

Jernvägs-
byggnader-
nas fortgång
intill 1865—
1866 års
riksdag.

Under år 1863 koncentrerades jernvägsbyggnadsarbetena hufvudsakligen å Södra stambanan och främst linien mellan Mullsjö och Jönköping. Visserligen återstodo å denna sträcka högst ansefliga terrasseringsarbeten samt särskildt vid Jönköpings station ganska betydande vattenbyggnader, men till följd af en tidigt inträffande vår och en sedermera fortfarande ovanligt gynn-

sam väderlek, medhunnos dock dessa arbeten inom en jmförelsevis kort tid, så att trafiken den 1 December 1863 kunde utsträckas öfver de tre milen på nämnde sträcka till Jönköping. På stambanans sydliga del öppnades den 3 mil långa bandelen mellan Liatorp och Alfvesta den 1 Oktober och påbörjades för öfrigt arbetena å hela sträckan mellan sistnämnda station och Jönköping.

Under nästföljande år bedrefs byggnaden med oförminskad kraft och upplätos efter hand till rörelsen de vid årets början återstående 12,2 milen. Sålunda öppnades linien Alfvestad—Lamhult, 2,9 mil, den 1 Juni, linien Lamhult—Sandsjö, 3,6 mil, den 1 Oktober samt slutligen sträckan mellan Sandsjö och Jönköping, 5,6 mil, den 1 December, på hvilken dag Södra stambanan i sin helhet högtidligen invigdes.

De för Södra stambanan beviljade statsanslag uppgingo till inalles 24,745,632 Rdr, men den verkliga kostnaden för denna 35,6 mil långa stambanelinie har något understigit detta belopp och utgör 24,664,925 Rdr 22 öre.

Emedan större delen af det för år 1864 anvisade byggnadsanslag användes till den Södra stambanan för att få denna för förbindelsen mellan Sveriges mellersta landskap och de sydliga landsdelarne samt Europas kontinent vigtiga kommunikationsled färdig före årets slut, fortgick arbetet å de öfriga stambanorna till en början ej så skyndsamt som förhållandet eljest skulle varit, men kunde snart bedrivas med större kraft. Under loppet af 1865 fullbordades i det närmaste terrasseringsarbetena å den 5,6 mil långa sträckan mellan Laxå, der Nordvestra stambanan utgår från den Vestra, och Christinehamn, så att rälsläggningen kunde vid årets slut påbörjas.

Ungefär lika långt hade arbetena vid samma tidpunkt fortskridit å den Östra stambanans sträckning mellan Katrineholm, denna banas anslutningspunkt till den Vestra stambanan, och Norrköping, samt å den Norra stambanan mellan Stockholm och Upsala.

Å hvar och en af dessa linier nödvändiggjorde markens oländighet ganska betydande arbeten. Bland dessa förtjena att å Laxå—Christinehamns-linien särskildt nämnas de som erfordrades för öfvergången öfver Letelfven, straxt söder om dennes utlopp ur sjön Möckeln vid Degerfors, samt bananläggningen i närheten af Björneborg. På det förra stället öfvergår banan nämnda betydliga vattendrag och den af ansenliga höjder begränsade dalgång, genom hvilken det framströmmar i en djupt nedskuren fåra, på en 246 fot lång bro af 40 fots höjd samt å ömse sidor om bron på i medeltal 16 fot höga jordbankar.

I närheten af Björneborg måste banan framdragas nära sydöstra stranden af sjön Wismen, invid hvilken en, från en vik ingående dal passeras på en bank af ända till 70 fots höjd.

Katrineholm—Norrköpingslinien genomskär den bergsamling, som intager landet norr om Bråviken, och besegrandet af de naturhinder, som här mötte nästan vid hvarje steg, såväl som banans ledande ned till det vid nämnda hafsvik belägna låglandet kunde icke ske utan mycken möda och betydande kostnader.

