

RESERVATIONER.



Reservation af Landshöfding Bennich.

Det underdåniga betänkandet redogör i korthet för de mycket skiljaktiga meningarne inom Kommittéen, angående norra stambanans lämpligaste riktning.

Af denna redogörelse inhemtas, att af Kommittéens sju ledamöter endast två obetingadt omfattat linien Stockholm—Örsundsbro—Sevalla—Sala; att en tredje ledamot, som uttryckligen gifvit företräde åt linien Stockholm—Upsala öster om Sigtuna-fjärden, likväl för sammanjemkning af de skiljaktiga meningarne öfvergått till den motsatta linien; och att slutligen efter särskilda omröstningar en formell pluralitet — ehuru inom sig skiljaktig i afseende på ändamålet med stambanans förläggande vester om Sigtuna-fjärden — blifvit vunnit för förstnämnde linie; äfvensom att linien Sala—Korsnäs vunnit en rösts öfvervigt framför linien Sala—Storvik.

Den betydelse, som man eljest med rätta bör kunna tillmäta en ur sorgfälliga öfverläggningar och oväldig pröfning af skäl och motskäl härfluten gemensam åsigt, kan således icke komma förslaget i dessa hänseenden till godo. Och den bör det så mycket mindre, som den ringa röstöfvervigten inom förevarande Kommitté står i fullkomlig strid med hvad så väl Chefen för statens jernvägsbyggnader som en föregående Kommitté enhälligt föreslagit samt Kongl. Maj:t redan i nåder hufvudsakligen godkänt. — Dessa erinringar gälla endast den auktoritet, som man velat tillräkna pluralitetens omförmälda förslag, förr än de grunder, på hvilka förslagen hvila, ens blifvit kända, än mindre hunnit granskas.

Vid en sådan granskning har jag lika litet funnit mig öfvertygad om förslagens ändamålsenlighet, som jag derom kunnat öfvertygas under Kommittéens långvariga öfverläggningar, under hvilka äfven andra skäl, än de i betänkandet anförda, mer eller mindre fullständigt framställdes eller antyddes.

Jag nekar alldeles icke, att en jernväg, utlagd från Almarestäket öfver halföarne Bro och Håbo samt vidare från Örsundsbro dels till Upsala, dels ock till Sevalla i riktningen till Westerås, allt invid eller på föga afstånd från Mälarens segelbara vatten, skulle för Uplands och Westmanlands södra och rika kustland i synnerhet under vintermånaderna blifva gynnsam. Icke heller förnekar jag, att en jernväg, dragen från Sala till Korsnäs, eller kanske ännu hellre mera vestligt till Forshufvud eller Båtstad, på sätt inom Kopparbergs län blifvit yrkadt, skulle för detta län medföra stort gagn; och att begge dessa bandelar, såsom ortsbanoer, vore förtjenta af uppmärksamhet och understöd från statens sida. Ännu mindre skulle jag, om frågan gällde att anlägga en *vestra* stambana norr om Mälaren, med det högre syftet att på möjligen kortaste väg förbinda rikets östra och vestra kuster vid Stockholm och Göteborg, förneka, att en sådan stambana möjligen skulle lämpligast få sitt läge vester om Sigtuna-fjärden, på sätt Kommittéen föreslagit; men nu är intetdera af dessa syften i fråga. Statens vestra stambana är snart färdig söder om Mälaren, och det vore lika litet behöfligt som med statskassans fördel och ändamål förenligt att äfven norr om Mälaren anlägga en jernväg i vestra

stambanans riktning, hvarigenom de tvenne vägarne norr och söder om Mälaren skulle blifva konkurrenser om till icke obetydlig del samma trafik. Ätminstone synes man dermed böra uppskjuta till en sannolikt aflägsen framtid, då verkligt behof kan påkalla dubbla jernvägsförbindelser emellan omförmälda hufvudpunkter för landets handelsrörelse.

Den fråga, som Kommittéen haft att lösa, gäller icke *vestra* utan *norra* stambanans lämpligaste riktning. Så tydligt detta än blifvit uttryckt i Kommittéens uppdrag, är det långt ifrån öfverflödigt att upprepa och i minnet fasthålla detsamma. Tillerkännande pluraliteten full rättvisa för dess bevekelsegrunder, tror jag mig likväl icke sakna skäl för den anmärkningen, att den förkärlek, hvarmed *vestra* stambanans läge norr om Mälaren på sin tid omfattades och förfäktades, synes ännu icke vilja lemna rum för en från förutfattade meningar frigjord pröfning af de väsendtligen förändrade förhållanden, under hvilka nu skall bestämmas *norra* stambanans lämpligaste riktning. Den först ned-satta Jernvägs-kommittéen, hvilken år 1856 afgaf utlåtande angående stambanans anläggning, antog, att *vestra* stambanan borde gå norr om Mälaren och, för vinnande af kortare väg emellan Stockholm och Göteborg, förläggas vester om Sigtuna-fjärden; hvarjemte samma kommitté, för besparing af kostnader och ur strategiska skäl, hvilkas giltighet den nu varande Kommittéen underkänt, ansåg *vestra* och *norra* stambanorna böra gemensamt fortsättas från Stockholm till en punkt, ej aflägsen från Örsundsbro; men kommittéen förklarade derjemte uttryckligen, och i motsats till hvad förevarande Kommitté i sitt betänkande antagligen af misstag uppgifver, att lämpligaste riktningen för *norra* stambanan, i och för sig, vore *öster* om Sigtuna-fjärden till Upsala. Sistnämnda mening, redan framställd i sammanhang med alla tidigare förslag om jernvägsbyggnader i landet, har sedermera oafbrutet vidhållits och blifvit, såsom förut är nämndt, både af Kongl. Majt godkänd och af Jernvägs-undersöknings-kommittéen ytterligare och enhälligt förordad.

Emellertid är det lätt förklarligt, att icke blott den orts invånare, hvilkas förhoppning en gång blifvit väckt att få stambanan i sin närhet och hvilkas fördelar med realiserandet af en dylik förhoppning äro nära förknippade, utan också andra, hvilka i den viktigare frågans tidigare behandling tagit liffig del, endast motvilligt öfvergifva en mening, för hvilken de af varm öfvertygelse kämpat. De förändrade förhållandena förbises eller förlora åtminstone i betydelse vid sidan af en med förkärlek tidigare omfattad mening. Och det inträffar dessutom, såsom Kommittéen i sitt betänkande så väl uttryckt, att »varma fosterlandsvänner, just af kärleken till 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 icke till sitt fulla värde uppskatta andra landsdelars önsknningar och behof;» i sammanhang hvarmed tillägges den sunda reflexionen, att, då stridiga anspråk måste mätas och bedömas, »det mindre intresset bör gifva vika för det större.»

I strid mot sistnämnde, utom allt tvifvel, riktiga grundsats, har Kommittéen emellertid ansett Uplands och Westmanlands lilla kustland vid Mälaren ega bättre anspråk på och högre behof af jernväg, än det mångdubbelt större, från vattenkommunikationer aflägsnare, jemväl folkrika och fruktbara fastlandet af Stockholms och Upsala län; äfvensom Stora Kopparbergs län, med en folkmängd af 166,899 personer, oakadt redan befintliga jernvägsförbindelsen med Gefle i vester samt jernvägs- och kanalförbindelsen med Mälaren i söder, ansetts böra ytterligare understödjas med en stambana på föga afstånd från Strömsholms kanal och Norbergs jernväg, framför de många och betydliga jernverken i linien Sala—Storvik samt framför hela Gefleborgs, Westernorrlands, Jemtlands, Westerbottnens

och Norrbottens län, hvilka, med en sammanräknad folkmängd af 464,651 personer, för sin betydliga vintertrafik på Sala, Upsala och Stockholm icke hafva någon annan kommunikation än landsvägen.

Till dessa förslag har Kommittéen, såsom det af betänkandet nogsamnt synes, hemtat icke oväsentlig grund från de yttranden, som blifvit afgifna dels uti en af »åtskilliga större jordegare, och deribland ordförandena i Trögds, Bro och Håbo samt Åsunda hushållsnämnder, undertecknad skrift», hvilken rekommenderas såsom förtjent af uppmärksamhet, dels af hvad Hushållssällskapen och Konungens Befallningshafvande i Westerås och Stora Kopparbergs län uti jemväl synnerligen förordade anföranden i saken andragit, samt hvad flere handlande i Westerås upplyst. Bakom alla dessa, tvifvelsutan på öfvertygelse grundade och omsorgsfullt utarbetade yttranden har Kommittéen väl sett varma fosterlandsvänner; men den omdömet förvillande och hänförande inflytelsen af sin egen Orts fördelar träffas först hos de män, hvilka förordat linien till Storvik framför den till Korsnäs.

Oaktadt den fullständighet, hvarmed Kommittéen i öfrigt återgifvit de från orterna, som af jernvägen skulle beröras, inkomna yttranden, hvaribland Kommittéen omförmält både den likgiltighet, som inom Stockholms län skulle visat sig, och särskildt Lyhundra härads förklaring, att det ej af jernvägen, men af en uppgifven sjökommunikation vore i behof, har Kommittéen alldeles förbigått ett af Bro och Håbo häraders hushållsnämnd afgifvet liknande förklarande, att dessa härader icke heller vore i synnerligt behof af jernväg; hvilket förklarande, märkligt i och för sig och vid jemförelse med det alldeles motsatta yttrande, som ordförandena i dessa med flere häraders hushållsnämnd jemte åtskilliga större jordegare afgifvit, desto mindre bort kunna undfalla uppmärksamheten vid författandet af betänkandet, som erinringar om detta yttrande under Kommittéens förhandlingar ingalunda utelämnat blifvit.

Svag blir emellertid alltid den grund för bedömande af stambanors lämpligaste riktning, som skall hemtas från orternas sinsemellan stridiga samt mer eller mindre lifliga framställningar af sina behof. Man kan nemligen i regeln taga för gifvet, att hvarje ort snarare öfverskattar sitt eget och underskattar en medtäflares; och framställningens värma och utförlighet beror vanligen af en eller annan individs större eller mindre nit och förmåga att föra ortens talan. Endast i det fall, att en ort, genomträngd af medvetandet om behofvet, sjelf helt och hållet eller åtminstone hufvudsakligen vill bekosta den dyrbara jernvägsanläggningen, kan ortens uttryck om behofvet af jernväg tillmätas något vitsord.

Ett sådant erbjudande har, såsom bekant, blifvit af den enskilda företagsamheten gjordt, hvad angår linien Stockholm—Upsala, öster om Sigtuna-fjärden; och den allmänna föreställningen, icke blott inom orten utan vida derutom, betraktar ett dylikt företag med förtroende.

I sjelfva verket innefattar detta, enligt min tanke, ett ytterligare bevis till förmån för norra stambanans anläggning i denna riktning, hvilken i allt fall med stambanans hufvudsakliga ändamål fullkomligt öfverensstämmer. Ty der rörelsen redan uppnått en sådan liflighet, att den enskilda spekulationen med fullt allvar ifrågasätter byggandet af jernväg, der, om någonsin, eger också den allmänna regel, åt hvilken Kommittéen vid bestämmandet af statsbanornas riktning ensamt velat inrymma afseende, nemligen att »jernväg bör läggas der den är företädesvis behöflig», sin fulla och obestriddliga tillämpning.

Visserligen har också under sistlidne riksdag framställning dels till Kongl. Maj:t och dels till Rikets Ständer förekommit om statsbidrag för en jernväg, som af enskildt bolag skulle byggas från

Stockholm öfver halföarne Bro och Håbo till Westmanland, eller alternativt, att staten måtte bygga stambana till Almarestäket, hvarefter det enskilda bolaget ville fortsätta vägen i nyssnämnde riktning.

Att denna framställning icke tillvann sig något afseende hos Rikets Ständer, då deremot samtidigt väckt förslag, om statsbidrag till ett bolag för byggande af jernväg öster om Sigtunafjärden till Upsala, föll för endast ringa röstöfvervigt, synes mig alltför betecknande, för att här alldeles förbigås.

Antingen rådde redan då äfven hos Rikets Ständer ett stadgadt förtroende för den östra liniens företrädare framför den vestra, eller ock — hvilket låter tänka sig — befarade man, att staten, inledd på byggandet af stambana till Almarestäket, sedermera, om det enskilda bolaget för jernvägens fortsättning icke kom till stånd, skulle finnas nödsakad att sjelf bekosta fortsättningen i den påbörjade riktningen, äfven om denna befundes icke vara för statsbanan lämplig.

Denna episod ur jernvägsfrågans tidigare behandling synes mig böra komplettera den eljest i vissa hänseenden mycket fullständiga historik, som Kommittéen öfver detta ämne sammanfattat.

Jag har nyss anmärkt, hurusom Kommittéen endast erkänt *en* allmän regel för stambanornas sträckning, nemligen att jernväg bör läggas der den är företrädesvis behöflig. Otvifvelaktigt är denna regel enkel; men den är icke, såsom Kommittéen, att sluta af betänkandet, synes hafva föreställt sig, hvarken ny eller stridande emot de allmänna grundsatser, hvilka tillförene blifvit af de äldre jernvägs-kommittéerna framställda och af Kongl. Majt godkända samt äfven af Rikets Ständer vid hittills beslutade stambanor tillämpade. Dessa allmänna grundsatser, af hvilka bildats ett system för stambanors anläggning, innefatta i sjelfva verket allenast ett närmare bestämmande af de förhållanden, hvilka i synnerhet utmärka hvarest stambanor för landet, betraktadt i stort, företrädesvis äro behöfliga; ty för de mindre Ortsbehovens tillfredsställande, med åsidosättande af landets allmänna behof, äro stambanor icke afsedda. Det är icke heller nog, att en regel är enkel och såsom allmänt begrepp riktig, helst han just genom sin alltför stora allmänlighet i sjelfva verket lemnar allsingen vägledning vid tillämpningen. Af en så allmän regel, som den Kommittéen uppställt, kan man till och med missledas att för de mindre orternas verkliga eller öfverdrifna behof förbise stambanornas ändamål och af landets allmänna beskaffenhet påkallade riktning. Stambanornas ändamål, hvarför de äfven helt och hållet af statens medel bekostas, måste, enligt min tanke, vara att såsom rörelsens stora pulsådor genomlöpa det inre landet i möjligen rakaste linie emellan viktigare hufvudpunkter; hvaremot Ortsbanorna, för att fortsätta liknelsen, böra likasom vener underlätta rörelsen emellan pulsådern och de mindre, omkringliggande orter, hvilka af dylik förbindelse äro i behof. Der stora segelbara vatten förekomma inom landet, utgöra dessa redan af naturen eller konsten bildade medel för cirkulationen samt fullgöra vanligen billigare, om också i vissa hänseenden icke lika fullständigt, stambanornas funktioner. Af de oftast ursprungliga vattenkommunikationerna förklaras den tidigare och mera utbildade odling, som förekommer i deras närhet; men, så vida det icke kan vara med samhällets ändamål och framtida bästa förenligt att fortfarande hålla odlingen inskränkt inom vissa af naturen redan företrädesvis gynnade trakter och åt dessa i första rummet jemväl bereda de ytterligare, men der jemförelsevis mindre behöfliga inrättningar, genom hvilka menniskosnillet uppfunnit medel att utsträcka odlingens hufvudvillkor — lätta kommunikationer — till nya fält, synas mig de till sin betydelse stora grundsatser, hvilka hittills vid stambanornas anläggning varit godkända och tillämpade, fortfarande förtjena allt afseende, emedan stambanorna enligt dessa grundsatser blifva anlagde just der de för landets allmänna odling och förkofran äro företrädesvis behöfliga.

