof som för vinnande af ökad jernvägsinkomst framdragas genom en tunnel till Jernvågen, och måste äfven af samma oeftergifliga skäl norra stambanan framgå till de inre delarne af Norrmalm samt hamnplats vid Mälaren eller Saltsjön, så äga också samma skäl fullkomlig giltighet för de begge banornas förening. Ty lika litet som varuforslingen emellan de södra orterna och Stockholm kan sägas hafva sin slutpunkt vid Jernvågen, lika litet kan ock varuforslingen emellan Stockholm och de norra orterna anses hafva sin slutpunkt i trakten af Klara sjö eller Nybrohamnen. Och i alla de händelser, då varuforslingen till och från de södra orterna påkallar förbindelse med sjelfva staden inom broarne eller med Norrmalm, eller varuforslingen till och från de norra orterna har behof af förbindelse med sjelfva staden eller med Södermalm, skulle också behofvet af omlastning och särskilda transportmedel, som nu fördyrar och försvårar anlitandet af jernvägen med dess aflägsna banstation på Södermalm, utöfva samma inflytande, äfven om den ena stationen låge vid Jernvågen och den andra vid Klara sjö. Utan jernvägens sammanbindning genom Stockholm och på ett sådant sätt, att sidospår kunna utläggas till de hufvudsakligaste torgplatserna, går äfven förlorad, så för landsbygden som för jernvägen och hufvudstaden, all den högst betydliga fördel, som kunde hämtas deraf, att den dagliga, från en eljest mer och mer vidgad krets tillflytande torgtillförseln begagnade sig af jernvägen.

Likasom det för underlättande af varuforslingen till och från Stockholm således, enligt kommitterades tanke, är af högsta vigt, att de mot norr och söder utgående jernvägarne icke blott anläggas från de inre delarne af hufvudstaden och der belägna hamnplatser, utan ock sinsemellan sammanbindas, så är ock denna sammanbindning af stor betydelse för persontrafiken på Stockholm. Det kan nämligen icke förnekas, att ökad beqvämlighet och minskad kostnad för de resande utgöra de hufvudsakligaste villkoren för hvarje kommunikationsmedels lifligare anlitande, och att i samma mån dessa villkor uppfyllas, särdeles om det kan ske utan några synnerliga uppoffringar, kommunikationsanstalten deraf sjelf drager största vinsten. Att sammanbindningsbanan i och för sig icke kräfver några öfverdrifna uppoffringar, och att dessa mer än rikligt ersättas genom besparingar af eljest oundvikliga utgifter samt genom de fraktafgifter, som för densammas begagnande kunna och böra påläggas trafiken, skola kommitterade i det följande söka närmare ådagalägga. Här torde endast behöfva erinras, hurusom de allra

fleste resande utan tvifvel skola såsom en stor förmån anse att, emot någon lindrig tillökning i priset å jernvägsbiljetten, kunna på jernvägen afgå till eller ifrån den för dem beqvämaste trakt inom hufvudstaden, der jernvägen framgår, i stället att nödgas lemna eller söka jernvägen på en aflägsen station, med uppoffring af både tid och penningar.

För såväl *gods-* som *persontrafiken* på Stockholm, och i följd deraf äfven för statens inkomst af jernvägen, erbjuder följaktligen, enligt kommitterades öfvertygelse, sammanbindningsbanan stora fördelar.

Att denna bana måste blifva gynnsam för den *transitofart genom Stockholm*, som äger och kan komma att äga rum, är otvifvelaktigt. Deremot har man velat helt och hållet underkänna betydelsen af denna transitofart. Huruvida densamma hittills varit så ringa, som man velat påstå, är dock icke bevisadt; men om också kommitterade äro villige att antaga ett sådant förhållande — och på en beräknad stark transitofart grunda kommitterade icke hufvudsakligen sitt underdåniga förord för sammanbindningsbanan —, följer likväl ej deraf, att förhållandet skall blifva oförändradt, sedan ett billigt och beqvämt medel för transitofarten blifvit tillvägabragt.