Mellan Stockholm och Upsala är terrängen på långt när ej så kuperad som å de nyssnämnda linierna, men här hade man åter att kämpa mot de svårigheter, som den lösa samt till och med för ett jemförelsevis lindrigt tryck eftergifvande marken uppställde mot bildande af

en fast bana och på flera ställen såsom vid Järfva, Frösunda, Märsta och Trunsta måste man nedsänka stora massor fyllningsämnen eller anbringa konstgjord grund, äfven då banvallens krön föga höjer sig öfver den omgifvande markens yta.

Å den Nordvestra stambanans sträckning mellan Arvika och riksgränsen, som endast åtnjutit ett anslag af omkring en million Rdr, voro arbetena påbörjade å de ställen, der de erfordrade längre tid, och var derjemte den 22,000 fot långa sträckan mellan riksgränsen och banans derintill närmaste trafikstation, Charlottenberg, terraserad samt belagd med räler, så att den kunde i sammanhang med den tillstötande norska jernbanan mellan Kongsvinger och gränsen den 4 November 1865 upplåtas för allmänna rörelsen. Trafiken å densamma bestreds tills vidare af Direktionen för de norska Söndenfeldske statsjernbanorna, med hvilken Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader för detta ändamål uppgjorde kontrakt, hvaruti bland annat bestämdes, att nämnda Direktion skulle för banans samt stationens begagnande erlägga en årlig summa af 6,000 Rdr.

Å sammanbindningsbanan genom hufvudstaden hade, sedan noggranna detaljerade mätningar och utstakningar blifvit utförda, början gjorts med utsprängning af tunneln genom södra bergen, utfyllning af banken öfver Riddarholmsfjärden samt med åtskilliga arbeten för spårens utläggning mellan Tantogatan och tunnelns södra ända.

Den af Kongl. Maj:t, enligt föregående Rikets Ständers begäran, anbefallda undersökning för Nordvestra stambanans emellan Christinehamn och Arvika alternativt föreslagna rigtning genom det inre af Wermland öfver de

nedre Frykarnes vattendrag i stället för öfver Carlstad hade blifvit utförd, hvarjemte förnyad undersökning blifvit verkställd för åstadkommande af förbättringar å den äldre linien öfver Carlstad.

Kongl. Maj:ts
proposition
och Rikets
Ständers be-
slut vid
1865—1866
års riksdag.

Till de på hösten 1865 samlade Rikets Ständer afgafs den Kongl. Propositionen om jernvägsbyggnaderna den 1 December.

Väl återstode de sedan föregående Riksdag påbörjade stambanorna ofullbordade och hade dessutom särskilda underdåniga hemställanden gjorts om aflåtande af nådiga propositioner angående åtskilliga andra jernvägsanläggningar, men emedan de finansiella förhållandena i allmänhet ej gjorde det rådligt, att för den närmaste framtiden upplåna betydliga summor, föreslog Kongl. Maj:t, med åberopande af hvad vid näst föregående riksdag blifvit yttradt om vigten af en jernvägsförbindelse mellan de förenade rikenas hufvudstäder, Rikets Ständer att *uteslutande för Nordvestra stambanans fortsättning* anvisa de medel, som kunde komma att beviljas för jernvägsbyggnader.

Denna bana bearbetades, såsom förut är nämnt --- vid sina båda ändpunkter. Till sträckan mellan dess anslutning till Vestra stambanan och Christinehamn hade Ständerna redan anvisat hela det erforderliga beloppet, men till linien mellan riksgränsen och Arvika endast en milion Rdr, deruti inbegripet de till 400,000 Rdr beräknade vinstmedlen i statslånefonden.

Hela kostnaden för sistnämnda bandel, hvars längd utgjorde 3 mil 31,000 fot, hade beräknats till 3,893,998 Rdr, och skulle alltså det belopp, som erfordrades för de

återstående arbetena å denna bandel, uppgå till 2,893,998 Rdr. Då likväl någon minskning var att emotse i de beräknade vinstmedlen, äskade Kongl. Maj:t, under antagande att de arbeten, som å bandelen återstodo, skulle, om inga oförutsedda hinder inträffade, under år 1867 kunna fullbordas i hela sin omfattning, att det för samma arbeten erforderliga anslag måtte anvisas att i jennadt tal under nämnda år utgå med 2,900,000 Rdr.