Likasom ett folks välbefinnande och lycka, enligt min tanke, ingalunda befrämjas derigenom, att endast några få lyckligare lottade individer eller klasser af samhället företrädesvis omhuldas och gynnas, utan fastmera derigenom, att allas välstånd, så vidt möjligt, befordras, så anser jag också landets allmänna odling och förkofran vara för statens bestånd och utveckling af vida högre betydelse, än om några bördiga, men mindre trakter kunde uppdrivas till högsta möjliga fruktbarhet och odling. Och om det är en sanning, hvad Kommittéen i sitt betänkande anmärkt, att uppfinningen af jernvägar i själva verket upphäft det företräde sjötransporten egt öfver landtransporten, så bjuda ju både statskloket och rättvisa, att icke den ena orten, som redan eger sjötransport, derjemte tillgodoses med jernväg framför en annan ort, hvilken endast eger den tunga landtransporten. Att härvid förfakta den »urganla odlingens» och »anornas» företrädesrätt framför de »nya anspråken», som hvilket allt åtskilliga talesätt i Kommittéens betänkande förekomma, vill synas mig icke väl öfverensstämma; hvarken med tidens eller med stambanornas allmänna riktning.

Den grundväsendtliga skillnaden emellan pluralitetens och min uppfattning af frågan i sin helhet synes mig tydligast framstå i vår alldeles motsatta föreställning om stambanornas hufvudändamål. Af denna skiljaktighet förklaras Kommittéens förkastelse och mitt vidhållande af de allmänna grundsatsen, hvilka litills utgjort hufvudsaklig ledning för stambanans anläggning i vårt land; och endast genom förnekandet af dessa grundsatsen har det blifvit Kommittéen möjligt: att förlägga norra stambanan i vestlig riktning vid yttersta kanten af det stora fastland, som bildar öfvergången från medlersta till norra delen af riket; att sönderdela stambanan i bibanor; och slutligen att förlägga stambanans ändpunkt så aflägsnad från den naturliga riktningen af en norra stambana, att derigenom omöjliggöres stambanans framtida fortsättning emot och genom de vidsträckta och fruktbara Norrländska landskap, i hvilka fosterlandet eger så rika fält för odling och förkofran.

Enligt min tanke ligger det vid allmänna frågor behandling oberäkneligt vikt uppå vidhållande och följdriktig tillämpning af allmängiltiga grundsatsen; och ännu mera viktigt blir detta i samma mån frågorna äro af genomgripande inflytelse på hela landets välstånd och förkofran för sekler, samt då de tillika, såsom riktningen af stambanorna, beröra och uppröra täflande orts-intressen. Ett förslag, hvilket berömmar sig af att icke kunna återopa några allmänna grundsatsen, som ega anspråk på att vara system, — ett sådant förslag i en allmän och för landet i dubbel mening dyrbar fråga synes mig fördenskull angifva en vacklande grund för sin tillvaro. Ingenting torde också tydligare ådagalägga detta, än Kommittéens egen motivering af förslaget. Öfverallt träffas motsägelser så i principer som i detaljer. När frågan gäller kustlandet vid Mälaren, förringas sjökommunikationens värde, ja! sjökommunikationen vore för detta kustland »af vida mindre vikt än man ville tillmätta densamma.» Icke blott spannmål, utan rotfrukter behöfva då jernväg för sin afsättning på Stockholm. Vid betraktelserna öfver den motsatta linien öster om Sigtuna-fjorden åter erinras, hurusom tyngre produkter fortfarande måste begagna sjökommunikationen, ehuru på annat ställe och för annat ändamål anmärkes, att Upsala »eger en mindre tjenlig hamnplats än Westerås och vida besvärligare segelled till Stockholm»; och när man slutligen kommer till frågan om den Norrländska trafiken, så är Östersjön ensam dess naturliga stambana. Ju besvärligare segelleden är och ju mera man nalkas norden, der sjöfarten likväl ur ganska naturliga skäl måste inskränkas till en kortare del af året, desto högre blir Kommittéens uppskattning af detta kommunikationsmedel. På enahanda sätt öfverdrivas, å ena, och förringas eller förbises, å andra sidan, de omständigheter, som skola utmärka rörelsens omfattning. Det gifves knappast någon gräns för föreställningen om det lilla Mälare-kustlan-

det förete sig i fruktbarhet, industri, folkmängd och förmåga af utveckling; ehuru de mest noggranna och samvetsgrannt insamlade uppgifter ådagalägga, att detta kustland har mindre folkmängd, mindre ängsmark och mindre utmark, än det inre landet på alldeles lika afstånd från jernvägslinierna, samt att öfvervigten i odlad jord och öfverskottet af spannmål, efter den för vestra linien fördelaktigaste beräkning, i hvilken till och med landet öster om Sigtuna-fjärden, emellan denna och östra jernvägs-linien, är tillgodoräknad vestern, äro ganska obetydliga, och mångdubbelt motvägas af de lättare sjö-kommunikationerna på den vestra sidan och det stora till banrayonen stötande fastlandet på den östra. Den dagliga och lifliga ångbåtstrafiken emellan Stockholm och Upsala, med hvilken ångbåtstrafiken på Westerås, Enköping och Örsundsbro sammanlagd på intet vis kan mäta sig, bevisar, enligt Kommit-téens mening, alls icke ett öfvervägande behof af jernväg i den förra linien, — långt derifrån. Det ojem-förlikt öfvervägande hästantalet, som enligt 10 månaders fortsatt räkning passerat Rotebro i den östra liniens riktning, betviflas och betyder i allt fall ingen ting; icke heller det högre antalet utgångna skjutshästar, oansedt daglig diligensförbindelse, som underhålles med icke-skjutshästar, tillika förekom-mer på denna linie. Att ångflottan på Norrland årligen tillvuxit i antal och fartygens storlek, så att denna trafik nu mera torde kunna fullt mäta sig med sjöfarten på de flesta andra orter inom riket, bevisar icke heller, att Norrlands industri och folkmängd förtjena uppmärksamhet vid bestämmandet af stambanornas riktning. Men när frågan gäller linien vester om Sigtuna-fjärden, eller linien Sala—Korsnäs, gifves ingen omständighet nog obetydlig att icke tillmätas vigt. Der räknas jernvägen till godo, att den, inberäknad bibanan till Upsala, på en större väglängd genomgår Upsala län, likasom frågan om stambanornas utläggning borde afvägas, icke med hänsigt till landets behof, utan efter läne-gränsernas läge och med utminuterung af vissa mil per län, så att det ena icke finge mindre jernvägs-längd än det andra.

Uppsala stad, hvars betydelse af det fruktbara Uplands centralort, der icke mindre än 9 all-männa landsvägar sammanträffa, man eljest ingalunda öferskattar, stiger i vigt såsom residensstad för Bro och Häbo härad, under det, å andra sidan, Stockholms egenskap af residensstad för det mång-dubbelt större landet öster om Sigtuna-fjärden ända till närheten af Upsala alldeles förbises. Och då man vidare kommer till frågan om vägens fortsättning från Sala till Korsnäs, blir bergshandteringens behof och till och med landsvägens dåliga beskaffenhet kraftfulla bevis för den öfvervägande angelä-genheten af en jernväg, som dock skulle framdragas emellan de 2:ne stora grupper af jernverk, af hvilka den vestra ligger alldeles intill och omkring Norbergs jernväg med Strömsholms kanal, och den östra åter just skulle komma att genomskäras af jernvägen ifrån Sala till Storvik. Säsom en beve-kande omständighet för Kommitteens förslag återopas de skoglösa orternas stora behof af skogsalster till bränsle och byggnadsämnen; men icke desto mindre förkortas just den väg emellan Upsala och Sala, som genomgår till en del mycket skogrika orter, hvarifrån det anmärkta behofvet kunde fyllas, och den jernväg förordas i stället, hvilken till hela sin längd genomlöper de företrädesvis skoglösa orterna. Värdet af beräkning enligt den allmänt bekanta Egidyska metoden underkännes helt och hållet, när frågan gäller en jämförelse emellan jernvägarne öster eller vester om Sigtuna-fjärden; men för vägen från Sala till Korsnäs återopas en just efter dylik metod uppgjord beräkning, oaktadt den-samma tillkommit för lång tid tillbaka, innan den utvidgade Strömsholms kanal med Norbergs och Wessman—Barkens jernvägar, å ena sidan, samt Gefle—Dala jernväg, å den andra, ens voro öppnade för trafiken; än mindre huunit åt densamma gifva de nya riktningar, hvilka först småningom, men oundvikligen sluta sig till lättare kommunikationer. För att tillintetgöra betydelsen af de högst olika

resultat, hvilka räkningen vid Rotebro och Almarestaket af derstädes passerade hästar angiver, enligt Jernvägs-undersöknings-kommittéens betänkande (pag. 89); påstås, bland annat, att vintertiden $\frac{99}{100}$ af trafikerande från Bro och Håbo, härader taga vägen till Stockholm öfver Sigtuna-fjärden och Rotebro, hvilken väg Westmanlands och Dalarnes trafik jemväl skulle begagna; men icke desto mindre förklaras på ett annat ställe, att jernvägen öster om Sigtuna-fjärden, eller just i den riktning, som de $\frac{99}{100}$ trafikera, skulle vara utan allt gagn för samma trafik. Med ett ord: sakens system vid de vigtiga och mångsidiga frågornas bedömande har, såsom allestädes vid liknande fall, måste inträffa, beröfvat Kommittéen fast grund för dess förslag och invecklat den uti enskildheter och bi-omständigheter, vid hvilkas mätande och bedömande hufvudfrågorna, enligt min tanke, blifvit förbisidda samt motsägelser och misstag icke kunnat undgå.

Den förväxling af stambanor och ortsbano, som genomgår Kommittéens betänkande, uppenbarar sig synnerligen i betraktande öfver den förmenta besparing, som skulle vinnas genom stambanans förläggande väster om Sigtuna-fjärden med utgreningar till Upsala och Sevala samt derifrån vidare till Sala. Enligt Kommittéens beräkningar skulle stambanans väglängd, inberäknad en ytterligare utgrening från Sevala till Westerås, blifva 15 mil 7360 fot samt kosta 10,535,051 R.dr; dä deremot stambanan, utförd, enligt min mening, öster om Sigtuna-fjärden öfver Upsala till Sala, endast skulle uppgå till 11 mil 28600 fot samt kosta 9,222,106 R.dr; hvarigenom således statsverket besparades en byggnadskostnad af 1,312,945 R.dr samt trafik kostnader på en väglängd af 3 mil 14760 fot. Jag har vid denna jämförelse antagit den låga byggnadskostnad Kommittéen för vestra linien beräknat, men hvars riktighet lär behöfva nog kontrolleras.

Ehuru äfven jag anser en jernväg emellan Sala och Westerås mycket behöflig, för transport af ortens tunga produkter, kan jag likväl för ingen del instämma i den tanke, som hos pluraliteten synes hafva gjort sig gällande, att denna jernväg borde såsom stambana anses och på statsverkets bekostnad anläggas. Hvarken den under arbete varande Borås-banan eller flera andra ifrågasatta bibano, ehuru hvar för sin ort behöflig, hafva ansetts kunna räknas till stambano, eller böra såsom sådana af staten bekostas. Derest den ytterst vigtiga skillnaden emellan stambano samt ort- och bibano behörigen iakttages — och derförutan gifves ingen gräns för anspråken på statens jernvägsutgifter — vill det förekomma mig alldeles ovedersägligt, att behovet af en jernväg emellan Westerås och Sala hvarken kan eller får ingå i beräkningen af norra stambanans väglängd, och anläggningskostnad. Erkännes detta, så förfaller ock dermed hela den af Kommittéen uppställda beräkning, och det visar sig, att, såsom ofvan är nämndt, i stället för den förmenta besparingen, uppkommer, enligt Kommittéens förslag, en ökad statsutgift af minst 1,312,945 R.dr.

Jag antager gerna, att statsverket med lån understödjer ortsbano Westerås—Sala; när dess utförande ifrågakommer, men ett lån, om ock på billiga villkor, blir något helt annat, än om staten sjelf skulle bekosta större eller mindre del af denna jernvägsbyggnad; hvartill, enligt min tanke, ingen anledning förefinnes.

Måhända skall man häremot invända, att det alltid blefve en statsekonomisk vinst att genom stambanans byggande i riktningen emellan Westerås och Sala bespara utgifterna för en särskild ortsbano i samma riktning; och denna invändning vore förtjent af uppmärksamhet, derest icke stambanan just härigenom komme att dragas ur sitt rätta läge, hvilket, enligt min tanke, ej kan vara i vinklar och krokor längs de segelbara Mälare-vikarne.

Efter denna öfversigt af pluralitetens förslag och de därför anförda motiver, i sammanhang hvarmed jag varit i tillfälle att antyda hufvudgrunderna för min skiljaktiga mening; har jag föga behöf att ingå i närmare utveckling af de många och, enligt min tanke, öfvervägande skäl, hvilka, i fullkomlig öfverensstämmelse med det hittills antagna och tillämpade systemet för stambanornas anläggning, böra bestämman norra stambanans riktning öster om Sigtuna-fjärden till Upsala och vidare i rakaste sträckningar till Sala och Storvik. — Jag anser en sådan omständligare redogörelse så mycket mindre erforderlig, som både Chefen för statens jernvägsbyggnader uti sitt betänkande år 1856 och Jernvägs-undersöknings-kommittéen uti afgifvet underdånigt betänkande år 1859 redan mycket fullständigt anförde de skäl, på hvilka min mening hufvudsakligen grundas, och hvilka äfven finnas godkända i Kongl. Maj:ts nådiga proposition vid 1856 års riksdag. Visserligen tillstyrkte Jernvägs-undersöknings-kommittéen linien Sala—Robertsholm och icke Sala—Storvik; men de skäl, som anfördes för den förras företrädare framför Sala—Korsnäs, gälla icke blott lika mycket, utan i ännu högre grad till förmån för linjen till Storvik, hvilken genomgår en starkt bergsbruks-idkaude trakt och kommer den stora Norrländska vintertrafiken vida närmare till mötes, samt derjemte blir både kortare än linierna till Robertsholm eller Korsnäs och i tekniskt hänseende vida fördelaktigare än den förra, då den starka stigningen upp till Robertsholm undvikas.

Så långt Kommittéen varit i tillfälle att åstadkomma någon närmare statistisk och ekonomisk utredning, till jämförelse emellan skiljaktiga vägförslagen, eller för sträckningen från Stockholm till Sala, har denna utredning fullkomligen ådagalagt, att förhållandena inom 3 mil från de alternativa jernvägslinierna å ömse sidor icke förete några sådana skiljaktigheter, att ensamt på grund deraf den ena linien skulle kunna tillmätas något afgörande företrädare framför den andra. Och då det endast vid synnerligen skiljaktiga ortsförhållanden skulle ur allmän synpunkt vara tillrådligt att draga stambanorna ur deras principiella riktning, men något sådant skäl här alls icke är för handen, bör så mycket mindre afvikelsen ur denna riktning till förmån för kustlandet vid Mälaren kunna godkännas, som man härigenom tillika skulle för de mindre intressena alldeles åsidosätta de större och rättmätigare från det stora fastlandet öster och norr om linien Stockholm—Upsala—Sala, äfvensom hela den Norrländska, högst betydliga vintertrafiken, ehvad denna söker Sala, Upsala och Stockholm, eller endast sistnämnde 2:ne hufvudpunkter för den Norrländska rörelsen.