Kommitterade hafva redan i det föregående anmärkt, hurusom någon oafbruten jernvägsförbindelse mellan Sverges norr och söder om Mälaren och Hjelmaren belägna landskap icke förekommer förr än vid Örebro, eller på omkring 20 mils afstånd i vestlig rigtning från hufvudstaden. Det låter väl knappast tänka sig, att rikets af nämde sjöar åtskilda tvenne stora hufvuddelar icke skulle hafva behof af varubyte med hvarandra, eller att landets inbyggare norr och söder om Stockholm sinsemellan saknade affärs- och andra förbindelser, af hvilka persontrafiken betingas. Den omvexling i näringslifvet, hvilken inom dessa skilda orter äger rum, måste framkalla ett ständigt varubyte. Så förbrukas t. ex. allmänt i orterna norr om Stockholm Norrköpings ylle- och bomullstillverkningar. Till och med från Göteborg föras till vintermarknaderne i Upsala, Sala och Hedemora lager af bomullsgarn m. m. Hela oxdrifter från Småland vandra genom Stockholm till Upland och ändå längre norrut. Och i motsatt rigtning söka sig Norrlands produkter af lin, lärft, fågel m. m. afsättning i orterna söder om Stockholm.

Men det är icke blott de från Stockholm aflägsna norra och södra landskapens ömsesidiga person- och godstrafik, som för transitofart skulle draga fördel af sammanbindningsbanan genom Stockholm och befrias från omkostnader, hinder och tidspillan vid omlastningar och transport från ena bangården till den andra. Ännu större fördelar skulle härigenom tillskyndas den antagligen lifligare trafiken mellan de Stockholm närmare belägna norra och södra orterna. Öfver hufvudstaden går nämligen den enda fastlands-förbindelsen mellan norra och södra delarne af Stockholms län, äfvensom den närmaste emellan östra delarne af Upsala och Nyköpings län; och fastän det saknas uppgifter angående

den nuvarande omedelbara trafiken emellan dessa orter, samt ännu mindre låter sig göras att på förhand beräkna den trafik, hvilken dem emellan kan och måste uppkomma genom det fördelaktiga kommunikationsmedel, som en oafbruten jernväg erbjuder, vore det likväl att förneka den s. k. mellantrafikens i alla länder öfvervägande betydelse, om man förutsatte, att de nu ifrågavarande, Stockholm närmast belägna orter icke skulle hämta stor nytta af en sådan oafbruten kommunikationsled.

För transitofarten genom Stockholm äger således sammanbindningsbanan ett obestridligt värde både för närmare och fjermare orter norr- och söderut. Och Stockholms egna köpmän, hvilka upphandla varor i en ort för att afyttra dem i en annan, lära icke underlåta att för dessa varors försändning transito begagna och draga fördel af sammanbindningsbanan.

Denna banas stora betydelse och nödvändighet för *hufvudstadens och landets försvar i händelse af krig* är också en omständighet, som förtjenar allt afseende. Fördelarne af att kunna skyndsamt förflytta trupper och krigsmateriel till hotade punkter norr eller söder om hufvudstaden, och att, i händelse krigslyckans vexlingar sådant fordra, kunna skyndsamt rädda den dyrbara jernvägsmaterielen samt dermed också betaga fienden möjlighet att begagna sig af en intagen jernväg, — dessa fördelar af sammanbindningsbanan äro så ögonskenliga, att de blott behöfva påpekas för att erkännas.