Ständerna, under hvilkas öfverläggningar rörande denna fråga det blifvit upplyst, att arbetet skulle kunna lämpligare ordnas och utan afbrott fortgå, om en del af anslaget blefve disponibelt redan under det löpande året, beviljade den af Kongl. Maj:t äskade summan och bestämde, att af densamma 1,200,000 Rdr skulle utgå under år 1866 och återstoden eller 1,700,000 Rdr under år 1867.

Angående Nordvestra stambanans fortsättande från Christinehamn mot Arvika tillkännagaf Kongl. Maj:t, att, i enlighet med Rikets Ständers derom gjorda framställning, förnyade undersökningar egt rum för utrönande af denna bandels lämpligaste sträckning antingen öfver *Carlstad* (södra linien) eller öfver *Nilsbysundet* mellan sjöarne södra och mellersta Fryken (norra linien), och förklarade sig på anförda skäl anse den förra linien ega företrädet samt föreslog alltså, att Rikets Ständer, till utförande af Nordvestra stambanan från Christinehamn öfver Carlstad till Arvika, beräknad att för hela sin utsträckning kosta 11,770,000 Rdr, skulle, under antagande af arbetets fulländande inom 1869 års slut, anvisa en tredjedel af samma kostnad i jennadt tal med 3,924,000 Rdr. Dervid föreslog Kongl. Maj:t tillika, att den nedsättning i utgifterna, som kunde blifva en följd af vederbörande kommuners

beslut om upplåtelse af jord till bananläggningen eller om bidrag till expropriationskostnaden, måtte afräknas först å de följande årens anslag, samt att till förberedande arbeten å denna linie, måtte förskottsvis under år 1866 utgå 500,000 Rdr, då återstoden för 1867 blefve 3,424,000 Rdr.

Den 23 Maj 1866 bestämde Ständerna, att Nordvestra stambanan skulle genom Wermland fortsättas öfver Carlstad, i likhet med hvad Kongl. Maj:t föreslagit, men beslöto på samma gång att, med afseende på för handen varande tillgångar, inskränka beloppet för ifrågavarande bandels bearbetande till 500,000 Rdr att utgå under år 1867.

I afseende på det närmare bestämmandet af de orter, som stambana eller bandel, hvartill anslag beviljades, skulle genomgå, och de ställen den borde anlöpa, anordnandet och fördelningen af de anslagna medlen samt användandet af möjligen uppkommande öfverskott å ett stambanearbete till fyllande af möjligen uppstående brist å ett annat, bestridandet af kostnaderna för anställande af nödiga jernvägsundersökningar, och slutligen arbeidskommenderingars användning vid jernvägsarbetena, biföllo Rikets Ständer, hvad Kongl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nästföregående riksdagars beslut, jemväl vid denna riksdag föreslagit.

Utom hvad som sålunda anvisats för Nordvestra stambanans fortsättning, beviljade Ständerna vid denna riksdag ett belopp till sammanbindningsbanan genom Stockholm. — Till denna bansträckning hade såsom förut omnämmts, vid 1862—63 års riksdag beviljats en summa af 3,070,000 Rdr. Emellertid hade Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, i underdånigt memorial af den 27 No-

vember 1865 anmält, att verkliga expropriationskostnaderna för sammanbindningsbanan genom Stockholm visat sig komma att stiga till omkring 250,000 Rdr utöfver den summa, hvartill de i det primitiva kostnadsförslaget blifvit beräknade, och dessutom hos Kongl. Maj:t hemställt, att, som det utrymme, hvilket nämnda kostnadsförslag afsåge för Centralstationen vid Clara sjö, vore alltför inskränkt för utläggande af nödigt antal spår utanför banhallen och uppförande af såväl denna som stationshuset till erforderlig längd, expropriation i och för bangårdens utvidgning måtte få ega rum af en i midten af det område, öfver hvilket den blifvande bangården behöfde utsträckas, belägen, handlanden Bergfalk tillhörig egendom, hvars inlösen, approximativt beräknad, komme att uppgå till 250,000 Rdr.