Att norra delen af Stockholms län nästan helt och hållet skulle gå miste om jernvägsförbindelse; att medlersta och norra delen af Upland skulle betungas med en mera än 2 mil förlängd jernvägstransport till Stockholm; samt att hela den Norrländska trafiken icke allenast finge vidkännas denna förlängning, då jernvägen först träffades vid Upsala, utan ännu mycket betydligare för den del af samma trafik, hvilken tillstöter tidigare och afser både Sala, Upsala och Stockholm; — allt detta kan, enligt min tanke, icke skäligen och med rättvisa försvaras dermed, att Westerås-trakten och det närmaste kustlandet vid Mälaren borde beredas den möjligen kortaste jernvägsförbindelse med Stockholm, då dessa trakter i alla händelser få stambanan på få miles afstånd, och under vintermånaderna äfven på isvägen öfver Sigtuna-fjärden kunna uppnå och begagna sig af densamma.

Det omutliga vitsordet om orternas läge samt deras relativa omfång och afstånd från segelbara vatten och jernvägen, hvilket kartan lemna, kan icke bortresonneras. Och om det hufvudsakligen endast vore för vintertrafiken, som orterna öster och vester om Sigtuna-fjärden företrädesvis behöfde jernväg, så måste det vara obestriddigt, att jernvägen öster om denna fjärd mera genomlöper

midten af landet emellan Mälaren och Östersjön, och således måste tillfredsställa ett större landt-områdes behof, än den jernväg, hvilken ginge vester om fjärden och i yttersta kanten af samma land.

Betraktar man åter hufvudnäringarnes, jordbrukets och bergsbrukets, ömsesidiga behof såsom företrädesvis bestämmande, så är det i första rummet högeligen angeläget att undersöka, hvarest jernverken inom de ifrågakvarande orterna hufvudsakligen äro belägne. Detta inhämtas af Jernvägs-undersöknings-kommittéens stora statistiska karta, hvarigenom ådagaläggas, att endast några jernverk förekomma i Sala—Korsnäs-liniens riktning eller närhet, samt att de ojemförligt flesta och mest betydande jernverken dels ligga närmare Strömsholms kanal samt Wessman—Barkens och Norbergs jernvägar, dels ock förekomma i riktningen Sala—Storvik; hvarförutan väl är kunnigt, att Dalbruken omkring Siljan och i Öster-Dalarna föra sina tillverkningar till Östersjö-hamnarne vid Gefle och Söderhamn. Och hvad tillförseln af spannmål angår, lärer icke med stöd af verkliga förhållandet kunna förnekas, att 2:ne jernvägar till Sala, den ena på kortaste vägen från Upsala i stambanans naturliga riktning, och den andra, hvilken icke länge kan af orten försummas, från Westerås till Sala, skulle på det mest fullkomliga sätt tillföra bergslagsorterna erforderliga spannmålsförråd från de icke mindre sädesrika bygderna omkring Upsala än omkring Westerås, under det deremot omvägen från Upsala öfver Örsundsbro och Sevalle till Sala skulle försvåra och fördyra spannmålstransporten från Upsala-slätten, samt äfven i denna riktning, likasom i den motsatta till Stockholm, med en ökad väglängd och transportkostnad belasta det större fastlandet och i samma mån nedsätta värdet af dess produkter, allt uteslutande till förmån för kustlandet.

Man har så ofta och så ihärdigt upprepat, hurusom trakten emellan Upsala och Sala skulle vara så underlägsen i fruktbarhet och odling, att man slutligen derigenom bildat föreställningen om ett snart sagdt ödeland i denna riktning. Och likväl bestyrka de inhemtade statistiska och ekonomiska upplysningarne ett helt annat förhållande. Äfven denna trakt är i allmänhet både folkrik, odlad och fruktbar, samt står i dessa hänseenden långt mindre under kustlandet, än man sökt göra troligt. Den eger tillika rika skogstillgångar, hvilka medelst jernväg kunde tillföras de skoglösa orterna. Att den är mycket folkrikare och bördigare, än mångdubbelt större trakter i södra Sverge, genom hvilka stambanor anläggas, lärer väl vara otvifvelaktigt, likasom att underlägsenheten vid jemförelse med kustlandet fullt uppväges af de olika orternas ännu större skiljaktighet i afseende på kommunikationer.

Då nu väglängden af stambanan Stockholm—Upsala—Sala, omkring $11\frac{3}{4}$ mil, samt af ortsbanan Westerås—Sala i dess raka linie, med undvikande af böjningen öfver Sevalle, omkring $3\frac{1}{2}$ mil, eller tillsammans $15\frac{1}{4}$ mil, endast uppgår till ungefärligen samma längd, som den af Kommittéen föreslagna kustbanan med sina utgreningar, men förstnämnde linier vida bättre än denna sednare skulle tillfredsställa rörelsens behof, samt skäl äro för handen att högeligen betvifla någon i verkligheten billigare byggnadskostnad öfver Almaréstaket och den för sin bördighet så mycket berömda kustorten, der expropriationerna måste blifva mycket dyrbarare än utefter östra linien, ehuru de af olika personer och sannolikt på olika grunder verkställda vägundersökningarne och derpå grundade kostnadsförslagen nu angifva ett motsatt förhållande, kan jag omöjligen inse någon vare sig finansiell eller statekonomisk grund, hvarföre stambanan skulle ryckas ur sin på en gång med systemet öfverensstämmande och af de särskilda orternas verkliga behof påkallade riktning.

I öfrigt tillåter jag mig återropa de närmare och med sakkunskap upprättade beräkningar öfver förhållandet emellan trafik-inkomsten på de olika linierna, som innefattas i Kommitté-ledamoten Grefve-Taubes reservation, hvad angår norra stambanan från Stockholm till Sala.

Rörande stambanans fortsättning från Sala till Storvik har endast okulär-undersökning hittills blifvit förrättad. Redogörelsen för denna undersökning, hvilken förvaras bland Kommittéen meddelade handlingar, upptager 2:ne alternativa linier, af hvilka i synnerhet den ena skall möta ganska ringa hinder i sin riktning till Storvik, hvilken punkt på Gefle—Dala jernväg åter ligger betydligt lägre än Robertsholm, samt följaktligen bör kunna uppnås utan öfverskridande af det normala lutnings-förhållandet på statens stambanor. Någon närmare jämförelse af väglängd och anläggningskostnader för denna linie och de öfriga till Robertsholm eller Korsnäs ifrågasatte kan dock i saknad af fullständig undersökning af den förstnämnde nu icke ega rum.

Att denna riktning af norra stambanan från Sala till Gefle—Dala jernväg emedlertid betingas icke blott af det antagna stambanesystemets tillämpning och den betydliga bergshandtering, hvilken idkas inom orten och i liniens närhet, utan äfven och i ännu högre grad af rättvisa emot hela Norrland och af statsklok omtanke för detta stora, af en hög odling och utveckling mäktiga land, äro de skäl, som bestämt min röst för stambanans anslutning vid Storvik, för hvilken mening jag äfven eger lyckan att kunna åberopa omdömet hos den man, som under innevarande sekel mera än någon annan gjort sig förtjent om Norrland, numera framlidne Landshöfding Widmark.

Då något definitivt beslut om norra stambanans fortsättning från Sala, enligt min tanke, hvarken torde kunna eller böra fattas förr, än nyssnämnde jernvägslinie blifvit fullständigt undersökt, vågar jag slutligen tillstyrka, att en sådan undersökning måtte varda i näder anbefalld.

Reservation af Generalmajor Hazelius.

Då jag, endast i följd deraf, att den efter min tanke förmånligaste sträckning för en jernväg mellan Stockholm och Sala, icke inom Kommittéen vunnit afseende, kunnat biträda den segrande meningen, som bestämt riktningen vester om Sigtunafjärden, bör jag för dessa mina skäl i korthet redogöra.

Vore frågan blott om att bestämma den förmånligaste riktning för en jernväg från Stockholm till Upsala, antingen öster eller vester om Sigtuna-fjärden, så vore frågan lätt afgjord, enär den östra är kortast, lättast anlagd, således minst kostsam, samt derjemte obestriddigen, såväl genom den kortare vägen, som derigenom att denna endast på *ena* sidan om sig har segelled, täflar lättare med sjövägen än den vestra, som på två sidor är af segelled omgifven, hvarföre den förra således bör få större sidotrafik och lemna mera inkomst än den senare. Härtill kommer, att den vestra vägen ända från Stäket till Örsundsbro går öfver ett näs, som ingenstädes är betydligt mera än en mil bredt, på båda sidor, såsom nämndes, af segelled omgifvet, således jemförelsevis i mindre behof af en jernväg.

Detta betraktelsesätt tror jag vara gifvet, så snart frågan endast är om en jernväg från Stockholm till Upsala.

Men det är vid frågan hvarthän jernvägen skall från Upsala *fortsättas*, som tvekan uppstår mellan de båda sträckningarna. Drages vägen från Upsala till Sala genaste vägen, enligt såväl Öfverste Ericsons 1856 afgifna, som 1858 års jernvägs-kommittés förslag, så går vägen till större delen

genom en föga bebygd, om ock odlingsbar trakt, och hela den bördiga delen af Westmanland, söder om nämnda Upsala—Sala-väg, får ingen jernväg. Detta kan icke vara billigt.

För att derföre, jemte fördelen af den genaste och förmånligaste vägen till Upsala, på samma gång bereda en jernväg genom det bördiga Westmanland, för hvilket en jernväg är af stor vigt, men med undvikande af dess sträckning genom en trakt, den öfver näset mellan Stäket och Örsundsbro, som af jernväg har mindre behof — anser jag den *lämpligaste* sträckning för en jernväg från Stockholm till Sala vara: öster om Sigtuna-fjärden till Upsala; samt derifrån med en böjning öfver Westmanlands bördigaste fält, förbi Örsundsbro och Sevalle till Sala. Dermed vunnnes också det syfte, som Kommittéens pluralitet i alla fall afsett genom jernvägens beslutade sträckning från Örsundsbro öfver Sevalle, att nämligen vägen då komme att gå i sträckningen af den stora handelsförbindelsen öfver Sala till Westerås, dit en enskildt anlagd bibana från Sevalle endast har en längd af 1½ mil. Genom den riktning jag föreslagit undveks äfven att staten skulle anlägga en bibana, den från Örsundsbro till Upsala, hvilket synes mindre lämpligt.

En sådan böjning, som jag här föreslagit öfver Upsala till Sevalle och Sala, är ingenting ovanligt. På utländska jernvägskartor ser man allstädes sådana äfven stora böjningar, i ändamål att uppfånga trafiken från vigtigare orter; och då Upsala, dels såsom universitet, har behof af en tät förbindelse med hufvudstaden, dels drager trafik från norra Upland, så anser jag en sådan ort förtjena denna omväg. Likaså anser jag böjningen nedåt Westmanland gifva skäl för sig i landets bördighet, samt böjningen åt Sala gifva skäl i det nyss nämnda ändamålet, att komma i sträckningen af den stora handelsförbindelsen nedåt Mälare-hamn, hvilken väg Dalarnes tunga varor alltid skola söka, utan att kunna tvingas i riktningen öfver Upsala, äfven om den bjöds på jernväg.

Då jag inom Kommittéen icke kunnat tillvinna bifall åt den af mig föreslagna, i min tanke förmånligaste jernvägsriktning, än så till vida, att de tvenne reservanter, hvilka yrkat vägen från Upsala genaste vägen till Sala, likväl ansett den af mig föreslagna riktningen ega företråde framför pluralitetens öfver Stäket och Örsundsbro, samt då jag således, i valet mellan tvenne i min tanke mindre förmånliga riktningar, ansett en jernväg genom det bördiga Westmanland vara angelägnare, än att få en kortare väg från Stockholm till Upsala, har jag *derföre* nödgats sluta mig till den sida, som bereder väg till Westmanland, oaktadt på det mindre förmånliga och mindre angelägna vägstycket från Stäket till Örsundsbro.

Dessa äro mina skäl, hvarföre jag biträdt pluralitetens mening.

Reservation af Grefve Cronstedt.

Jag har icke kunnat biträda Kommitterades beslut att i underdånighet tillstyrka, »att det af »Chefen för statens jernvägsbyggnader upprättade förslag till sammanbindningsbana genom Stockholm »måtte godkännas och samtidigt med norra stambanans anläggning bringas till utförande»; och detta af följande skäl:

Af hufvudstadens läge måste anses bero det kända förhållande, att hela dess varutillförsel afser antingen *konsumtionen på stället*, eller ock *handeln*, vare sig för export eller försändningar inåt landet. Någon nämnvärd varutransport transito genom hufvudstaden emellan de i norr och söder om

densamma belägna orter har hitintills icke kunnat spåras, och några antagliga skäl, hvarföre detta förhållande skulle komma att förändras efter det norra stambanan blefve anlagd, äro icke anförda. Svårigen kan väl behovet af en transitobana genom Stockholm anses bevisadt deraf, att ännu ingen *jernvägskommunikation* finnes öfver Mälarens och Hjelmarens vatten. Bereder då icke sjelfva vattnet en lätt och billig kommunikation?

Af föregående följer, att för Stockholm, såsom handelsort, måste det i första rummet vara af vikt, att dess jernvägskommunikationer med det inre af landet måtte få sina utgångspunkter så bestämda, att såväl lastning som lossning af varor för vidare transport i möjligaste måtto underlättas och göras bekväma. Då nu känt är, att Stockholm äger långt flera och vidsträcktare handelsförbindelser med de i norr, än de i söder belägna orter, så inses väl, hurusom det måste vara önskvärdt att *frånför allt den stamjernbana, hvilken är ämnad att sträcka sig i nordlig riktning ifrån hufvudstaden, sättes i omedelbar beröring med saltsjöhamn.*

Till bangård för den norra stambanan har af 1856 års jernvägs-kommitté blifvit föreslagen en plats i närheten af Nybrohamnen, hvaremot 1859 års jernvägs-undersöknings-kommitté antagit, att bangården bör anläggas invid Klara sjö — och detta senare med företrädesvis fästad vikt på såväl persontrafikens och torgtillförselns underlättande, som ock möjligheten af vestra och norra stambanornas sammanbindning genom hufvudstaden.

Sitt förord för Nybrohamnen såsom utgångspunkt har 1856 års jernvägs-kommitté motiverat sålunda: »Såsom banans utgångspunkter ifrån hufvudstaden hafva 2:ne platser kommit i fråga, den ena »vid Klara sjö och den andra vid Nybrohamnen. Vid närmare betraktande har likväl den förstnämnda »befunnits mindre tjenlig, dels emedan bangården måste anläggas på mark med lös botten, dels emedan varustransporten emellan densamma och stadens upplagsplatser vid Mälaren och Saltsjön måste »ske på längre väg, antingen med grundgående prämar eller på axel, enär särskilda jernbanor för detta »ändamål svårigen skulle kunna anläggas genom Norrmalm och sjelfva staden. Utgångspunkten vid »Nybrohamnen synes deremot äga alla fördelar. Bangården kan i dess närhet å fastare grund anläggas på 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 kan dessutom kajen derstädes jemte jernbanan »utsträckas längs stranden af Ladugårdslandsviken ända fram till 2:dra Gardets kaserntomt, hvarigenom »bekväm och rymlig plats kan beredas för den lifligaste trafik, emedan de största fartyg kunna lägga »till vid denna kaj längs jernbanan och platsen närmast innanför densamma bebyggas med magasin.»