Så betydelsefulla sammanbindningsbanans här förut utvecklade fördelar också äro, ej mindre för händelsen af krig, än för det hufvudsakliga ändamål, af hvilket jernvägsanläggningar i allmänhet betingas — landets fredliga förkofran genom lättade kommunikationer —, och så mycken vinst sjelfva jernvägsrörelsen, betraktad såsom industrielt företag, bör kunna motse af den ökade trafik, som en fullständig och oafbruten jernvägsanläggning antagligen kommer att framkalla, kunde det likväl synas betänkligt att nu föreslå sammanbindningsbanans utförande med en kostnad af icke mindre än 3,070,000 R:dr, derest det icke kunde ådagaläggas, att sammanbindningsbanans byggande i sammanhang med norra stambanan skall lemna tillfälle till betydliga besparingar såväl i anläggnings- som årliga driftkostnader, äfvensom att det är i högsta grad sannolikt, att trafikinkomsten af sammanbindningsbanan, oberäknad den större rörelse som beredes norra och vestra stambanorna närmast Stockholm, skall icke blott återgälda kostnaderne för sammanbindningsbanans utförande, utan ock derutöfver lemna icke ringa vinst.

Endast genom sammanbindningsbanans byggande *samtidigt* med norra stambanan blifver det möjligt att för denna och vestra stambanan begagna en enda hufvudstation med gemensamt större stationshus och andra till en station hörande anläggningar, gemensam reserv-materiel för rörelsen och gemensam förvaltning för begge banorna.

Kommitterade hafva erhållit följande approximativa beräkning öfver de besparingar, som härigenom skulle kunna tillvägabringas och som rätteligen böra afräknas från hela den för sammanbindningsbanan upptagna kostnad, nämligen:

Anläggningskostnader:

Erforderlig utvidgning af nuvarande station på Södermalm, derest denna skulle för framtiden blifva hufvudstation för den vester- och söderifrån kommande trafiken, minst	R:dr	250,000: –
Stations- och verkstadsanläggning på någon aflägsnare punkt på Norrmalm, i kostnadsförslaget för norra stambanan beräknad till	»	200,000: –
Värdet af två reserv-lokomotiv	»	100,000: –
samt värdet af passagerare- och lastvagnar i reserv, minst	»	120,000: –
	R:dr	670,000: –

Arliga utgifter:

Lön till en trafikdirektör	R:dr	3,600: –
» » en stationsinspektor	»	2,500: –
» » en maskiningeniör	»	3,000: –
» » bokföringspersonalen	»	5,600: –
» » en telegraftjensteman	»	2,000: –
» » en konduktör och en lokomotivförare	»	2,000: –
» » en kassör	»	2,500: –
Underhållskostnader och öfriga årliga utgifter vid en station, minst	»	10,000: –
	R:dr	31,200: –
motsvarande, efter 5 procent, ett kapital af	»	624,000: –
eller tillsamman	R:dr	1,294,000: –

Afdrages nu detta belopp från den för hela sammanbindningsbanan beräknade kostnad 3,070,000 R:dr, så återstår en summa af 1,776,000 R:dr, som skulle blifva den kapitalkostnad, hvarmed anläggandet af sammanbindningsbanan och gemensam hufvudstation för norra och vestra stambanorna komme att i verkligheten öfverstiga kostnaderna för dessa banor med hvar sin aflägsna station på Norr- och Södermalm.

I det föregående har anmärkts, hurusom redan vunnen erfarenhet stadgat en allmännare öfvertygelse om behofvet och nödvändigheten, så för rörelsen som för jernvägens deraf beroende inkomst, af vestra stambanans framdragande till Jernvågen, och huruledes samma erfarenhet måste öfvertyga om angelägenheten deraf, att äfven norra stambanan framdrages genom det inre af Norrmalm till hamnplats vid Klara sjö eller Ladugårdslandsviken.

För det förstnämda af dessa arbeten, eller vestra stambanans fortsättning till Jernvågen, är kostnaden beräknad till 960,000 R:dr, och för norra stambanans framdragande från Gamla Kungsholmsbrogatan till Tegelbacken, med hufvudstation vid Klara sjö, till 610,000 R:dr, eller, med afdrag för den i kostnadsförslaget öfver norra stambanan till 200,000 R:dr upptagna mindre stations- och verkstadsanläggning vid Gamla Kungsholmsbrogatan, till 410,000 R:dr, och således tillsamman 1,370,000 R:dr. — Öfver kostnaderna för alternativet norra stambanans framdragande till Ladugårdslandsviken och en hufvudstations anläggande i dess närhet är något förslag, samtidigt med här ofvan anförda, väl icke upprättadt; men att dessa kostnader på det hela åtminstone icke blifva mindre än för liniens dragande till Klara sjö, kan med desto större skäl antagas, som vid äldre undersökningar finnes utredt, att den längre förbindelsen med stationen vid Humlegården blefve dyrare än den kortare med Klara sjö.