På grund häraf och då Styrelsen för Statens jernvägstrafik, i infordradt yttrande, äfven framhållit nödvändigheten att för bemälda centralbangård bereda större utrymme än hvad förut varit afsedt, afgaf Kongl. Maj:t den 2 Januari 1866 nådig proposition i ämnet till Rikets Ständer, och anvisade dessa den 23 Maj samma år en summa af 500,000 Rdr, att under år 1866 från Riksgälds-kontoret utgå, för att i mån af behof af Kongl. Maj:t användas till godtgörande dels af de ökade utgifter, som utöfver den i ursprungliga kostnadsförslaget för sammanbindningsbanan genom Stockholm beräknade summa erfordrades för de i samma förslag afsedda expropriationer, och dels för inlösen eller expropriation af ofvan omförmälda egendom.

Å Nordvestra stambanan mellan Laxå och Christinehamn blefvo återstående terrasserings- och ballastnings-

Arbetenas
fortgång under
år 1866.

arbeten fullbordade och samtliga bangårdsanläggningarne utförda, så att denna bandel, 5,6 mil lång, kunde den 2 December 1866 för trafik upplåtas. Å samma stambana mellan Arvika och Norska gränsen fullbordades de väsentligaste arbetena för terrasseringsen, och deribland de större bergsprängningarna och bankfyllningarna utmed sjöarne Flagan och Bysjön, äfvensom tvenne större brobyggnader öfver Jösse- och Kroppsta-elfvarne, hvarjemte ballastningen påbörjades från Charlottenbergs station söderut.

Å Östra stambanan, hvarest vid 1865 års utgång terrasseringsarbetena redan i det närmaste voro färdiga och ballastningen verkställd å öfver $2\frac{1}{2}$ mils längd, blefvo de återstående arbetena, bland hvilka planeringen af bangårdsanläggningarne företedde ganska stora svårigheter, fullbordade så tidigt på året, att Katrineholm—Norrköpingslinien, i längd utgörande 4,5 mil, öppnades för trafik den 2 Juli 1866.

Å sammanbindningsbanan genom Stockholm voro arbetena under året inskränkta till terrasseringsarbetena från banans afvikningspunkt å Vestra stambanan fram till gamla jernvägen samt till fyllningarne i Riddarfjärden, Klara sjö och Stadsgårdshammen, af hvilka arbeten utsprängningen af tunneln under Södermalm, underhållningen af derintill belägna byggnader och fyllningen öfver Riddarfjärden fullbordades. De mellan jernvägen och Gamla Kungsholmsbrogatan förekommande arbetena kunde deremot icke påbörjas, enär de berodde på utgången af omfattande underhandlingar, som Styrelsen hade att föra med Stockholms stads myndigheter, hvilka Kongl. Maj:t lemnat tillfälle att yttra sig öfver sammanbindningsbanans detaljer.

Å Norra stambanan mellan Stockholm och Upsala, hvarest af terrasseringsarbetena vid årets början endast några större bankfyllningar å lös och eftergifvande mark återstodo, fullbordades såväl dessa som ballastningsarbetena och bangårdsanläggningarne, till hvilka sednare hörde en provisionel station vid banans ändpunkt i hufvudstaden, afsedd att begagnas till dess Stockholms centralstation hunne färdigbyggas, och blef denna stambanedel till hela sin längd, 6,2 mil, den 20 September 1866 för allmän trafik upplåten.

Utom dessa arbeten verkställdes äfven af Kongl. Maj:t anbefallda omfattande undersökningar för Norra stambanans fortsättning i alternativt föreslagna olika riktningar.

Till den i Januari månad år 1867 sammanträdande Riksdagen afläts den nådiga propositionen om jernvägsbyggnaderna den 18 i nämnda månad. Med förklarande att Kongl. Maj:t äfven nu ansåge, att det vore angeläget att icke bedrifva jernvägsbyggnaderna i alltför stor skala eller splittra arbetskrafterna och anslagen på flera särskilda banor, och att alla de medel, som till sådana arbeten kunde anvisas, uteslutande borde användas å Nordvestra stambanan, föreslog Kongl. Maj:t, att Riksdagen för ett ändamålsenligt bedrifvande af nämnda arbeten, så att den redan påbörjade linien mellan Kristinehamn och Carlstad skulle kunna fullbordas redan år 1869 och den öfriga delen af banan år 1870, måtte, utöfver de för ändamålet redan tillgängliga medel, anvisa för år 1867 Rdr 720,000 och för år 1868 Rdr 4,533,000.