Otvifvelaktigt växer med en stigande affärsrörelse äfven det *redan nu* erkända behovet af utvidgade hamnplatser, samt, i förening dermed, af nya platser för nödiga varumagasiner, och dessa handels oafvisliga behof fordra äfven, att den beslutade och redan påbörjade kajbyggnaden utåt Ladugårdslandsviken fullbordas. Af de på Östersjön trafikerande ångfartygen har ett icke obetydligt utrymme blifvit inkräktadt vid Skeppsbrokajen till men för den öfriga sjötrafiken, och med kannedom om de inskränkta utvägar, som i öfrigt finnas för hamnplatsernas utvidgande, faller det klart i ögonen, att Ladugårdslandsvikens strand blifver såsom hamn- och magasinplats af en allt mera påfallande vikt, äfven för den större skeppsfarten, hvadan ock i samma mån ökas vigten deraf, att denna hamn sättes i förbindelse med en inåt landet sig sträckande jernbana.

Då det sålunda måste betraktas såsom ett af handelstrafikens mest påfallande behof, att Nybrohamnen sättes i förbindelse med norra stambanan, och sådant, på sätt 1856 års jernvägs-kommitté

förklarad, svårligen kan ske öfver stadsdelen Norrmalm, så fordras, att jernbanan blifver redan norr om staden dragen uti en för förbindelsen med Nybrohamnen lämplig riktning, på sätt som blifvit af förenämnde Kommitté föreslaget samt uti plan- och profilritningar visadt, under antagande att bangården bör förläggas till trakten af Humlegården, å den för tegeltillverkning nu begagnade tomt.

Norra stambanans framdragande till Nybrohamnen har sitt eget ändamål. Derigenom lägges alldeles icke något hinder i vägen för en sammanbindning af norra och vestra stambanorna på den, såsom det vill synas, för verklig transitofart med lokomotiv lämpligaste linien, hvilken blifvit af Chefen för statens jernvägsbyggnader föreslagen att framgå öfver trakten af Klara sjö med broar öfver Strömsborg till Riddarholmen, broar såväl ifrån Riddarholmen till Munkbron, som ock vidare ifrån Kornhamn till Jernvågen, samt slutligen tunnel under en del af Södermalm till banstationen å Söder. Ingen del af ett på banans ledande till Nybrohamnen nedlagdt arbete kan blifva öfverflödigt, äfven om behovet af en transitobana genom Stockholm skulle i en framtid med skäl förmå att tillvinna sig större vigt än för närvarande. Å andra sidan kan beslutet om en transitobana alldeles icke förringa behovet af norra stambanans förbindelse med Nybrohamnen — ett behof, åt hvilket äfven Kommitterade tillerkänt en viss giltighet —, och om i denna stund man allmänt vore af den mening, att norra stambanan borde sättas i förbindelse såväl med Nybrohamnen, såsom en för Stockholm vigtig Saltsjöhamn, som ock med Klara sjö, för ernående af en transitobana för lokomotiv, så synes den frågan icke vara svår att besvara, *hvilketdera arbetet först borde sättas i verket, såsom medförande det, under nuvarande förhållanden, för affärsrörelsen mest påfallande gagn.*

Det har här ofvan blifvit sagdt, att någon nämnvärd transitotrafik genom hufvudstaden icke för närvarande förefinnes, äfvensom att intet antagligt skäl är anfördt till stöd för en förmodan, att någon sådan trafik af betydighet skall i den närmaste framtiden uppstå. Att en transitobana uti den föreslagna riktningen skulle blifva gynnande för persontrafiken och till någon del äfven för den gods- trafik, som tillförer hufvudstaden varor för konsumtionsbehof, må medgifvas. Dock kan det, å ena sidan, icke antagas, att de resande sålunda komme att besparas alla vidare kostnader för att förflytta sina personer och sitt bagage till olika trakter af den vidsträckta hufvudstaden, — kostnader hvilka, med begagnande af åkarskjuts, för närvarande utfalla lika, antingen sådan skjuts begagnas på längre eller kortare afstånd inom tullarne; och, å andra sidan, synes det, som fördelen deraf, att varor för det dagliga konsumtionsbehovet kunna på banan föras hufvudstadens invånare, så att säga, närmare på lifvet, bör kunna betraktas såsom helt och hållet lokal. Häraf synes det mig följa, att transitobanans utförande bör, på goda grunder, rättvisligen ställas i andra rummet.

Erkändt är, äfven af planens upphofsman, att anläggningen af sammanbindningsbanan genom Stockholm åtföljes af den olägenhet, att Mälarens redan otillräckliga hamnplatser blefve, genom det utrymme banan komme att inkräkta, än ytterligare inskränkta, förnämligast vid Tegelbacken och Kornhamn.

Då nu den omedelbara följden af dessa inkräktningar måste blifva en — äfven medgifven — nödvändighet, att genom utfyllningar bör ersättas det utrymme, som af banan tages i anspråk, så är det också klart, att till kostnaden för sjelfva banans anläggning äfven bör räknas den dermed sammanhängande kostnaden för nödiga utfyllningar och kajbyggnader till ersättande af de hamnplatser, som komme att af banan inkräktas. Uti den kalkyl, Kommitterade till försvar för sammanbindningsbanan uppställt, hafva några sådane kostnader likväl icke blifvit upptagne. Olika öfvertygelse, huruvida dessa tillkommande kostnader böra drabba statsverket eller kommunen, inverkar icke det ringaste på omdö-

met om lämpligheten af deras upptagande i kalkylen. Det bör visa sig vara nog, att kännedom om beloppet af dessa kostnader är synnerligen nödvändig för bedömandet af planen i sin helhet och för jämförelsen emellan dess fördelar och olägenheter.

Derjemte synes mig Kommitterade hafva lemnat nog ringa uppmärksamhet åt utredandet af de olägenheter såväl för gatutrafiken, som ock för sjötrafiken å Riddarefjärden, hvilka ofelbart komma att af sammanbindningsbanans utförande förorsakas, och Kommitterades förslag att, »för den händelsen att en liffigare jernvägstrafik skulle uppstå, *anlägga körbanan under jernvägen*, torde väl rätteligen böra betyda att *bygga jernvägen på hvalf öfver körbanan*, hvilket också synes blifva den enda utvägen att förebygga, det icke hindren för kommunikationen med Kungsholmen och Riddarholmen i en framtid må komma att förefalla olidliga.

Vid det föregående har särdeles vigt blifvit fäst vid norra stambanans framdragande till Saltsjön vid Nybrohamnen, och af enahanda skäl bör äfven medgifvas den allmänna nyttan deraf, att vestra stambanan, kommande söderifrån, äfven blifver satt i omedelbar beröring med Saltsjöhamn. Den del af förslaget till sammanbindningsbana, som afser vestra stambanans framdragande ifrån banstationen å Söder genom tunnel under en del af Södermalm till Jernvägen och vidare med jernvägsspår utåt Skeppsbron och Stadsgårdshamnen, synes derföre på grund af det föregående böra tillerkännas större vigt än banans fortsättning genom staden. Då likväl den nuvarande platsen för jernupplag på sådant sätt blefve betydligt inskränkt, samt dessutom antagas måste, att jernvägstrafiken kommer att hindra de nödiga arbetena inom jernvägen att fortgå på samma sätt som hittills, så torde det blifva nödvändigt att den nuvarande jernvägen helt och hållet utrymmes och annan ändamålsenlig plats för jernupplag utses. — De härvid mötande svårigheterna synas likväl vara af den betydighet, att nödigt blifver, det ny plats för hufvudstadens jernupplag varder utsedd, innan beslut fattas om sättet för vestra stambanans nedförande till Saltsjöhamn.

Om nu, efter det vestra stambanan blifvit framdragen ifrån stationen å Södermalm ned till Jernvägen, det jernvägsspår utåt Skeppsbron, som Friherre Ericson föreslagit, fortsättes på bro öfver Norrström till Carl den XIII:s torg och derifrån, till förbindelse med norra stambanan, framföres till Nybrohamnen, så vinnes äfven på sådant sätt, och utan inkräktning å någon för närvarande begagnad hamnplats, en sammanbindning emellan norra och vestra stambanorna. Om också en sammanbindning af norra och vestra stambanorna i denna riktning icke kan anses uppfylla villkoren för en transitobana för lokomotiv, alldenstund den liffiga rörelsen vid Skeppsbron äfventyrade att alltför mycket blifva störd af der med lokomotivkraft framgående tåg, så blefve dock på sådant sätt ofelbart den fördelen vunen, dels att gods kunde med transportvagnar och dragkraft på jernbana föras utan omväg ifrån norra stambanan till Skeppsbron och Stadsgårdshamnen, dels att såväl effekter som rörelsemateriel obehindradt kunde flyttas emellan de norra och södra bangårdarne. Sannolikt skulle en sammanbindning, på detta sätt utförd, kunna uppehålla den såsom särdeles kostnadsbesparande angifna kommunikationen emellan de 2:ne ifrån hufvudstaden utgående jernbanorna, och otvifvelaktigt är, att den kalkyl, Kommitterade uppställt till försvar för Friherre Ericsons förslag skall, tillämpad på en sammanbindning öfver Skeppsbron, visa ett långt mera fördelaktigt siffer-resultat.

Ehuru, af skäl som här ofvan är anfördt, en sammanbindning af de norra och vestra stambanorna öfver Skeppsbron icke torde kunna egna sig för en transitotrafik med lokomotivkraft, så kan det icke bestridas, att äfven denna bana väl förmår uppfylla det militära behof, hvars tillfredsställande blifvit anfördt såsom en af sammanbindningsbanans uppgifter. »Att hastigt och lätt kunna fortskaffa

»trupper och krigsmateriel ifrån den ena till den andra sidan af hufvudstaden, ifrån trakterna norr om Stockholm till de söder derom belägna, och att åter efter behof hastigt sammandraga dem i hufvudstaden», har af Undersöknings-kommittéen blifvit anfördt såsom en angelägenhet af utomordentlig vikt, och det kan icke nekas, att en sammanbindningsbana lika väl förmår uppfylla denna fordran antingen den framgår öfver Riddarholmen eller Skeppsbron, ty för ett så extraordinärt behof som trupptransport under krigstid måste naturligtvis all annan trafik stå tillbaka, och vid ett sådant tillfälle får icke den lifligaste rörelse vid Skeppsbron lägga hinder i vägen för en transitofart med lokomotiv.

På dessa skäl anser jag, att Kommitterade bort i underdånighet tillstyrka:

att, i öfverensstämmelse med hvad 1856 års Jernvägs-kommitté föreslagit, Nybrohamnen måtte antagas att blifva norra stambanans utgångspunkt i hufvudstaden, och att med beslutet om en sammanbindningsbana måtte anstå intill dess norra stambanan kommit till utförande.

Reservation af Grefve Taube.

Sedan *vestra* stambanan (föreningsbanan emellan Stockholm och Göteborg) blifvit lagd söder om Mälaren, borde väl kunna antagas, att frågan om att lägga norra stambanan uti den för *vestra*, vid utkämpandet om dess läge af mången lifligt förordade riktningen norr om och utefter Mälaren, ej någonsin på allvar skulle ifrågasättas. Kommittéen har nu likväl till en längd af $9\frac{1}{4}$ mil föreslagit *norra* stambanans förläggande uti samma riktning, som för *vestra* banan varit ifrågasatt.

Så länge det ännu var en öppen fråga, om *vestra* stambanan skulle läggas norr eller söder om Mälaren, hade onekligen den norra bansträckningens förfäktare goda skäl för sin mening, att den af dem yrkade jernvägen borde dragas så nära Mälarens strand som möjligt; ty då måste särskilda orters inbördes och norra orternas allmänna anspråk på företräde gifva vika för det allmänna syftemålet att så mycket som möjligt förkorta väglängden emellan rikets östra och *vestra* kuster samt dess tvenne förnämsta städer. Det var också hufvudsakligen ur denna synpunkt samt af strategiska skäl, hvilkas betydelse Kommittéen dock trott sig böra underkänna, som 1856 års Jernvägs-kommitté, ehuru eljest uttryckligen erkännande företrädet af den norra stambanans sträckning från Stockholm till Upsala öster om Sigtuna-fjärden, likväl gaf sitt förord åt den *förenade* norra och *vestra* jernvägens dragande vester om nämnde fjärd.

Numera har dock utstakandet af norra stambanan, hvarom för närvarande är fråga, en helt annan betydelse såväl för landet i allmänhet som för de orter, hvilkas fördelar och behof skola genom denna bana tillgodoses, än att ett möjligt syfte att äfven norr om Mälaren sammanbinda Stockholm med Göteborg derpå bör utöfva något inflytande.

Kommittéen har, uti historiken öfver jernvägsfrågans utveckling i landet, med synnerlig förkärlek anfördt 1856 års Kommittés skäl för *vestra stambanans* dragande norr om och utefter Mälaren, förmenande att dessa skäl äfven kunde tillämpas vid frågan, om norra stambanan bör dragas öster eller vester om Sigtuna-fjärden. Den väsendtliga olikheten emellan dessa båda banors syftemål är

dock alltför mycket i ögonen fallande, att någon jemförelse dem emellan borde ega rum. Att pluraliteten af Kommittéen ej heller i verkligheten tänkt sig för norra stambanan vilja föreslå linien Stockholm—Örsundsbro—Sevalla, synes bäst derutaf, att den blifvit af Kommittéen antagen till följe af att en röst, som först afgafs för Stockholm—Upsala—Sala-linien öster om Sigtuna-fjärden, hellre slöt sig till Örsundsbro—Sevalla- än till Örsundsbro—Sala-linien. Af Kommittéens betänkande inhemtas äfven; det endast *tvänne* af dess sju ledamöter röstat för Stockholm—Örsundsbro—Sevalla-linien.

Då jag således ej kan antaga, att linien till Sevalla är den af Kommittéens pluralitet förordade sträckningen för norra stambanan — hvilket antagande jemväl torde finna stöd utaf det förhållande; att Kommittéen under sin utredning af på frågan om norra banans sträckning inverkan statistiska och ekonomiska förhållanden, ej för den linien ansåg behöfligt uppdraga någon banrayon —, och då Kommittéen åtminstone i den frågan, att Upsala och Sala borde af jernbana anträffas, varit enhälliga, är det väl huruvida ifrågavarande stambana skall gå till Sala öfver Upsala eller öfver Örsundsbro och i sednare fallet med bibana till Upsala, hvarom egentliga meningsskiljaktigheterna förefinnas.

Kommittéen synes i allmänhet ej vilja godkänna några allmänna grunder för en stambanas framdragande, och har gjort sig mycken möda försöka visa, att den förut af Regering och Ständer samt af Kommittéer och Chefen för statens jernvägsbyggnader antagna hufvudgrunden, att en jernväg bör, så mycket möjligt är, ej fortgå utmed segelbara vatten, utan endast på lämpliga ställen beröra desamma, ej är praktiskt möjlig att tillämpa, samt att en jernvägstrafik ingalunda skulle hafva någon-ting att befara genom täflan med angränsande sjötransport.