Om nu, såsom kommitterade icke tveka att antaga, det i alla händelser anses af rörelsens behof påkalladt att draga både norra och vestra stambanorna till de inre delarne af hufvudstaden, och kostnaderna derför, på sätt nyss nämdt är, uppgå till 1,370,000 R:dr, skulle derutöfver erfordras en ytterligare uppoffring af endast 406,000 R:dr, eller, såsom ofvan är visadt, sammanlagdt 1,776,000 R:dr för att på en gång fullborda anläggningen af hela sammanbindningsbanan jemte en enda gemensam hufvudstation.

Denna beräkning kan väl vid flyktigt betraktande förefalla tvifvelaktig, men förklaras ganska enkelt, om man besinnar, att den egentliga sammanbindningsbanan emellan Jernvågen och Tegelbacken är upptagen till en summa af..... R:dr 1,500,000: –

och att derifrån böra afgå de endast genom sammanbindningen möjliga, här förut specifikt uppgifna besparingarne	R:dr 1,294,000: –	
efter afdrag af deri inberäknad, men norra stambanan rätteligen tillgodokommande besparing för särskild stations- och verkstadsanläggning	» 200,000: –	» 1,094,000: –

då återstoden för den egentliga sammanbindningsbanan utgör R:dr 406,000: –

Huru lågt man än må uppskatta den blifvande rörelsen på de i Stockholm mötande norra och vestra stambanorna, kan det likväl icke rimligen antagas, att denna rörelse skall blifva så obetydlig, att den icke genom en något förhöjd afgift för hvarje resande och för hvarje centner gods, som på dessa jernvägar ankomma till eller afgå från Stockholm och anlita sammanbindningsbanan, i stället för att genom särskilda transportmedel förflyttas till eller ifrån någondera liniens aflägset på malmarne belägna station, skulle fullt betäcka räntan på sammanbindningsbanans anläggningskostnad och utgifterna för rörelsen, samt

derutöfver lemna vinst. Uti sitt betänkande af den 18 November 1856 beräknade Chefen för statens jernvägsbyggnader, att, endast för trafiken söderut från Stockholm, den förhöjda afgiften för 300000 Skæ gods à 50 öre och 50000 passagerare à 1 R:dr skulle inbringa omkring 200,000 R:dr årligen. Om den af honom dervid förutsatta förhöjning i passagerareafgiften med 1 R:dr må anses alltför hög, så är deremot antalet passagerare alltför lågt beräknadt. Den sedermera af jernvägsrörelsen inom vårt land vunna erfarenhet gifver härpå ojäfaktiga bevis. Under nästlidet år utgjorde nämligen passagerarnes antal och det transporterade godsets vigt på då trafikerade delar af stambanorna följande:

	Passagerare, antal.	Gods, centner.
Vestra stambanan från Göteborg	197693.	1217412.
» » från Stockholm	138998.	124434.
Södra stambanan från Malmö	338574.	1132063.

När man tager i betraktande, att blott en ringa del af vestra stambanan från Stockholm ännu varit trafikerad, samt att både gods- och persontrafiken på denna linie måste betydligt förökas sedan hela vestra stambanan snart blifvit fullbordad, och när man tillika besinnar, att äfven den blifvande norra stambanans trafik på Stockholm lika mycket som den vestra stambanans har behof af sammanbindningsbanan, så lärer kommitterades här förut yttrade åsigt om den af sammanbindningsbanan påräkneliga vinst vara satt utom allt tvifvel. —

Sammanbindningsbanans olägenheter.