Kongl. Maj:ts
Proposition
och Riksdagens
beslut
år 1867.

0,6 mil, var sedan den 4 November 1865 för trafik upplåten, fullbordades återstående terrasseringsarbeten och verkställdes hela ballastningen samt alla bangårdsanläggningarne samt uppläts slutligen den 11 Oktober denna stambanedel, utgörande mellan Arvika och Charlottenberg 3,2 mil, till trafikerande.

För öfrigt företogs under samma år byggnaden af samma stambanas sträckning mellan Christinehamn och Carlstad, i det början gjordes med de mera svårarbetade ställenas terrassering och med en del af de många å denna bandel förekommande brobyggnaderna.

Kongl. Maj:ts
proposition
och Riksdagens
beslut
år 1868.

Den till 1868 års Riksdag aflåtna nådiga propositionen af den 10 Januari samma år, om jernvägsbyggnaderna, innehöll hufvudsakligen följande:

Med förmälan, att den kostnad som, efter afräkande af de vid senaste Riksdag beviljade anslag, återstode för fullbordande af Nordvestra stambanan, utgjorde 9,270,000 Rdr, samt att Kongl. Maj:t, efter öfvervägande af fyra särskilda utaf Kongl. Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader framställda och Riksdagen nu meddelade alternativ till banans färdigbyggande inom olika tider och med fästadt afseende å de för handen varande ekonomiska förhållandena, funnit det alternativ, som afsåge hela liniens fullbordan år 1871 och färdigbyggande af linien Christinehamn—Carlstad år 1869, böra läggas till grund för Dess framställning i ämnet, föreslog Kongl. Maj:t, att för fortsättning sistnämnda år af jernvägsarbetena å Nordvestra stambanan emellan Christinehamn och Arvika måtte af Riksdagen beviljas 4,650,000 Rdr.

Den 12 derpåföljande Maj meddelade Riksdagen, att Riksdagen, som äfven ansåg alla de medel, hvilka nu komme att för jernvägsbyggnader beviljas, uteslutande böra användas till fortsättande af arbetena å Nordvestra stambanan, till dessa arbeten för år 1869 anvisat en summa af 3,090,000 Riksdaler, att utgå från Statskontoret på extra stat; samt att Riksdagen, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad tillförene i allmänhet blifvit i afseende å Statens jernvägsbyggnader bestämdt och Kongl. Maj:t nu äfven föreslagit, derjemte beslutat, dels att till Kongl. Maj:t öfverlemna att vid jernvägsarbetenas utförande närmare bestämma de orter, som statsbana eller bandel, hvartill anslag beviljades, skulle genomgå, och de ställen den borde anlöpa, dels ock att Kongl. Maj:t måtte af byggnadsanslaget använda hvad som erfordrades till anställande af undersökningar med afseende å framtida fortsättande af stambanorna inom de trakter, der Kongl. Maj:t kunde finna skäligt att låta dylika undersökningar anställa; dock att till detta ändamål icke användes mer än högst 25,000 Rdr.

Å Sammanbindningsbanan genom Stockholm fortgingo arbetena under år 1868 med hufvudsakligt afseende å hufvudspårens försättande i det skick, att förbindelsen mellan Vestra och Norra stambanorna måtte så skyndsamt som möjligt komma till stånd. Arbetena mellan banans afvikningspunkt från Vestra stambanan och tunnelns norra mynning, utgörande en längd af 4,070 fot, samt mellan norra ändan af Köttorget och den provisionela stationen å Norrmalm, 2,050 fot i längd, fullbordades så att båda dessa sträckor kunde före årets slut befaras

Arbetenas
fortgång un-
der år 1868.

med lokomotiv. Härförutom verkställdes grundläggnings- och större delen af murnings-arbetena för viadukten öfver Söderström, och fullbordades i det närmaste de många, för återställandet af de genom sammanbindningsbanan afbrutna kommunikationslederna erforderliga kör- och gångbanorna öfver och under jernvägslinien, hvarjemte fyllningsarbetena i Klara sjö och Stadsgårdshammen fortsattes.