Så säger Kommittéen, att i England t. ex. hafva jernvägar blifvit lagda nära kusterna, som de nästan oafbrutet följa, samt att här i landet ännu ej finnes erfarenhet om omöjligheten för jernbanorna att täfla med vattenkommunikationerna. Hvad då först England beträffar, så finnes derstädes inga af staten anlagda banor, utan äro de samtliga genom enskild företagsamhet anlagde ortsbano, hvarjemte det är ett faktum, att dess utmed kusterna gående jernbanor hafva en svår täflan att utstå med sjötransporten; så t. ex. kostar en biljett emellan Glasgow och London mindre om den först tages från Glasgow till Preston och sedan derifrån till London, än om den tages direkte från Glasgow för hela vägen till London, hvilket besynnerliga förhållande uppkommer derigenom, att emellan Glasgow och Preston finnes ångbåtsfart, som jernvägen har att täfla med. Och hvad erfarenheten i vårt land beträffar, så har det ingalunda varit Kommittéen obekant, att vestra stambanan till följe af sjötransporten på Wenern ej erhåller den trafik, den otvifvelaktigt kunde påräkna, om nämnde segelled ej finnes; så föres t. ex. spannmålen ganska allmänt från norra delen af Westergötland på axel till Mariestad och derifrån sjövägen till Göteborg, och detta ehuru afgiften för spannmålstransport på jernvägen blifvit betydligt nedsatt; äfvenså gå handelsvaror från Göteborg sjövägen till Töreboda och sedan på jernväg till Sköfde och omkringliggande orter, i stället för att begagna jernvägen direkte från Göteborg. Att vestra stambanan från Stockholm till Södertelje ej har samma trafik sedan ångbåtsfarten börjar som under vintermånaderna, och att Köping—Hultska jernvägsbolaget tillochmed tager sina egna varor sjövägen till Örebro hellre än att begagna sin egen jernväg från Arboga, torde väl äfven kunna gälla för någon erfarenhet här i landet, — flere andra exempel att förtiga.

Att Kommittéen ej heller till fullo lyckats bevisa, eller ens övertygat sig sjelf, det ej någon täflan emellan till hvarandra gränsande jernväg och sjötransport är att befara, vägar jag antaga, då uti betänkandet på flera ställen omnämnas, att allt tyngre gods måste söka sig till närbelägen sjötransport, äfvensom att, huru än jernvägen lägges till Upsala, så måste alltid ej obetydlig trafik till-

godokomma sjötransporten, ja! på ett ställe yttras tillochmed, att om jernvägen anlägges öfver Örsundsbro till Upsala, »så vore det ingen orimlighet att tänka sig, det passagerare-afgifterna på jernvägen nedsattes under den tid vägen hade att täfta med sjötransporten.»

Då Kommittéen likväl vidare säger, att en allmän regel utan svårighet finnes, eller »att en jernväg bör läggas der den företrädesvis är behöflig, det vill säga der rörelsens redan för handen varande utveckling, omfång och beskaffenhet göra trafikens underlättande nödigt,» så synes det för mig ej ens dermed öfverensstämmande att föreslå banans läggande till Örsundsbro vester om Sigtunafjärden med bibana till Upsala, i stället för raka vägen till Upsala eller öster om nämnde fjärd; ty obestriddigt och bevisadt är, att emellan Stockholmi och Upsala förefinnes vida större trafik än emellan Stockholm och Örsundsbro.

Men att påpeka alla de motsägelser, som uti betänkandet förefinnas, blefve här för vidlyftigt; de äro dessutom för den allvarlige granskaren lätt i ögonen fallande och äfven förklarliga, då naturligtvis en för hela bansträckningens fördel användbar motivering måste vara svår, ja! omöjlig att finna utur de olika meningar, som styckevis sammanfogat linien uti en emot pluralitetens afsigt stridande riktning.

Kommittéen synes med särdeles intresse hafva omfattat, och i många fall till stöd för sitt förslag åberopat hvad de orters invånare, der jernvägen är föreslagen att framgå, derom yttrat, och synnerligast vid frågan om jernvägens dragande öster eller vester om Sigtunafjärden åberopat en skrift, undertecknad af åtskilliga jordegare i Trögds, Bro, Håbo och Åsunda härader, eller just från de utaf den vestra banan berörde orterna; men besynnerligt synes Kommittéen förbisett, att Bro och Håbo häraders hushållsnämnd, uti svar på de af 1859 års jernvägs-undersöknings-kommitté framställda frågor, tillkännagifvit att häraderna, såsom egande sjötransport, ej vore i synnerligt behof af underlättade kommunikationer, äfvensom att ett af de för Lagunda och Hagunda häraders (trakten af Örsundsbro) hushållsnämnd utsedde ombuden, vid mötet 1859 inför Konungens Befallningshafvande i Upsala, tillkännagifvit, det han ansåge stambanan böra gå öster om Sigtunafjärden till Upsala och derifrån till Sala, men med en böjning åt Örsundsbro.

Enligt hvad förut är visadt, afsåge menings-skiljaktigheten inom Kommittéen egentligen, huruvida norra banan borde till Sala framgå öfver Upsala eller öfver Örsundsbro, samt från Sala till Korsnäs eller till Storvik. Att linien helt oförmodadt och, jag vågar påstå det, till Kommittéens synnerliga öfverraskning kom att göra kroken till Sevilla, har endast ett skäl för sig, och detta har äfven Kommittéen på flera ställen tillkännagifvit, nemligen att derigenom blefve två mil byggda på den så vigtigt framhållna Westerås—Sala-banan, ja! en bana som ansetts så vigtig, att hufvudsakligen *detta* och ej något annat bör vara ändamålet som sökes med norra stambanan. Äfven jag anser en jernväg emellan Westerås och Sala vara högst önskvärd och af stor vigt för Westmanland och Dalarne, men att staten, med förbiseende af andra orters behof, skall bygga en $9\frac{1}{4}$ miles jernväg uti en för det allmänna ej särdeles gagnelig riktning, för att slutligen erhålla två mil af behofvet påkallade, torde dock vara väl dyrköpt resultat.

Då jag är öfvertygad, det norra stambanan bör gå till Upsala öster om Sigtunafjärden, samt från Upsala till Sala och derifrån till Storvik, har jag trott mig, på samma gång jag till alla delar instämmer uti ordföranden herr Landshöfdingen och Riddaren Bennichs reservation, böra redogöra för de skäl, hvarpå jag grundar denna min öfvertygelse.

För att kunna bestämma hvarest norra banan bör tillstötta Gefle—Dala-banan, är nödigt att först afgöra hvad med norra banan afses. Kommittéen har antagit, att dermed afses hufvudsakligast att sammanbinda Westerås med Dalarne och derföre föreslagit banans anslutningspunkt till Korsnäs. Om Sverige ej sträckte sig längre än till Gefle—Dala-banan, så skulle jag vilja understödja detta förslag, dock skulle jag i så fall, och för att rätt kunna gagna Dalarne, vilja draga banan ändå mera vesterut, eller vester om sjön Runn, såsom då gående genom Dalarnes bördigaste trakt; men då nu så ej är förhållandet, och det betydliga landet norr om Gefle—Dala-banan väl bör kunna förvänta, att en norrut gående jernväg äfven afser att läggas uti en för det landet önskelig riktning, så blir tydligt, att anslutningspunkten måste förläggas till Storvik, eller den punkt, hvarifrån vägen för närvarande går till de nordliga länen, och hvilken punkt möjliggör banans fortsättning norrut.

Om alltså Storvik antages såsom norra banans anslutningspunkt till Gefle—Dala-banan, och sedan Kommittéen varit enhällig om att banan skall fortgå till Sala, så återstår att bestämma banans riktning emellan Stockholm och Sala. Dervid ifrågakommer hufvudsakligast tvenne olika riktningar, nämligen: öfver Upsala eller öfver Örsundsbro; indelas då hvardera af dessa sträckningar i tvenne afdelningar, den första från Stockholm till Upsala och från Stockholm till Örsundsbro, samt den andra från Upsala till Sala och från Örsundsbro till Sala, samt jemföras vidare dessa de olika liniernas mot hvarandra svarande afdelningar, så finner man, att linien Stockholm—Upsala, 6 mil 6100 fot lång, begränsas på hela dess östra sida af ett bredt fastland, utgörande större delen af Stockholms län, samt framgår på ett från $\frac{1}{4}$ mil (på ett ställe midt för Rosersberg) till öfver 1 mils afstånd från segelleden emellan Stockholm och Upsala, hvilken segelled den ej anträffar förr än vid Upsala, då deremot Stockholm—Örsundsbro-linien, 6 mil 260 fot lång, till större delen framgår öfver halföarne Bro och Håbo härader; dervid berörande Mälarens strand vid lastageplatserna Stäket $2\frac{1}{2}$ mil, och Kalmarsand $4\frac{1}{4}$ mil från Stockholm, äfvensom vid Örsundsbro, samt i öfrigt belägen endast från $\frac{1}{2}$ mil (vid Bro socken) till högst $\frac{1}{2}$ mils afstånd från Mälarens stränder; hvadan, och då till Stockholm—Upsala-banan från båda sidor, synnerligast den östra, ansluta flera från det inre af landet kommande större lands- och socknevägar, men deremot Stockholm—Örsundsbro-banan först vid Öfver-Gran, eller $5\frac{1}{4}$ mil från Stockholm, anträffas af tillstötande större landsväg, all sidotrafik, som på dessa linier är att upphemta, måste blifva betydligt större på Stockholm—Upsala än på Stockholm—Örsundsbro-banan, hvars läge vid och nära intill segelled och af segelbara vatten kringflutna och inskränkta banrayon hindra all betydlig sidotillförsel. Att Kommittéen ändock vill som faktiskt antaga, att den östra linien skulle framgå nära utmed segelleden, måste förefalla som ett misstag uti uppfattningen af verkliga förhållandet, då jemförelse göres emellan den östra och vestra linien.

Hvad sjelfva punkterna Upsala och Örsundsbro beträffar, så är tydligt, att Upsala med dess ej obetydliga folkmängd och af ålder varande handelsplats, der många stora landsvägar från det inre af landet sammanstötta, skall hafva vida fördelaktigare inflytande på en jernvägstrafik än hvad Örsundsbro obetydliga lastageplats kan hafva; hvilket allt äfven nogsamt skönjes af nuvarande olika trafiken från dessa båda ställen; så t. ex. förde Upsala-ångbåtarna under år 1860 passagerare till ett antal af 32,050, då Örsundsbro-ångbåten under samma tid endast förde 1,589 passagerare. Att trafiken på Upsala är i betydligt stigande synes äfven derutaf, att då Upsala-ångbåtarna år 1855 förde 19,049 passagerare, desamma efter ett årligt stigande af passagerarnes antal, år 1861 förde 34,264, som för 6 år visar den betydliga ökningen af 79,8 procent.

Linien Upsala—Sala, 5 mil (22500 fot) lång, och linien Örsundsbro—Sala, 4 mil: 21450 fot lång, sammanstöta uti en spets vid Sala, hvadan det egentligen endast är omkring $\frac{2}{3}$ af dess längd som förete några olikheter med hvarandra. Båda dessa linier kunna i allmänhet anses genomgå lika bördiga trakter, med undantag af Järlåsa och Ålands socknar i Upsala län; men Örsundsbro—Sala-linien kan rimligtvis ej påräkna så stor sidotrafik som Upsala—Sala-linien, emedan dess läge är närmare segelled, och till följe hvarutaf äfven den orten, som beröres af denna bana, är mindre behöf af underlättade kommunikationer, än den från segelled mera aflägsse belägna orten, isom Upsala—Sala-linien genomgår. Af de statistiska tabeller, Kommittéen utarbetat, synes, att den föreställning man i allmänhet velat vidhålla, det trakten emellan Upsala och Sala vore en nära nog ödemark, ej besannas, utan att tvärtom der belägna socknarne i allmänhet, så uti folkmängd som annat, kunna i det närmaste täfva med de närmare Mälaren belägna; och torde ej vara utan belysning i denna fråga, att Sala stads deputerade, uti en under den 19 Januari 1857 till Kongl. Civil-departementets afgifven underdånig promemoria angående jernvägsförbindelsen emellan Stockholm och Sala, yttrar om Upsala—Sala-jernvägssträckningen: »att banan till största delen kommer att beröra sådana socknar, hvilka i sadesproduktion täfva med hvilken annan del af Upland som helst, nemligen Hel. Trefaldighets församling, Läby, Wänge och Åland med angränsande Åkerby, Bälinge, Skuttinge, Näs, Ramsta, Bälingssta, Hagby, Tibble och Gryta, att vidare vägen med ungefär en half mils längd genomlöper Järlåsa socken, som försör nästan hela mellersta Upland med skogsprodukter, och genom Hvittinge-slätten, som på båda sidor omgifves af ypperliga skogar och i söder slutar vid Skattmansö bruk. En blick på kartan öfvertygar derom, att alla de mellan Upsala—Sala-banan och Mälaren belägna socknar, hvilkas fördel ej drager deras produkter till nämnda sjö, få lika nära om ej närmare väg till denna bansträckning, som till en längs efter Mälaren sträckt bana, då deremot den förstnämnda inledför den stora fördelen, att hela nordvästra Uplands rika skogstillgångar kunna med lätthet tillgodogöras.»

Att Upsala liksom Sala är en punkt, som af en jernväg bör anträffas, derom äro alla Kommittéens ledamöter ense, och är derföre föreslaget att från Stockholm—Örsundsbro—Sevalla—Sala-linien bygga en 2 mil 11600 fot lång bibana från Örsundsbro till Upsala. Huruvida detta förslag kan öfverensstämma med det nådiga uppdrag Kommittéen erhållit, eller att utreda hvarst norra stambanan bör anläggas, torde vara tvifvel underkastadt, men säkert är, att Kommittéen derigenom frångått den af Kongl. Majt och Rikets Ständer hitintills antagna principen, att staten endast bör bygga stambanorna och åt den enskilda företagsamheten öfverlemna att, med eller utan statsunderstöd, bygga derifrån utgående bibanor. Hvarthän ett frångående af denna princip torde föra, är lätt för hvar och en att inse. Antingen är nu Upsala en för norra stambanan vigtig punkt att anträffa, och då bör banan drägas deröfver, eller är den det ej, och då bör det öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten ombesörja bibanans byggande dit från angränsande stambanan, så vida icke nämnda enskilda företagsamhet skulle finna med sin fördel mer öfverensstämmande att kortaste vägen mellan Stockholm och Upsala bygga en särskild jernväg.