Såsom *olägenheter,* hvilka af sammanbindningsbanan, sådan den blifvit af Chefen för statens jernvägsbyggnader föreslagen, skulle förorsakas, hafva hufvudsakligen blifvit anförda följande:

att utrymmet inom hufvudstadens jernvåg alltför mycket upptoges, hvarföre annan upplagsplats för jern och metaller blefve erforderlig, hvarvid dessa varor, som hufvudsakligen tillföras från Mälaren, skulle komma att betungas med slussomkostnader;

att sjötrafiken hindrades genom utfyllningar och broanläggningar, och att under stark vestlig vind skador å broanläggningarne och olyckor kunde uppkomma genom fartygs neddrifvande eller oförsigtiga manövrerande;

att betänkligheter i sanitärt hänseende vore att befara af vattnets uppgrundning och stagnation innanför bron, till följd af den för brobyggnaden tillämnade grusfyllning;

att utrymmet vid kajerna på Mälare-sidan inom sjelfva staden och vid Tegelbacken minskades;

att hinder för trafiken till och från Riddarholmen samt Kungsholmen uppkomme;

att de föreslagna broanläggningarne skulle skada den fria och vackra utsigten såväl ifrån Carl Johans torg som ifrån Norrbro; och slutligen

att både vestra och norra stambanornas trafik sammanfördes till de redan trånga lastningsplatserna vid Stadsgården och Skeppsbron.

Hvad den förstnämda af dessa olägenheter angår, så lärer Stockholms kommun vara betänkt på anskaffande af tjenligare plats för sin jern- och metallvåg, till följd hvaraf den nuvarande platsen, redan för sitt ändamål alltför trång, blifver tillgänglig för andra behof. Den tillökade omkostnad, som slussafgiften härigenom förorsakar för metaller från Mälare-sidan, lärer ej kunna undvikas, men kan ej billigtvis läggas en möjligen blifvande sammanbindningsbana till last.

Det hinder, som af broanläggningarne befaras för sjöfarten, är visserligen icke utan all betydelse, egentligen dock endast hvad angår bron från Jernvågen öfver Riddarfjärden. Denna bro kommer dock att, enligt förslaget, erhålla 7 hvalf, under hvilka omastade farkoster alltid kunna passera, och af dessa hvalf blifva två försedda med svängbroar för seglande och större fartyg. Då det ojemförligt största antalet af dessa fartyg tillika skall passera den närbelägna slussen, och för denna passage åtgår mångdubbelt längre tid än för genomgåendet af någondera af de två broöppningarne, samt fartygen, ehvad de skola passera slussen eller stanna vid kajerna emellan denna och jernvägsbron, alltid måste i god tid dessförinnan sakta sin fart och iakttaga nödiga försigtighetsmått emot påstötningar, inskränker sig i sjelfva verket de befarade hindren för sjöfarten till 5, högst 10 minuters tidsförlust för hvarje sådant fartyg. Vådan af påstötningar, i följd af vestliga stormar från den jemförelsevis lilla Riddarfjärden, synes dessutom föga förändras genom broanläggning på ett par hundra alnars afstånd från de för samma fjärd och stormar blottställda kaj- och brobyggnaderne vid Carl Johans torg. Skulle det emellertid, i följd af jernvägsbrons anläggning, finnas behöfligt att till yttermera säkerhet betrygga sjöfarten genom några nya, i andra hamnar vanliga hjelpmedel, så lärer kostnaden derför vara af ringa betydelse i förhållande till sammanbindningsbanans nytta.

Till det nu ifrågavarande förslagets företräden framför de af Chefen för statens jernvägsbyggnader tidigare framlagda räknas med skäl det, att anläggningen af bro, i stället för bank, lemnar vattnet fritt lopp och icke förorsakar uppgrundning eller stagnation inom den till Kornhamn och Carl Johans torg stötande Mälare-viken. Om utfyllning under vattenytan anses erforderlig för beredande af fast grund för brobyggnaden, lärer deraf icke mer än af hvarje sjöbottnens ojemnhet någon menlig verkan uppkomma; hvarföre äfven de af kommittéens ledamöter, hvilka tillförene, hufvudsakligen med afseende på den då ifrågasatta bankbyggnaden öfver Riddarfjärden, varit tveksamma om förslagets antaglighet, numera anse denna betänklighet hafva förfallit.