De för år 1868 till jernvägsarbetena å Nordvestra stambanan anslagna medel fördelades så, att större delen användes till terrasseringsarbeten mellan Christinehamn och Carlstad, å hvilken sträcka särdeles stora arbeten förekommo, deribland de väsentligaste voro: bankfyllningarne öfver Välinge-sundet af 3,000 fots längd och ända till 67 fots djup, öfver Skattkärrsviken och öfver Kroppkärrs-sjön af mer än 5,000 fots längd. Arbetet fortgick under året så att omkring $\frac{3}{4}$ af bandelens hela längd färdigterrasserades och murningsarbetena fullbordades till banans sex större brobyggnader, af hvilka den betydligaste är den öfver Clarelfvens östra gren invid Carlstad med 750 fots längd, hvarjemte bangårdsanläggningarne samt ballastningsarbetena påbörjades.

Å sträckan mellan Carlstad och Arvika deremot bedrefs endast arbetet å fyllningarnè öfver den invid Arvika bangård belägna Glafs fjorden och öfver sjön Vermelen. Den förra fullbordades, men af den sednare bankfyllningen, som har en längd af 2,200 fot och ett djup af delvis ända till 110 fot samt erfordrar en fyllningsquantitet af öfver 22,000 kubikstänger och således är det största arbete af denna beskaffenhet, som hittills i landet förekommit, kunde endast en jemförelsevis ringa del under året medhinnas.

På sträckningen mellan sistnämnda sjö och Carlstad pågingo under året noggranna undersökningar, huruvida icke de dryga anläggningskostnader, som för densamma beräknats, skulle kunna genom en förändrad utstakning af linien i betydligare mån nedsättas. Resultatet af dessa undersökningar blef, att i stället för den förut afsedda sträckningen öfver Harsäter, som stod i omedelbar beröring med Frykarnes vattendrag, jernvägsbyggnadsstyrelsen föreslog och Kongl. Maj:t fastställde en ny i sydligare riktning öfver Prestbol, förenad genom ett särskildt sidospår med nämnda vatten, hvilken medförde icke blott en förkortning i banlängden af nära tre tiondedels mil, utan äfven en minskning i kostnaderna, beräknad till 325,340 Rdr.

Under åberopande af den sålunda vidtagna förändringen och med förmälan att Kongl. Maj:t ansåge den enligt de ursprungliga beräkningarne återstående, till 6,180,000 Rdr uppgående, kostnaden för Nordvestra stambanans fullbordande böra, så vidt möjligt, jemnt fördelas på åren 1870 och 1871, föreslog Kongl. Maj:t i den nådiga propositionen angående statsverkets tillstånd och behof, som den 12 Januari 1869 afläts till den straxt derefter sammanträdande Riksdagen:

dels att, för fortsättning under år 1870 af jernvägsarbetena mellan Carlstad och Arvika måtte anslås 3,100,000 Rdr;

dels ock att utaf ofvanberörda besparing å den för sagda stambana beräknade anläggningskostnad måtte för uppförande, enligt nytt förslag, af stationshus jemte bauhäll för sammanbindningsbanan genom Stockholm beviljas 300,000 Rdr, då Kongl. Maj:t ville under loppet af nämnda

Kongl. Maj:ts
Proposition
och Riksdagens
beslut
år 1869.

år låta för samma ändamål från Handels- och Sjöfartsfonden utgå ett lika belopp.