Man synes hafva föreställt sig, att jernvägens rakare sträckning till Sala vester om Sigtunafjärden skulle närmare öfverensstämma med hufvudstadens fördel, än en jernväg som ginge öster om nämnde fjärd. Ingen föreställning kan dock vara mindre grundad. Ju mera jernvägen drages inåt landet genom orter, som förut sakna goda kommunikationsmedel, desto mer måste den ock vidga kretsen för både tillförsel och afsättning. Från trakter, hvilka sjöledes stå i förbindelse med hufvudstaden och 7-å 8-månader af året kunna begagna den billiga vattenvägen, har Stockholm under hela denna

tid icke att genom jernväg förvänta någon ytterligare tillförsel af betydighet; men drages åter jernvägen till orter, hvilka året igenom endast medelst dyra landtransporter stå i förbindelse med hufvudstaden, så öppnas ett förut ofta saknad tillflöde af ortens alster. Den sista tidens erfarenhet af en icke obetydlig vedtillförsel från det inre af Södermanland utgör ett slående bevis härpå. Från egendomarne kring Mälarens stränder kunna ladugårdens, trädgårdens och jordbrukets alster dagligen tillföras Stockholm sjöledes på ganska stora afstånd. Från det inre af landet är denna tillförsel alltid försärad och i afseende på vissa produkter inskränkt till en eller annan mil. I samma mån jernvägen underlättar tillförseln från förut afstängda orter, skall också landtmannen derstädes egna sina ansträngningar åt frambringande af alster för hufvudstadens dagliga behof, nya näringskällor uppkomma, odlingen raskare utveckla sig, och den naturliga vaxelverkan emellan ökad tillförsel från och ökad afsättning till landsorten befrämja hufvudstadens, likasom det förut af brist på kommunikationsmedel tillbakahållna landets förkofran. Endast den, som förnekar jernvägars nytta och nödvändighet i allmänhet så för stad som land, kan förbise vigten deraf, att dessa jernvägar företrädesvis byggas der, hvarest andra lätta och billiga kommunikationsmedel saknas. Det låter knappast tänka sig, att Stockholms intresse fordrar någon afvikelse från denna allmänna regel, eller att det för Stockholm kan vara af större vikt, att jernvägen till Sala blir förkortad med omkring en mil, än att den till hela sin hufvudsakliga riktning ledes genom orter, hvilka hittills, i saknad af vattenkommunikationer, endast kunnat sparsamt tillföra Stockholm sina produkter. Jag betvivlar också, att det är en motsatt åsigt, som hufvudsakligen bestämt antagandet af sträckningen vester om Sigtuna-fjärden, såsom för hufvudstaden önskvärdast. Af diskussionen inom Kommittéen är jag berättigad att antaga, att en annan tanke, fastän i betänkandet icke bestämdt uttalad, icke desto mindre på förordandet af nyssnämnde bansträckning utöfvat väsentligt inflytande; och jag anser mig desto hellre böra upptaga denna tanke till bemötande, som bestämmandet af jernvägarnas lämpligaste riktning är af alltför stor framtida betydelse, för att icke hvarje mening, som på de viktiga besluten kan utöfva äfven ett tillfälligt och underordnad inflytande, må underkastas den offentliga diskussionens sorgfälliga pröfning. Man har nemligen befarat, att derest norra stambanan blefve förlagd öster om Sigtuna-fjärden till Upsala, denna jernväg kunde betraktas såsom ett helt för sig, hvarutöfver norra stambanans fortsättning möjligen till en aflägsnare framtid uppsköttes och kanske då komme att gifvas en nu icke afsedd riktning mot Gefle, i stället för Sala; då deremot banans förläggande vester om Sigtuna-fjärden till Örsundsbro, äfven med en bibana derifrån till Upsala, icke gerna medgäfve ett afbrott i den mot Sala riktade jernvägens vidare fortsättande. Utan att vilja tillgodogöra min mening det indirekta erkännandet af Upsala-banans företräde framför Örsundsbro-banan, som innefattas i denna farhåga, anser jag mig både berättigad och pliktig att på det allra bestämdaste bekämpa både sjelfva farhågan och rättmätigheten af dess inflytande på beslutet om jernvägens riktning. Jag är nemligen lifligt öfvertygad, att norra stambanans dragande genom det inre landet öfver Upsala och Sala till Gefle—Dala jernväg, i en Norrlands trafik på lämpligt afstånd från kusten mötande riktning, ur allmän synpunkt eger så afgjordt företräde framför en bansträckning från Upsala rakt på Gefle, hvilken bana, med förbiseende af hela det emellan Gefle—Dala-banan och Mälaren belägna fastlandets billiga anspråk på underlättade kommunikationer, hufvudsakligast skulle gynna en provins, Upland, samt omöjliggöra hela planen att genom en bana till Frövi eller annan punkt på Hallsberg—Örebro—Köping-banan förena norra och vestra banorna, att hvarken nu eller framdeles någon i detta hänseende förändrad mening skall kunna göra sig gällande; och jag är lika öfvertygad om statens både vilja och förmåga att ge-

nom denna angelägna jernvägsanläggning öfva rättvisa emot de norra förterna, i hvilka fosterlandet eger så rika fält för framtida utveckling. Icke ett enda ögonblick kan jag således dela farhågan, att en norra stambana, hvilken nu är i fråga, icke skall komma att utföras och detta så skyndsamt som möjligt. Men äfven i den händelse, att statens tillgångar för närvarande ansåges icke medgifva utförandet på en gång af denna stambana, icke ens till Sala, utan banbyggnaden under nästa statsregleringsperiod skulle, såsom man befarat, inskränkas till Upsala, kan deraf, enligt min uppfattning, omöjligt hemtas något berättigadt motiv att föredraga den mindre ändamålsenliga bansträckningen till Örsundsbro. De äro alltför dyrbara dessa väganläggningar, och deras verkan på landets välstånd och förkofran tränger alltför djupt in i framtiden, för att någon afvikelse ifrån jernvägarnes ändamålsenligaste riktning kan eller bör af stunden underordnade skäl tillstädjas. Och den öfverkloka politik, som af farhåga för framtida större misstag tror sig berättigad att genom ett mindre ondt lägga band på efterkommandes fria pröfningsrätt, är i min tanke alltid lika förkastlig, frågan må gälla jernvägar eller hvilken annan samhällsangelägenhet det vara må.

Om man för hvardera af de olika linierne Stockholm—Upsala—Sala och Stockholm—Örsundsbro—Sala med Örsundsbro—Upsala uppdräger en på samma grunder baserad och i Kommitteens betänkande närmare beskrifven banrayon, på sätt ock af bilagde karta närmare synes, samt antager segelleden emellan Stockholm och Upsala utgöra skillnad för hvardera banrayonen, samt vidare ej beräknar den för båda banorna gemensamma halfcirkeln vester om Sala, så visar sig följande resultat: För Stockholm—Upsala—Sala faller inom dess banrayon 102,570 personers befolkning, 4078 mantal med 389990 tunnors spannmålsproduktion öfver hvad som inom banrayonen konsumeras; samt för Stockholm—Örsundsbro—Sala och Örsundsbro—Upsala falla inom dess banrayoner 100,453 personers befolkning, 3856 mantal med 392016 tunnors spannmålsöfverskott. Betraktar man vidare dessa banrayoners olika lägen i förhållande till angränsande sjötransporter, så finner man, att af Stockholm—Upsala—Sala banrayon alla socknarna af Trögds, Åsunda och Lagunda härader, utom Nysätra, inom Upsala län, och alla socknarna af Ytter-Tjurbo och Siende härader samt Härnevi och Frösthults socknar af Westerås län, tillsammans utgörande 841 mantal med en befolkning af 16,321 personer och 102492 tunnors spannmålsöfverskott, hafva beqvämare och billigare att begagna sjötransport än jernväg; hvarjente Sigtuna stad, Alsike, Wassunda, Haga, St Olof, St Pehrs och Eds socknar samt hälften af Odensala, Husby och Norrsunda socknar af Stockholms län, tillsammans utgörande 210 mantal med 4,243 personers befolkning och 19117 tunnors spannmålsöfverskott, hafva lika beqvämt och till en del billigare af sjötransportens än jernvägens begagnande.

Af Stockholm—Örsundsbro—Sala banrayon hafva städerna Westerås och Enköping, alla socknarna af Ytter-Tjurbo och Siende härader af Westerås län, samt alla socknarna af Åsunda och Trögds härader i Upsala län, tillsammans utgörande 1004 mantal med en befolkning af 26,900 personer och 118107 tunnors spannmålsöfverskott, beqvämare och billigare att begagna sjötransport än jernväg, hvarjente Fröslunda, Girista, Fittja, Hjelsta, Kulla och Holms socknar af Lagunda härad samt alla socknar af Bro och Håbo härader, tillsammans utgörande 463 mantal med 9,442 personers befolkning och 55645 tunnors spannmålsöfverskott, hafva lika beqvämt och billigare att begagna sjötransport än jernväg. Afdragas nu dessa summor från hela banrayonerna, så finner man, att för Stockholm—Upsala—Sala återstå 3027 mantal, med en befolkning af 82,006 personer och 268381 tunnors spannmålsöfverskott, som hafva omedelbar nytta och öfvervägande behof af jernvägen, då för Stockholm—Örsundsbro—Sala med Örsundsbro—Upsala återstå 2389 mantal med 64,111 personers befolkning och

218264 tunnors spannmålsöfverskott, hvilka hafva dylikt gagn och behof af jernvägen; hvadan den förstnämnda banan har 638 mantal, 17,895 personer och 50117 tunnors spannmålsöfverskott, som hafva direkt nytta och behof af jernvägen utöfver hvad för Örsundsbro-banan är förhållandet. Härvid är dessutom att anmärka, att den för båda banrayonerna gemensamma trakten norr och öster om Upsala samt Upsala stad blifvit upptagne hafva omedelbart gagn af hvilkendera jernvägen som helst, ehuru väl detta blifver för den orten helt olika, om den nödgas använda den $2\frac{1}{4}$ mil längre jernvägen öfver Örsundsbro, mot raka vägen till Stockholm.

Betraktas åter det olika förhållandet i afseende på socknarnes belägenhet till de föreslagna banorna, måste först observeras de olika trakternas afsättnings- och handelsorter. Dervid synes, att Ytter-Tjurbo och Siende härader af Westerås län samt Åsunda härad af Upsala län hafva densamma uti Westerås eller Enköping; Torstuna, Simtuna och Wåla härader af Westerås län uti Sala; samt Nysätra, Långtora och Biskopskulla socknar af Lagunda härad uti Sala eller Westerås; öfrige socknarna af Lagunda härad samt hela Trögds, Bro och Håbo härader af Upsala län, jemte alla socknarna af Stockholms län hafva sin handelsort i Stockholm; hvar emot alla socknarna af Hagunda, Ulleråkers, Bälinge, Norunda, Örbyhus, Olands, Rasbo och Waksala Härader hafva Upsala till handels- och afsättningsort, hvarvid dock allt hvad som der afsättes från landet, och ej på platsen konsumeras, sedan hufvudsakligast föres till Stockholm; att detta antagande öfverensstämmer med nuvarande förhållandena inhemtas af alla de anföranden de olika orterna vid flerfaldiga tillfällen afgifvit.

Väl finnas de, som tänka att jernvägarne skola förändra förhållandena så till vida, att producenten af varan sjelf skall fara och, utan afseende på någon viss saluort, uppsöka konsumenten; jag kan dock ej förmoda att så blifver förhållandet, och, i sanning, det vore högst beklagligt om allmogen, i förlitande på en sannolikt ofta sviken förhoppning om en möjlig obetydlig vinst, skulle resa långa vägar och uppoffra en tid, som nyttigare kunde vid hemmet användas; för den större jordbrukaren må det vara en möjlig fördel att så göra, men aldrig för de mindre hemmansegarne, som dock utgöra landets hufvudsakliga befolkning; andra länders erfarenhet jäfvar äfven sådana tankar, och vissa försäljningsorter — städernas torg —, der producenten vet att hans vara kan afyttras och konsumenten att den kan köpas, måste alltid finnas och af båda anlitas. Sannolikast är, att här i landet, i likhet med hvad på många andra ställen blifvit förhållandet, spannmålshandlare etablera kontor och anlägga magasin vid vissa ställen utefter jernvägen.

Drages norra banan öfver Upsala till Sala, så synes, att alla socknarne i Trögds, Håbo, Bro och Lagunda härader, utom Nysätra, Långtora och Biskopskulla socknar, af jernvägen ej erhålla någon lättnad uti sin nuvarande trafik på Stockholm, utgörande dessa socknar 891 mantal med 17,673 personer och 102856 tunnors spannmålsöfverskott; om norra banan åter går öfver Örsundsbro, erhålla alla socknarne inom Stockholms län, utom $\frac{3}{4}$ af Spånga, halfva Solna, Sollentuna och Eds socknar samt hela Järfälla socken, ingen lättnad genom jernvägen uti sin trafik på Stockholm, utgörande dessa socknar 903 mantal med 20,319 personer samt 78157 tunnors spannmålsöfverskott, men på sätt redan är visadt hafva *alla* de socknar, som ej erhålla fördel af Upsala—Sala-banan, *dels beqvämare och billigare samt dels lika beqvämt och billigt af att begagna sjötransport som jernväg*; så t. ex. skulle mellersta och södra socknarne uti det triangelformiga, på två sidor af segelled omgifna Trögds härad erhålla 2 å 3 mil landväg och 5 mil jernväg, då de hafva endast 4 å 5 mils sjöväg till Stockholm, ett förhållande som gör, att äfven under vintermånaderna kommer isvägen sannolikt att af dessa socknar främdeles som hitintills användas, då deremot hela den trakten, som ej får gagn af banan öf-

ver Örsundsbro, med undantag af några närmast segelleden belägna socknar, nu nödgas hela året om landvägen transporterera sina varor till och från Stockholm. Detta olika förhållande dessa orter emellan synes äfven nogsam, då man utaf den i 1859 års Jernvägs-kommitté intagna tabellen öfver passerade hästar vid Rotebro och Almarestäket, pag. 89, finner, att sedan höskörden i Juli antagligen var slutad och landtmannen började få tid göra resor till och från stad, hästantalet vid Rotebro steg från 7,466, som det var i Juli, till 10,005 för Augusti och 13,988 för September, under det samma tid vid Stäket utvisade 4,499 för Juli och endast 3,425 för Augusti och 4,407 för September, hvilket olika förhållande väl måste härleda sig från den sjötransport vestra sidan begagnade, men som den östra saknade. Visserligen har Kommittéen underkänt det resultat, hvartill nämnde 1859 års kommitté, genom räkning af passerade hästarnes antal vid Stäket och vid Rotebro, kommit, förmenande att det betydligt större hästantalet vid Rotebro tillkommit till stor del derutaf, att $\frac{9}{10}$ af resande från Bro och Håbo härader begagna isvägen öfver Sigtuna-fjärden förbi Rotebro till Stockholm, samt att rörelsen från öfriga delar af södra och sydvästra Upland, äfvensom från Dalarne och östra Westmanland, begagnar samma väg; men dervid förekommer dock det anmärkningsvärda, ehuru af Kommittéen förbisedda förhållandet, att ofvan återopade resultatet omfatta Juli, Augusti och September månader, då väl ej någon isväg, äfven förutsatt betydliga klimatiska förändringar, under något år kan begagnas.

Upsala stad samt alla sockname af Waksala, Rasbo, Olands, Örbyhus, Norunda och Bälinge härader samt större delen af Ulleråkers härad erhålla, genom Örsundsbro-banan, sin jernvägsförbindelse med Stockholm förlängd $\frac{3}{4}$, då deremot Sala och norr samt vester deromkring belägna orter genom Upsala—Sala-banan erhålla sin jernvägsförbindelse med Stockholm förlängd endast $\frac{1}{9}$. Af Hagunda härad har norra delen större gagn af Upsala—Sala-linien, men södra delen af Örsundsbro—Upsala-bibanan; Nysätra, Långtora, Biskopskulla, Torstuna, Härnevi och Altuna socknar hafva större gagn af Örsundsbro—Sala-linien; hela Torstuna härad, med undantag af Torstuna och Härnevi socknar, samt hela Wåla härad hafva större fördel af Upsala—Sala-linien, hvarjemte Wester-Löfsta socken har endast fördel af Upsala—Sala-linien; alla socknar inom Åsunda, Ytter-Tjurbo och Siende härad erhålla ej någon fördel uti sin transport på Westerås genom vare sig Örsundsbro—Sala- eller Upsala—Sala-linien; — detta allt med afseende å socknarnes förut angifne afsättnings- och handelsorter, hvartill kommer att alla orter norr och öster om gränsen för de beräknade banrayonerna hafva vida större fördel af banan till Sala öfver Upsala än öfver Örsundsbro, emedan de förr träffa den förra.