Deremot är det otvifvelaktigt, att den till 28 fots bredd beräknade sammanbindningsbanan på hvartdera af de fyra ställen, der den träffar nu befintliga kajer, upptager en motsvarande landningsplats och således på hvarje ställe inkräktar utrymme för ett eller två fartyg; men då Stockholms kommun i allt fall lärer af den ökade trafiken finna sig nödsakad att utvidga kaj-anläggningarne vid Mälaren, synes en skillnad i utrymme för några fartyg mer eller mindre af den

talrika ång- och segelflotta, som lägger till vid Mälare-kajerna, icke vara af någon anmärkningsvärd betydelse.

Betänkligare är, att bantågen afskära gatutrafiken, synnerligen till Riddarholmen och vid Tegelbacken till Kungsholmen samt emellan Örebrohamnen och Kornhamn. Men på alla dessa ställen skulle, enligt förslaget, trappor under jernbanan anläggas, så att fotgängare icke något ögonblick hindrades i sin fortkomst. För åkande deremot uppstår vid hvarje bantågs annalkande, då passagen tvärs öfver banan måste stängas, ett uppehåll af högst 2 till 3 minuter. Förutsätter man nu, att tillochmed ett bantåg i timmen kommer att framgå, så skulle hvardera af dessa passager under dagens lopp vara stängd för åkande inalles omkring ½ timme. Om ock, å ena sidan, med fog kan sägas, att för varuforslingen några minuters uppehåll icke är af synnerlig vigt, och att personer, som för sin fortkomst på gatorna begagna åkdon, skäligen böra förutsättas kunna så ordna sin tid, att några minuters uppehåll, synnerligen då sådant kan på förhand beräknas, icke medförer någon stor olägenhet, är det likväl, å andra sidan, oemotsägligt, att dylika uppehåll, helst om de oftare ifrågakomma, utöfva ett störande inflytande på trafiken och böra i möjligaste mån undvikas. Så länge bantågen, såsom här ofvan blifvit förutsatt, icke förekomma oftare än en gång i timmen — och på lång tid lärer en lifligare jernvägstrafik väl icke vara att motse —, synas emellertid de hinder, som för gatutrafiken uppkomma af jernvägen, icke öfverstiga hvad en hvar skäligen kan och bör underkasta sig, i synnerhet då denna uppoffring egnas en annan, allmänt gagnelig kommunikation. Men för den händelse, att en ännu lifligare jernvägsrörelse skulle uppstå, hafva kommitterade tänkt sig behofvet af körbanors anläggning under jernvägen på de mest trafikerade platserna, samt på derom gjord förfrågan erhållit den upplysning, att hvarken lokala förhållanden eller tekniska svårigheter hindra körbanors inrättande under den föreslagna jernbanan, vare sig till Riddarholmen eller vid Tegelbacken till Kungsholmen.

Huruvida de ifrågasatta broanläggningarne med sina öfver vattenytan utsträckta lätta öfverbyggnader icke snarare skulle förhöja än skada den af dem alls icke undanskymda utsigten, vare sig från Stockholm öfver Mälaren eller från Mälaren öfver Stockholm, anse kommitterade oafgjordt.