Med anledning af dessa förslag samt särskilda hos Riksdagen gjorda framställningar fattade denna följande, i dess skrifvelse den 12 Maj 1869 meddelade beslut, nemligen:

att, till fortsättande af arbetena å Nordvestra stambanan emellan Carlstad och Arvika, för år 1870 anvisa ett belopp af 3,100,000 Rdr, deraf dock 1,000,000 Rdr skulle få för ändamålet användas redan under år 1869, på det att sysselsättning och dymedelst uppehälle måtte beredas den stora befolkning, som i anseende till det föregående årets missväxt och den till följd deraf befintliga nöd i landet icke på annat sätt kunde förskaffa sig arbetsförtjenst; samt

att utaf detta anslag ett belopp af 250,000 Rdr finge, om Kongl. Maj:t så pröfvade lämpligt, under vissa vilkor användas till understöd åt det bolag, som kunde komma att bildas för anläggande af en jernväg från Nordvestra stambanan förbi Fryken till trakten af Dejefors;

hvarjemte Riksdagen, med antagande af Kongl. Maj:ts erbjudande att ett belopp af 300,000 Rdr under år 1869 från Handels- och Sjöfartsfonden utginge till uppförande, enligt nytt förslag, af stationshus jemte banhall för sammanbindningsbanan genom Stockholm, till samma ändamål för år 1870 anvisade ett lika belopp eller 300,000 Rdr;

och gjorde Riksdagen äfven nu enahanda medgifvande i afseende dels å det närmare bestämmandet af de orter, som stambana eller bandel skulle genomgå och de ställen den borde anlöpa, dels ock å användandet af en del af byggnadsanslaget för verkställande af undersökningar, som

vid sistlidne Riksdag lemnats och af Kongl. Maj:t nu äfven blifvit begärdt.

Genom den af 1869 års Riksdag beviljade tillökningen i årets anslag, sattes jernvägsstyrelsen i tillfälle att använda en betydligt större arbetspersonal än den vid årets början af Kongl. Maj:t gillade arbetsordning afsåg.

Till följd häraf kunde den utsträckning gifvas åt arbetena å Nordvestra stambanan, att icke blott den 3,8 mil långa sträckan mellan Christinehamn och Carlstad blef färdig att den 1 Oktober samma år öppnas för trafik, utan äfven å den 6,3 mil långa linien Carlstad—Arvika, med derå förekommande högst betydliga arbeten, hvaribland, utom de i det föregående omförmälda stora bankfyllningar, förtjena nämnas tvenne tunnlar samt en 600 fot lång och 60 fot hög viadukt öfver Norselven, omkring 3 mil blefvo under året färdigtterrasserade och af dessa 1½ mil belagda med sliprar och räler samt 1 mil ballastad.

Å sammanbindningsbanan genom Stockholm blefvo jernbron öfver Söderström och viadukten öfver Köttorget fullbordade, äfvensom begge hufvudspåren försatta i det skick att ett provisoriskt begagnande af banan i sin helhet kunde påbörjas i Januari månad påföljande år.

Uppförandet af stationshuset påbörjades och blefvo pålgrunden och grundmurarne till detsamma under året färdiga. Derjemte fullbordades de arbeten, som betingades af jernvägsspårens framdragning under de gator, som förbinda Södermalm med sjelfva staden, neml. byggnad af en viadukt för Östra Slussgatan i fortsättning af den af nämnda orsak förhöjda Brunnbacken, nedfarten från densamma till Stadsgårdshamnen och den s. k. Ryss-

Arbetenas
fortgång un-
der år 1869.

vågen, samt ombyggnad af den Vestra Slussgatan; och fortsattes utfyllningarne vid nyss omförmälda hamn samt i Clara sjö, vid hvilka allteftersom de uppnådde sina bestämda mått, träkajer jemväl uppfördes.

Anslag, beviljade år 1870 till Nordvestra Stambanans fullbordande.

De medel, som ännu erfordrades för Nordvestra stambanans fullbordan, beviljades af den år 1870 samlade Riksdag.

I nämnda afseende föreslog Kongl. Maj:t att, eftersom med Riksdagens medgifvande redan under 1869 en million Rdr blifvit använd af det för år 1870 till denna bana anvisade belopp, 3,100,000 Rdr, men det ej kunde vara för arbetenas jemna gång gagneligt att årets anslag minskades, Riksdagen måtte till arbetenas å Nordvestra stambanan fortsättning för 1870 anvisa ytterligare 1,600,000 Rdr samt för deras fullbordande under år 1871, 1,160,000 Rdr.