För den direkta trafik emellan Stockholm och rikets sex nordligaste län, som kan komma att befordras å Stockholm—Sala-jernvägen, skulle den rakaste jernvägslinien Stockholm—Sala blifva omkring 1 mil, men om jernvägen drages öfver Sevilla omkring endast $\frac{1}{2}$ mil kortare än jernvägslinien Stockholm—Upsala—Sala. För den del af norra orternas trafik åter, hvilken under vägen uppsöker de stora marknadsplatserne Sala och Upsala samt först derefter uppnår Stockholm, skulle den rakaste linien Stockholm—Sala, oberäknad kroken öfver Sevilla, med bibanan till Upsala, och då man iakttagger att denna trafik skulle 2:ne gånger befara bibanan Örsundsbro—Upsala, blifva mer än 3 mil längre, än om stambanan ginge öfver Upsala. Slutligen blefve för den del af Norrländska trafiken, som går öfver Gefle och först vid Upsala träffar jernvägen, förbindelsen med Stockholm öfver Örsundsbro förlängd med omkring $2\frac{1}{4}$ mil.

Någon på siffran tillförlitlig beräkning öfver den Norrländska trafikens fördelning i de här antydda olika riktningar har Kommittéen icke varit i tillfälle att uppgöra. Men för en hvar, som med någon uppmärksamhet följt de Norrländska handelsvägarne, är det faktiskt känt, likasom det vid akt-

gifvande på rörelsens naturliga gång läres finnas uppenbart, att den del af Norrländska vintertrafiken, som grundas på beräknad afsättning i det inre af landet under vägen till Stockholm och därför tager omvägen till Sala, också och med ännu mera skäl söker den betydligare afsättningsorten Upsala; hvaraf följer, att den öfver Sala gående Norrlands-trafiken endast undantagsvis skulle, med förbigående af Upsala, begagna sig af den direkta jernvägen från Sala till Stockholm öfver Örsundsbro. På alldeles enahanda sätt måste det ock förhålla sig med den trafik, som afsättningen under vintern af Dal-allmogens tillverkningar föranleder. Bergs- och jordbrukets tyngre produkter, såsom mahm, jern och spannmål, kunna aldrig i regeln blifva föremål för transport på hela jernvägen emellan Stockholm och Sala, utan söka sig till och från de närmast belägne, vida billigare vattenvägarne, der dessa af jernvägen beröras. Och detta så mycket hellre, som Stockholms in- och utförsel, hvaraf denna trafik hufvudsakligen bestämmes, är inskränkt till ungefärligen samma tider, då de inre segellederna äro farbara. Någon betydligare transitofart emellan Sala och Stockholm är således icke uti någon synpunkt att motse, icke ens under vintermånaderna, än mindre så länge sjöfarten är öppen.

Af den uppgjorda statistiska beräkningen, som utvisar förhållandena 3 mil öster och norr samt 3 mil vester och söder om Stockholm—Upsala—Sala-banan, synes äfven, att mantalen, folkmängden, ängsmarken och afrösningsjorden är större på den första, men odlade jorden och spannumålsproduktionen åter större på den sednare sidan. Men då vid beräkningen af hvad som af dessa 3 mil tillfalla Stockholm—Upsala—Sala-banan eller Stockholm—Örsundsbro—Sala- med bibanan Örsundsbro—Upsala, måste ihåggkommas, att till Stockholm—Upsala—Sala-banan kan räknas allt inom de 3 milen på ömse sidor om banan, med undantag af Bro och Håbo härader, då deremot från den sistnämnda med dess bibana afgår hvad som är beläget öster om Sigtuna-fjärden allt från Eds socken till Upsala länegräns, så synes äfven detta i motsats till Kommittéens antagande, utvisa fördel för Stockholm—Upsala—Sala-banan.

Af allt hvad nu blifvit anfördt synes, att norra linien öfver Örsundsbro till Sala skulle, synnerligast från Stockholm till Örsundsbro, komma att hufvudsakligen gynna en mindre ort, den der redan till stor del har god sjökommunikation, och detta i strid mot hela Norrlands intresse samt på bekostnad af de billiga anspråk på underlättade kommunikationer, de utefter linien öfver Upsala belägna vida större orterna hysa.

Man har betvivlat, att någon särdeles liflig trafik kan uppkomma på någondera af linierna Upsala—Sala eller Örsundsbro—Sala, då Salas närmaste och naturligaste stapelort vid Mälaren ostridigt är Westerås. Men i fråga om företrädet emellan förutnämnde tvenne linier gifves, enligt min tanke, långt ifrån någon giltig grund att ställa Örsundsbro—Sala i främsta rummet. Ty utom det att denna linie till omkring halfva sin längd på $1\frac{1}{2}$ à 2 mils afstånd löper parallellt med Mälärstranden, hvilken erbjuder billigare transportväg för afsättning åt skilda håll af ortens produkter, då deremot linien Upsala—Sala genomgår det inre på vattenkommunikationer vanlottade fastlandet, förekommer till förmån för den sednare linien, att Upsala stad, med omkring 10,000 invånare jemte större personaltrafik, erbjuder rika afsättningstillfällen, till hvilka alls ingen motsvarighet finnes vid Örsundsbro. De omvexlande slätt- och skogsbygder, hvilka af linien Upsala—Sala genomskäras, måste ock gifva anledning till lifligare varubyte äfven med aflägsnare skoglösa trakter, än der linien endast genomgår orter med sinsemellan likartad produktion. Att Kommittéen, som tyckts synnerligen behjerta skoglösa orters behof af skogsprodukter, ändock kunnat föreslå banan till Sevalle, på hvilken väg ej synnerlig, om ens någon skogstillförsel är att emotse, kan endast förklaras genom det sätt, hvarpå denna bana vunnit

Kommittéens tillstyrkan. Då linien Sala—Örsundsbro i och för sig i ingen händelse kan påräkna större trafik än linien Sala—Upsala, och icke ens med denna i trafik-inkomst blifva jemlik, med mindre än att bibanan Örsundsbro—Upsala tillika toges i beräkning, men i sådan händelse linien Sala—Örsundsbro—Upsala blefve mera än $1\frac{1}{4}$ mil längre än linien Upsala—Sala och följaktligen belastad med högre driftkostnad, kan, enligt min tanke, icke ens ur synpunkten af trafiken på denna del af norra stambanan, jernvägens anläggning vester om Sigtuna-fjärden öfver Örsundsbro till Sala vara ändamålsenlig och för landet gagnelig.

Det återstår att tillse, huruvida det mot Mälaren stötande kustlandet af Upsala och Westerås län verkligen kan hafva af behovet rättfärdigade anspråk att framför det inre, på vattenkommunikationer alldeles vanlottade fastlandet få norra stambanan förlagd från Örsundsbro till Sala i en mer eller mindre utefter Mälarens kust böjd riktning. Härvid må erinras, att nämnde kustland i öster och söder omslutes af Mälaren med dess djupt inskjutande segelbara vikar, och att, om norra stambanan, såsom jag anser ur alla synpunkter lämpligast, förlägges i rak linie från Upsala till Sala, och således parallellt med norra Mälare-stranden på föga mera än 3 miles afstånd från densamma, det ifrågavarande kustlandet icke på någon enda punkt finge öfver 2 miles afstånd från antingen segelled eller jernväg. Kommer dertill, hvilket i ingen händelse lärers länge uteblifva, en jernväg att anläggas emellan Sala och Westerås till befämjande af såväl Westmanlands som Dalarnes hufvudsakliga trafik i dess naturliga riktning, i norr och söder, så blifver det jemförelsevis lilla kustlandet af endast omkring 15 kvadratmils ydd på alla sidor omslutet af jernvägar eller segelbara vatten. Icke någon annan del af hela vårt land och endast få orter inom andra länder, der kommunikationsväsendet nått vida högre utveckling än hos oss, torde vara bättre lottade på kommunikationsmedel. Att det enskilda ortsintresset icke desto mindre finner ännu önskligare, om jernväg på statens bekostnad kunde blifva byggd, såsom Kommittéen föreslagit, midt igenom kustlandet på endast omkring $1\frac{1}{2}$ à 2 miles afstånd från Mälare-stranden, må väl kunna förklaras; men försvaras kan deremot efter min tanke en sådan utläggning af norra stambanan alldeles icke, ehvad man betraktar norra stambanesystemet i dess helhet eller vill bedöma frågan ur synpunkten af rättvisa och billighet emot inre, mångdubbelt vidsträcktare och folkrikare orterna af Upsala och Westerås län, hvilka sakna vattenkommunikationer.

Enär norra stambanan till Sala öfver Upsala, enligt hvad ofvan är visadt, således skulle beröra orter, hvilka äro mera i behof af en jernväg än de orter samma stambana öfver Örsundsbro skulle genomgå, och då befolkningen är större utefter den förra bansträckningen, samt ingendera orten har någon särskild industri som kan inverka fördelaktigare för den ena eller andra banan, så måste antagas, att banan öfver Upsala skall lemna större trafikinkomst än den öfver Örsundsbro. Att efter all sannolikhetsberäkning så äfven blir förhållandet, synes af följande, för båda banorna efter samma grunder gjorda beräkningar. Vid dessa beräkningar är den så kallade Egidyiska metoden tillämpad för ofvan omnämnde banrayoner, och då båda linierna hafva att täfla med sjötransporten, den öfver Örsundsbro på tvenne sidor och den öfver Upsala hufvudsakligast på en sida för linien Stockholm—Upsala, så är för sjötransporten afdraget $\frac{1}{3}$ för Stockholm—Upsala—Sala-, men hälften, eller $\frac{1}{6}$ mera, för Stockholm—Örsundsbro—Sala- och Örsundsbro—Upsala-banorna, — en proportion af sjötransportens inflytande på de olika banorna, som äfven synes hemta stöd deraf, att, på sätt redan är visadt, inom Stockholm—Upsala—Sala-banrayonen blir 638 mantal, 17,895 personer och 50117 tunnors spannmålsöfverskott mera än för Stockholm—Örsundsbro—Sala- och Örsundsbro—Upsala-banorna, som hafva omedelbar fördel af jernvägen, och utgör detta ungefär $\frac{1}{6}$ af hela banrayonens innehåll.

Innan jag öfvergår till framläggandet af dessa beräkningar, blir dock nödigt att tillse hvad vikt som bör fästas vid den af Kommittéen uttalade förkastelsesdomen öfver alla metoder i allmänhet och den Egidyska isynnerhet, hvarigenom försök göres att beräkna sannolika inkomsten på en jernväg. Till stöd för denna förkastelse har Kommittéen, som i öfrigt ingalunda tyckts satt stor tillit till Undersöknings-kommittéens anförda allmänna grunder och skäl för norra stambanans föreslagna sträckning öfver Upsala till Sala, ändock återoppat nämnde Undersöknings-kommittés yttrande om beräkningar öfver sannolik trafikinkomst. Kommittéen tyckes dock alldeles velat förbise den väsendtliga skillnaden emellan Undersöknings-kommittéens och den nuvarandes olika åligganden, nemligen att den förra skulle yttra sig öfver och föreslå ett genom hela riket gående jernvägssystem, då den nuvarande Kommittéen endast har att yttra sig öfver en del af detta system. Att försöka beräkna sannolika trafikinkomsten för t. ex. en jernväg i Norrland och en i Skåne samt derpå vilja grunda den ena banans företräde framför den andra, torde vara mindre lämpligt; men att för tvenne intill hvarandra belägne jernvägar, hvilka äro afsedde för befrämjande af lika beskaffade orters industri och rörelse, efter en på enahanda grunder gjord beräkning söka finna hvilkendera banan har största sannolikheten att lemna bästa behållningen, måste väl ej vara så alldeles olämpligt.

Af Undersöknings-kommittéens yttrande: »En sådan kalkyl är dessutom obehöflig i afseende på de redan beslutade stambanorna, då dessa icke vidare kunna rubbas, och skulle, med hänsigt till de föreslagna, ej annorledes vara af vikt, *än der val emellan olika alternativa sträckningar förekommer*», torde äfven synas, att den ej förkastat beräkningens nytta vid sådana fall som nu är i fråga, eller der val emellan tvenne olika alternativa sträckningar förekommer. Eget synes, att Kommittéen ej citerat detta Undersöknings-kommittéens yttrande, som väl ej borde kunnat förbises, såsom stående i sammanhang med och emellan de yttranden Kommittéen anført.

Utaf den historik, som i betänkandet är intagen, synes äfven, att Rikets Ständer en gång vägrat Gefle—Dala jernvägsbolag understöd, emedan ej någon beräkning öfver blifvande inkomst af trafiken var uppgjord, samt att Kongl. Maj: uti nådig befallning till 1851 års Kommitté föreskrifvit att, för då ifrågavarande jernväg, borde anföras ej allenast de skäl som kunde hemtas från lokalens och jordytans mer eller mindre förmånliga beskaffenhet, utan jemväl sådana statistiska beräkningar i afseende på möjlig trafik, som kunde lemna någon ledning för omdömet i hvad mån jernbanan i den ena eller andra riktningen kunde sannolikt förmodas komma att gifva större eller mindre afkastning m. m. Då nu Kommittéen derjemte, vid fråga om Sala—Korsnäs-banan, synes vilja lägga mycken vikt vid den beräkning efter Egidyska metoden, som för ifrågasatta Westerås—Falu-banan blifvit uppgjord, och Kommittéen dessutom förklarar sig ej kunna framställa någon annan tillförlitligare metod, så torde Kommittéens förkastande af den Egidyska metoden förtjena mindre afseende.

Efter den Egidyska metoden, sådan den blifvit tillämpad såväl af Kommittéen för undersökning af Köping—Hultska jernvägsförslaget, som ock vid beräkningarne för Gefle—Dala- och föreslagna Westerås—Falu-banorna, skulle 75 procent af den befolkning, som bor inom banrayonen, årligen komma att begagna jernvägen: nemligen den delen derutaf, som bor inom $\frac{1}{4}$ mil å ömse sidor om linien, 3 gånger om året, $3\frac{1}{2}$ mil hvarje gång, samt återstoden en gång om året $3\frac{1}{2}$ mil, och vidare att 5 procent af de sålunda resande färdas i 1:sta klassens, 25 procent i 2:dra klassens och 70 procent i 3:dje klassens vagnar.

Enligt dessa grunder, tillämpade på de af Kommittéen uppdragne banrayonerna, skulle inkomsten för persontrafiken å dessa jernvägar blifva:

På Stockholm—Upsala—Sala-banan.

Hela folkmängden utgör	102,570 personer.
Afgår:	
för städerna: Upsala	8,795.
Sala	3,467.
Sigtuna	459.
Enköping	1,626.
	<u>14,347</u>

Återstår 88,223 personer,

utgörande befolkningen på landet.

Divideras nu 88,223 med 12, så skulle inom $\frac{1}{4}$ mil på ömse sidor om banan på landet bo 7,352 personer, och lägges härtill befolkningen i Stockholm 110,000, Upsala 8,795 och Sala 3,467, så blir antalet af personer som bo inom $\frac{1}{4}$ mil på båda sidor om banan 129,614,
hvarifrån afdrages 25 procent med 32,403.

samt återstå 97,211 personer.

Hela befolkningen på landet utgör 88,223,
samt befolkningen i Stockholm, Upsala, Sala, Sigstuna och Enköping 124,347,

således inom hela banrayonen 212,570 personer.

hvarifrån afgår 25 procent med 53,142.

samt återstå 159,428 personer.