Den emot sammanbindningsförslaget slutligen gjorda anmärkning, att vestra och norra stambanornas trafik skulle sammanföras till lastningsplatserna vid Stadsgården och Skeppsbron, grundar sig hufvudsakligen på föreställning om lämpligheten deraf, att norra banan ledes till Saltsjön vid Ladugårdslandsviken, men dervid förbises helt och hållet eller underkännes betydelsen af lastningsplatserna vid Mälaren, dit likväl både större och mera djupgående fartyg kunna ingå, än i den grunda Ladugårdslandsviken. Att med Stockholms tillväxande folkmängd och industri äfven sistnämde hamnplats småningom skall komma att ordnas för större sjöfart, samt upplagsplatser och handelskontor deromkring inrättas, är

visserligen antagligt; men att ännu icke någon gren af den större handeln dit förflyttat sig, är väl bekant, likasom att djupgående fartyg icke kunna lägga till vid dervarande strandskoningar. Så snart ett annat förhållande inträdt, och det visar sig, att varutrafiken på norra stambanan verkligen behöfver afledas från de delar af hufvudstaden, der all dess handelsrörelse nu är förlagd, — då, men också först då, synes det ur jernvägsrörelsens, handelns och hufvudstadens intresse påkalladt att från norra stambanan utlägga ett sidospår till Nybrohamnen.

Genom sjelfva stambanans ledande till nämde hamn skulle, enligt kommitterades tanke, sammanbindningsbanan snart sagdt omöjliggöras. Den enda väsendtliga olägenhet af denna bana enligt Chefens för statens jernvägsbyggnader förslag är, såsom ofvan blifvit visadt, att den afskär gatutrafiken, dock endast på korta sträckor, hufvudsakligen vid Riddarholmen och Tegelbacken. En sammanbindningsbana från trakten af Nybrohamnen skulle deremot afskära gatutrafiken icke allenast till Ladugårdslandet och Djurgården samt Blasieholmen, hvilken trafik är ojemförligt lifligare, isynnerhet hvad åkande beträffar, än den till Riddarholmen och Kungsholmen, utan ock längs efter hela Skeppsbron, eller hufvudstadens utom allt tvifvel vigtigaste lastningsplats. Genom trappor och, i händelse af behof, äfven genom körbanor under jernvägen kunna passagerna till Riddarholmen och Kungsholmen alltid hållas öppna; men att dylika kommunikationer äfvensom nödigt stängsel å båda sidor om banan icke kunna inrättas utefter hela Skeppsbron, synes påtagligt.

Kommitterade hafva härmed i underdånighet sökt utreda både fördelarne och olägenheterna af en sammanbindningsbana, sådan den blifvit af Chefen för statens jernvägsbyggnader föreslagen; i sammanhang hvarmed kommitterade ock tro sig hafva gifvit tillräckliga skäl för sitt underkännande af det alternativa förslag till sammanbindningsbana, som inom kommittéen blifvit framstäldt.

Enligt kommitterades tanke äro fördelarne af sammanbindningsbanan icke allenast i förhållande till olägenheterna öfvervägande, utan i och för sig af så stor betydelse för den allmänna rörelsen, för statens inkomst af jernvägstrafiken och för de besparingar i anläggnings- och årliga driftkostnader som genom sammanbindningsbanans utförande kunna beredas, samt slutligen för landets försvar i händelse af krig, att denna vigtiga del af statsbanorna icke för någon annan del af hela stambanesystemet står tillbaka eller utan verklig skada och förlust vidare kan uppskjutas.

Man har velat påstå, att sammanbindningsbanan förnämligast borde betraktas såsom en lokal angelägenhet för hufvudstaden, och att kostnaden för densamma derföre också borde af kommunen bestridas.

Att hufvudstaden i sin handelsrörelse liksom för sin torgtillförsel och tilloppet af resande skall i högst väsendtlig mån draga fördel af sammanbindningsbanan för trafikens underlättande, är alldeles obestridligt; men om sådant vore skäl nog att från staten till kommunen öfverflytta utgiften för jernvägsbyggnaderna, borde väl rätteligen alla stambanans delar bekostas af de orter, genom hvilka banan framgår. I förhållande till hufvudstadens folkmängd, fastighetsvärde och industri samt i mån häraf utgående direkta och indirekta bidrag till statsbehofvens fyllande, kan statsutgiften för jernvägsförbindelsen genom Stockholm visserligen icke heller anses öfverstiga hvad på hufvudstaden, jemförd med hvilken annan del af riket som helst, rättvisligen bör belöpa sig. Dessutom må icke förbises, att Stockholm, både till följd af sammanbindningsbanans inkräktning på utrymme och af de nya behof som en ökad rörelse alltid alstrar, nogsamt måste vidkännas ganska betydliga utgifter, hvilka likväl icke ingå i eller skäligen kunna påföras den för sjelfva jernvägsbyggnaden beräknade anläggningskostnad.