Genom att Riksdagen härtill lemnade sitt bifall, betryggades Nordvestra stambanans upplåtelse för samfärdseln i sin helhet under den tidigare delen af 1871 och kommer öppnandet af denna för de båda brödrarikena viktiga kommunikationsled att, såvida ej alldeles oförutsedda hinder skulle mellanträda, ega rum i Maj månad nämnde år, vid hvilken tid det jemväl är afsedt att till regulier trafik upplåta sammanbindningsbanan genom Stockholm.

De beslut denna Riksdag för öfrigt fattade rörande Statens jernvägsbyggnader, afsågo företaget af nya linier, hvilkas bearbetande ännu ej begynt, och torde redogörelsen för dessa beslut samt de förslag, som föranledde desamma, lämpligast förbehållas en kommande fortsättning af förevarande beskrifning.

Den öfversigt, som i det föregående blifvit lemnad, öfver fortgången af stambaneanläggningarna, omfattar således en tidrymd af 15 år, räknad intill början af nyss ingångna årtionde.

Svenska stambanorna hafva under denna tid vunnit en utsträckning af 110 mil. Men utom dessa vidsträckta, för Statens egen räkning byggda linier, hafva ett ej ringa antal enskilda banor med Statens medverkan kommit till stånd, inberäknadt hvilka det år 1870 färdiga eller under byggnad varande inhemska jernvägsnätet stigit till en omfattning af 168,55 mil.

För att rätt uppskatta betydelsen af denna i och för sig ansenliga utsträckning af våra jernvägar, bör man, såsom öfligt är vid bedömandet af kommunikationernas utveckling i ett land, jemföra dessa med befolkningens antal. Man finner då, att hos oss en mil jernväg kommer på 25,000 invånare, och om man tillika kastar en blick på motsvarande förhållanden inom främmande länder, att endast få af dessa intaga rummet framför vårt fosterland, som således äfven genom den kraft, hvar med det tillegnat sig nutidens förnämsta samfärdsmedel, häfdat sin rätt att räknas bland de folk, som verksammast arbeta för den borgerliga odlingens förkofran.

Till en sammanfattning af hvad förut på sina vederbörliga ställen, enligt tidsföljden, blifvit meddeladt om de medel, som under denna period anvisats till Statens jernvägar, har följande tabell blifvit uppställd öfver till Stambanebyggnaderna under åren 1854-1870 beviljade anslag och deras fördelning å de särskilda banorna.

Till Stambanebyggnaderna under åren 1854—1870 beviljade anslag.

	Västra Stambanan, med utgrening till Örebro.	Södra Stambanan.	Norra Stambanan, Stockholm—Upsala.	Nordvestra Stambanan,				Sammanbindingsbanan genom Stockholm.	Summa.	Särskildt till jernvägsundersökningar.	Summa Summarum.
				Östra Stambanan, Karinneholm—Norrköping.	Laxå— Christinehamn.	Christinehamn— Arvika.	Norska gränsen. Arvika.				
Vid 1853—1854 års riksdag	6,000,000	1,500,000							7,500,000	90,000: —	
» 1856—1858 » »	13,945,000	5,655,000							19,600,000	169,425: 95	
» 1859—1860 » »	17,559,368	7,440,632							25,000,000	—	
» 1862—1863 » »		10,150,000	4,672,000	4,030,000	5,374,000		970,000	3,070,000	28,266,000	2,862: 59	
» 1865—1866 » »						500,000	2,900,000	500,000	3,900,000		
» 1867 » »						2,000,000			2,000,000		
» 1868 » »						3,090,000			3,090,000		
» 1869 » »						3,100,000		600,000	3,700,000		
» 1870 » »						2,760,000			2,760,000		
	37,504,368	24,745,632	4,672,000	4,030,000	5,374,000	11,450,000	3,870,000	4,170,000	95,816,000	262,288: 54	96,078,288: 54