Af denna befolkning 159,428 resa 97,211 årligen 3 gånger $3\frac{1}{2}$ mil eller 1,029,716 mil.
och återstoden 62,217 en gång hvarje år $3\frac{1}{2}$ mil eller 217,769 „

Tillsamman 1,238,476 mil.

Antages vidare att af ofvannämnde 159,428 personer resa:

5 procent i första klassens vagnar 61,924 mil à 75 öre per mil	46,443 R.dr.
25 „ andra „ 309,619 „ 50 „	154,809 „
70 „ tredje „ 866,933 „ 25 „	216,733 „
så erhålles för persontrafik en summa af	417,985 „
Afgår, för segelled, $\frac{1}{3}$ med	139,328 „
	<u>278,657 R.dr.</u>

Återstår 278,657 R.dr.

På Stockholm—Örsundsbro—Sala— med Örsundsbro—Upsala-banan:

Hela folkmängden utgör 87,702 + 12,811 = 100,453 personer

Afgår:

för städerna: Upsala	8,795.
Enköping	1,626.
Sala	3,467.
Westerås	4,661.
	<u>18,549</u> „

Återstår 81,904 personer,

utgörande befolkningen på landet.

Divideras nu 81,904 med 12, så skulle inom $\frac{1}{4}$ mil på ömse sidor om banan på landet bo 6,825 personer, och lägges härtill befolkningen i Stockholm 110,000, Upsala 8,795 och Sala 3,467, så blir antalet af personer som bo inom $\frac{1}{4}$ mil på båda sidor om banan 129,087 personer, hvarifrån afdrages 25 procent med 32,272 „

_____ samt återstå 96,815 personer.

Hela befolkningen på landet utgör 81,904 „
samt befolkningen i Stockholm, Upsala, Enköping, Sala och Westerås 128,549 „

_____ således inom hela banrayonen 210,453 personer.

hvarifrån afgår 25 procent med 52,613 „

_____ samt återstå 157,840 personer.

Af denna befolkning 157,840 resa 96,815 årligen 3 gånger $3\frac{1}{2}$ mil eller 1,016,557 mil. och återstoden 61,025 en gång hvarje år $3\frac{1}{2}$ mil eller 213,587 „

_____ Tillsamman 1,230,144 mil.

Antages vidare, att af ofvannämnde 157,840 personer resa:

5 procent i första klassens vagnar 61,507 mil à 75 öre per mil 46,130 R.dr.

25 „ andra „ 307,536 „ 50 „ 153,768 „

70 „ tredje „ 861,101 „ 25 „ 215,275 „

_____ så erhålles för persontrafik en summa af 415,173 R.dr.

Afgår, för segelleden, $\frac{1}{2}$ med 207,586 „

_____ Återstår 207,587 R.dr.

För godstrafikens beräkning kan antagas en ungefärlig proportion af persontrafiken. Vid den noggranna sannolikhetsberäkningen, som finnes uppgjord för Stockholm—Upsala-banan och till 1859 års Jernvägs-undersöknings-kommitté blifvit aflemnad, är godstrafikens förhållande till persontrafiken som 7 till 16, för Göteborg—Töreboda visar den sig som 11 till 8, för södra stambanan från Malmö som 17 till 24, och för alla statens banor sammanlagde har den visat sig utgöra hälften af all inkomst. Om man derföre approximativt antager, att godstrafiken på nu ifrågakvarande banor blir $\frac{2}{3}$ af persontrafiken, så blir det följande resultat:

För Stockholm—Upsala—Sala-banan.

Inkomst af persontrafik 278,657 R.dr.

D:o af godstrafiken $\frac{2}{3}$ deraf 208,993 „

_____ Summa 487,650 R.dr.

Afgår: drift- och underhållskostnad, som enligt uppgift af Chefen för statens jernvägsbyggnader bör beräknas till 39,000 R.dr milen, utgör för $11\frac{2}{3}$ mil 460,200 R.dr.

_____ då det återstår årlig behållning af 27,450 R.dr.

För Stockholm—Örsundsbro—Sala- och Örsundsbro—Upsala-banorna.

Inkomst af persontrafik 207,587 R.dr.

D:o af godstrafiken $\frac{2}{3}$ deraf 155,690 „

_____ Summa 363,277 R.dr.

Afgår: drift- och underhållskostnad för $12\frac{1}{2}$ mil, å 39,000 R.dr milen, med 503,750.
 samt circa 13,000 R.dr för att ett särskildt lokomotiv måste trafikera bi-
 banan Örsundsbro—Upsala-linien 13,000. 516,750 R.dr.

då det blir en årlig *brist* af 153,473 R.dr,
 allt Riksmynt.

Jemföres endast persontrafiken, så visar sig att Stockholm—Upsala—Sala—lemnar 71,070 R.dr mera än Stockholm—Örsundsbro—Sala- och Örsundsbro—Upsala-banorna, och då de sednare banorna blifva 1 mil 5000 fot längre samt, i anseende till att det är bibana till Upsala, det måste på dessa banor vara 3-ne lokomotiver i samtidig gång, då på Stockholm—Upsala—Sala-banan endast behöfvas 2-ne, allt under förutsättning af lika många tåg på hvarje bana, så kan drift- och underhållskostnaden antagas till 57,000 R.dr högre på vägen till Sala och Upsala öfver Örsundsbro än på Stockholm—Upsala—Sala-linien. Äfven för den händelse man, ehuru orimligt det än vore, ville antaga, att inkomsten af godstrafiken blefve lika på båda linierna, uppstår dock en skillnad af 128,070 R.dr årligen till förmån för Stockholm—Upsala—Sala-linien. Ja, om man slutligen vill gå ända derhän att påstå, det angränsande sjötransporten ej har *något* inflytande på jernvägstrafiken, och således antager i det närmaste samma inkomst för de olika banorna, så blifva ändå 57,000 R.dr årligen inbesparade genom den lägre drift- och underhållskostnaden som blir på banan till Sala öfver Upsala mot på den andra banan; drages derifrån räkntan på den, enligt Undersöknings-kommittéen, till 196,000 R.dr beräknade högre anläggningskostnaden för banan öfver Upsala, utgörande 10,000 R.dr, återstår ändock en skillnad af 47,000 R.dr till förmån för Stockholm—Upsala—Sala-banan. Om man vidare ihågkommer, att banrayonen för Stockholm—Upsala—Sala-banan på hela östra och norra sidorna samt större delen af västra sidan endast begränsas af en fingerad linie, då deremot den andra banans rayon endast på norra och en mindre del af östra sidan begränsas af en dylik linie, så måste, efter allt hvad erfarenheten vittnar; större sidotillförsel alltid vara att påräkna för den förra än för den sednare banan; ett antagande, som är så mycket sannolikare, enär det är ett bekant förhållande, att hela Bro och en del af Häbo härad ej har sin väg till Upsala, och de norr derom belägna orterna ej öfver Örsundsbro, utan öfver Erikssund och förbi Wassunda kyrka stora landsvägen till Upsala — eller på östra sidan om segelleden emellan Stockholm och Upsala —, samt äfven ju påstådt är och, enligt Kommittéens antagande, obestriddt lemnadt, att ej obetydlig trafik, ja $\frac{9}{100}$ af resande från Bro och Häbo härader om vintern söka sig från västra sidan om Sigtuna-fjärden öfver nämnde fjärd till och förbi Rotebro, — likväl är ingen trafik från Bro och Häbo härader beräknad tillkomma östra linien.

Vidare är Westerås stad inräknad till Stockholm—Örsundsbro—Sala-, men ej till Stockholm—Upsala—Sala-linien, ehuru väl, synnerligast under förutsättning af en Westerås—Sala-bana, trafiken från denna stad rätteligen tillkommer hvilkendera af dessa bansträckningar som än blir antagen.

Kostnaden för de nu ifrågavarande banornas anläggning utgör, enligt Undersöknings-kommittéens handlingar:

För Stockholm—Upsala (öster)	6 mil	6100 fot	5,004,867 R.dr.
„ Upsala—Sala	5 „	22500 „	4,217,239 „
Summa 11 mil 28600 fot			9,222,106 R.dr.

För Stockholm—Örsundsbro (vester) 6 mil 260 fot	4,330,890 R.dr.
„ Örsundsbro—Sala 4 „ 21450 „	3,097,289 „
„ Örsundsbro—Upsala 2 „ 11600 „	1,597,911 „
Summa 12 mil 33310 fot	9,026,090 R.dr.

Häraf synes, som att den sednare banan skulle blifva 196,000 R.dr billigare än den förra. För hvar och en som känner de otvifvelaktigt ogynnsammare terrängförhållanden som förefinnas på den vestra linien mot på den östra, t. ex. vid Almarestäket, Ryssgraven och Kalmarensand, måste detta förefalla högst oväntadt, synnerligast som af de undersökningar 1856 års Jernvägs-kommitté lade till grund för sin uppgift om anläggningskostnaden, det synes, att linien Stockholm—Girista (Örsundsbro)—Upsala då beräknades till 7,094,802 R.dr eller ända till 1,066,000 R.dr *mera* än den nu upptages till, hvaremot Stockholm—Upsala-banan nu blifvit beräknad uti anläggningskostnad till 200,000 R.dr *mera* än hvad förut varande förslag upptaga. Visserligen är uti vestra sidans första kostnadsförslag terrasseringsen beräknad för dubbelt spår från Stockholm till Girista.

Något detaljeradt förslag, som utvisar hvarigenom den stora nedsättningen för vestra sidan tillkommit, har ej blifvit Kommittéen delgifvet, dock kan den östra sidans nu beräknade större anläggningskostnad till en del förklaras derigenom, att exproprieringen af inrösningsjorden blifvit för den banan beräknad till 800, ja! ända till 2,000 R.dr tunnlandet, då den på vestra sidan blifvit beräknad till endast 600, och närmast Stockholm högst 1,200 R.dr tunnlandet, äfvensom deraf, att den rörliga materiel blifvit för den östra sidan beräknad till 13,500 R.dr per mil *mera* än för den vestra. Härutaf skulle visserligen kunna dragas den slutsatsen, att jorden utmed östra sidan är betydligt bättre än utmed den vestra, men männe ej rättare varit att beräkna samma värde utefter båda linierna? — Att Stockholm—Upsala-banan måste, i anseende till större trafik, draga större kostnad för rörlig materiel än Stockholm—Örsundsbro—Upsala-linien, är visserligen utan tvifvel, men att taga denna, i och för banans större nytta bevisande kostnad uti beräkning vid anläggningskostnaden, måste vara vilseledande och oriktigt. Skall jemförelse anställas rörande de olika banornas anläggningskostnad, så bör äfven denna kostnad vara beräknad efter enahanda grunder.

Att, på sätt Kommittéens eget nog tillkomna pluralitet föreslagit, draga banan från Örsundsbro till Sevala och derifrån till Sala med bibana till Westerås, inses nog samt, af hvad redan blifvit anfördt, hufvudsakligast blefve att underlätta trafiken på Westerås stad för några få socknar af Åsunda och Ytter-Tjurbo härader; och då denna banas läge blefve betydligt närmare sjötransporten än Örsundsbro—Sala-linien, så är, enligt ofvan anförda skäl, påtagligt, att mindre trafik kunde påräknas på den banan än på Örsundsbro—Sala- och följaktligen ändå mycket mindre än på Upsala—Sala-banan, hvartill kommer, att förut anförda olägenheter för norra delen af banrayonen och norr derom belägna orter, som sakna all sjötransport, blefve ojemförligt mycket större vid denna än vid Örsundsbro—Sala-banan. Den Norrlandstrafik, som, anser nödigt beröra Upsala, blefve äfvenledes betydligt förlängd, enär den emellan Sala och Upsala skulle gå öfver Sevala och Örsundsbro, eller de tre sidorna uti en fyrsidig figur, då deremot all Norrlandstrafik direkte på Stockholm från Sala öfver Sevala och Örsundsbro blefve endast omkring 19000 fot kortare än om den ginge öfver Upsala, då den likväl i sednare fallet vunne den fördelen att genom en obetydlig förlängning af vägen kunna beröra tvenne för dess handel viktiga orter, Sala och Upsala. Att trakten omkring och norr om Upsala öfver Örsundsbro—Sevala .finge omkring $1\frac{1}{2}$ mil närmare till Westerås än till Stockholm, torde väl äfven-

ledes ej alldeles böra förbises, då ju omöjligt ej vore, att jernvägen norrut i så fall ingalunda komme att blifva en ledare till Stockholm af varor m. m. från mellersta och norra delarne af Upsala län, utan i stället en afledare från detta Stockholms naturliga handels- och trafikområde.

Anmärkningsvärdt torde äfven vara, att redan 1847 blef jernvägen, under Grefve v. Rosens och Englands utmärkte jernvägs-ingeniör, Sir John Rennie's ledning, utstakad från Stockholm till Upsala öster om Sigtuna-fjärden, och vidare till Sala; och ändock afsåg den jernvägen att genom fortsättning öfver Westerås framgå till Göteborg.

Af alla dessa skäl anser jag norra stambanan böra läggas från Stockholm till Upsala öster om Sigtuna-fjärden, samt från Upsala till Sala, eller på sätt den blifvit föreslagen af Chefen för statens jernvägsbyggnader, Friherre Ericson, och tillstyrkt af 1859 års Undersöknings-kommitté samt af Kongl. Majt nädigst föreslagen vid 1856 års riksdag.

Hvad vidare beträffar linien från Sala till Gefle—Dala-banan, så har jag redan uttalat min åsigt vara, att Storvik bör blifva anslutningspunkten vid Gefle—Dala-banan; men då linien Sala—Storvik endast undergått okulär besigtning, och det torde vara nödigt först erhålla noggrann undersökning af denna linie, innan något vidare bestämmes om norra stambanans dragande från Sala, så får jag till alla delar förena mig uti ordföranden herr Landshöfvingen och Riddaren Bennichs förslag angående denna del af norra stambanan.

Sammanställning

af vissa norr om Mälaren ifrågasatta jernvägsliniers längd och anläggningskostnad.

	Väglängd.		Anläggnings- kostnad.	Väglängd.		Anläggnings- kostnad.
	mil.	tot.		mil.	tot.	
{ Stockholm—Upsala öster om Sig- tuna-fjärden				6	6100	5,004,867
{ Stockholm—Örsundsbro	6	260	4,330,890			
{ Örsundsbro—Upsala	2	11600	1,597,911	8	11860	5,928,801
{ Stockholm—Upsala—Sala				11	28600	9,222,106
{ Stockholm—Örsundsbro	6	260	4,330,890			
{ Örsundsbro—Sevalla	3	9000	2,177,500			
{ Sevalla—Sala	2	—	1,340,000	11	9260	7,848,390
{ Sala—Robertsholm	8	22450	5,491,133			
{ Sala—Korsnäs	9	1,080	4,883,730			
{ Stockholm—Upsala—Sala—Ro- bertsholm				20	15050	14,713,239
{ Stockholm—Örsundsbro—Sevalla— Sala—Korsnäs				20	10340	12,732,120
Stockholm—Upsala—Sala	11	28600	9,222,106			
Sala—Westerås	3	18000	2,345,000	15	10600	11,567,106
Stockholm—Örsundsbro—Sevalla— Sala	11	9260	7,848,390			
Örsundsbro—Upsala	2	11600	1,597,911			
Sevalla—Westerås	1	22500	1,088,750	15	7360	10,535,051
Sannolik besparing, om vägen ta- ges öfver Sevalla						1,032,055

Anm. För linierne Örsundsbro—Sevalla, Sevalla—Sala och Sevalla—Westerås hafva längd och anläggningskostnad endast kunnat approximativt beräknas.