Endast hufvudstadens gynnsamma läge, i förening med den särdeles lyckliga tillfälligheten, att just de trakter, der jernvägen i nästan fullkomligt rak linie skulle genomgå staden, ännu blott undantagsvis äro försedde med åbyggnader, och dessa ganska få samt knappt någon af större värde, gör det möjligt att med jemförelsevis ringa kostnad nu bringa till utförande ifrågavarande förslag att i hufvudstaden genom en gemensam bangård förena vestra och norra stambanorna. I utlandet har man för sent insett de stora fördelar, som en sådan skilda jernvägars förening medför för hufvudstäderna, och måste nu med oerhörda uppoffringar söka godtgöra sin försummelse. Hvarje uppskof med förslagets utförande skall lemna rum för nya anläggningar i jernvägslinien samt mer och mer öka kostnaderna, tilldess sammanbindningsbanan slutligen befinnes oumbärlig; och endast genom denna banas byggande och öppnande för trafiken *samtidigt med den norra stambanan* kunna de betydliga besparingar vinnas, hvilka här förut finnas omförmälda. Kommitterade anse sig således böra underdånigst förorda:

att det af Chefen för statens jernvägsbyggnader upprättade förslag till sammanbindningsbana genom Stockholm måtte godkännas och samtidigt med norra stambanans utläggning bringas till utförande.

Ehuru kommitterade, af förut utvecklade skäl, funnit det för närvarande hvarken vara lämpligt eller af något behof påkalladt att draga norra stambanan till Nybrohamnen, hafva kommitterade likväl icke kunnat förbise, att i en icke aflägsen framtid både hufvudstadens utvidgade handel och sjöfart samt den ökade jernvägstrafiken med all sannolikhet skola behöfva anlita äfven det utrymme, som Ladugårdslandsviken och trakten deromkring erbjuda, och att det vid den tiden skall blifva nödvändigt att utlägga sidospår för varuforsling emellan någon lämplig punkt på norra stambanan och Nybrohamnen. Då det likväl är fara

värdt, att vid nämde tid den för sidospåret behöfliga mark kunde vara upptagen af dyrbara byggnader och inrättningar, hvilkas exproprierande skulle högeligen fördyra jernvägsanläggningen, anse kommitterade sig i underdånighet böra tillstyrka:

att, till förekommande af sådana hinder, expropriation af den för nämde sidospår erforderliga mark snart måtte blifva verkställd.

Ofvan åberopade, med Eders Kongl. Maj:ts nådiga skrifvelse den 7 sistlidne Mars till undertecknad *Bennich* öfverlemnade underdåniga ansökning varder härmed i underdånighet återställd.

De mot detta betänkande af undertecknade *Bennich*, *Hazelius*, *Cronstedt* och *Taube* afgifna reservationer följa härjemte, och

Kommitterade framhärda med djupaste vördnad, trohet och nit,

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

Eders Kongl. Maj:ts

underdånigste och tropligtigste
tjenare och undersåtar:

A. G:son BENNICH.

JOH. AUG. HAZELIUS. A. W. FRESTADIUS. FR. CRONSTEDT.

J. SJÖBERG. HENNING A. TAUBE. A. TH. STARCK.

J. L. v. Sydow.

Stockholm den 17 Juni 1862.

Rättelser.

Sid.	8,	rad	16	uppifrån	*står:*	stamlinierna från etc.,	*läs:* stamlinierna, den ena från etc.
»	44,	»	3	»	»	bibanan etc.,	» grenbanan etc.
»	77,	»	27	»	»	16000 tunnor spannmål etc.,	» 16000 Sk℔ spannmål och mjöl etc.