

betsförtjenst på fremmande ort. Den arbetsstyrka, som icke på detta sätt erhöles, borde sedan fyllas från arméen, och man borde isynnerhet använda soldater i och omkring städerna, enär det i allmänhet hade visat sig under de tvenne år, jernvägsarbetet då redan fortgått, att ordning och arbetsamhet på sådana ställen icke varit så lätta att underhålla bland en större privat arbetspersonal.

Ehuru sättet hvarpå de bibanor, som genom privat försorg komme till stånd, icke direkt tillhörde frågan om utförandet af Statens jernbanor, ansåg sig Öfverste Ericson dock böra fästa uppmärksamheten derpå, att om sådana banor genast eller framdeles kunde komma i förbindelse med statsbanorna, och de privata bolag, som bildade sig för deras utförande, understöddes i låneväg eller genom anslag, det då måtte stadgas, dels att spårvidden blefve densamma som statsbanornas, och dels att i kontrakten tydligen bestämdes, under hvad villkor Staten skulle ega rätt att inlösa sådana jernvägsbyggnader.

För de åtgärder, Jernvägs-undersöknings-komitéens och Öfverste Ericsons betänkanden föranledde hos Kongl. Maj:t och Representationen, skall i det följande redogöras sedan vi först kastat en blick på jernvägsarbetenas fortgång under deras första år.

Arbetena å såväl Vestra som Södra Stambanan börjades, som förut nämndes, om våren 1855. Vid den i Oktober 1856 sammanträdande Riksdagens början hade de redan fortskridit så långt, att de första sträckorna af de Södra stambanan var linien mellan Malmö och Lund nära

Jernvägsarbetenas fortskridande in- till 1856-1858 års riksdag.

nog fullbordad. På denna del af banan hade tvänne viadukter blifvit utförda, hvaraf den ena 300 fot lång och byggd af valsadt jern på stenpelare med tre spann af 100 fot hvardera. Bangården vid Malmö var nära färdigplanerad och en del af stationens byggnader påbörjade, och i Lund bangården till hela sin vidd utplanerad. Norr om denna stad var banan terrasserad på en längd af nära 0,66 mil. Tre lokomotiv och ett erforderligt antal person- och gods-vagnar voro anskaffade.

Den Vestra stambanan var under arbete på omkring 9,12 mils längd, från Göteborg räknadt, hvaraf 8,25 mil voro fullbordade i afseende på sjelfva banvallen. De svåra arbeten, som på elfva särskilda ställen förekommo utmed flera insjöar å denna linie, voro, med undantag af tre, fullbordade vid Riksdagens början, vid hvilken tidpunkt öfver 6,000 kubikfannar berg blifvit bortsprängda. Af 10 större och 7 mindre brobyggnader blefvo de flesta färdiga före 1856 års slut och de öfriga på våren 1857. Närmast Göteborg var äfven banans öfverbyggnad nära färdig på 1,25 mils längd. Bangården i denna stad höll på att planeras och stationshusbyggnaden var påbörjad. Räler med tillbehör voro anskaffade för hela den påbörjade banlängden samt åtskilliga maskiner till verkstäderna införskrifna från England. Lokomotiv och vagnar voro äfvenledes här anskaffade.

Halfannan månad efter Riksdagens sammanträde hade de arbeten blifvit fulländade, som erfordrades för att kunna upplåta till allmänt begagnande de till de båda banornas utgångspunkter närmaste delarne, och å samma dag, den 1:ste December 1856 försiggick det högtidliga öppnandet för trafiken af såväl sträckan mellan Malmö och Lund

af 1,5 mils längd som den 1,4 mil långa sträckningen mellan Göteborg och Jonsered.

Frågan om ett system för de jernvägar, som skulle utföras på allmän bekostnad, och om fortsättning af dem som redan blifvit påbörjade, blef genom Kongl. Maj:ts nådiga proposition af den 20 November 1856 bragt under Rikets Ständers behandling. Omförmälände de betänkan- den, som från Jernvägs-undersöknings-komitéen och Öfverste Ericson afgifvits; samt angifvande de af Kongl. Maj:t antagna, med dessa förslag hufvudsakligen öfverensstämmande hufvudgrunder för det nu framlagda stambanesystemet, föreslog Kongl. Maj:t Rikets Ständer, att följande jernvägslinier måtte i nedan angifna riktningar anläggas och anses såsom stambanor, nemligen:

Kongl. Maj:ts
Proposition
till 1856--1858
års riksdag
om jernvägs-
byggnaderna.

- 1:o den linie, som, under benämning af *Vestra stambanan*, skulle sammanbinda hufvudstaden med Göteborg, och från hvilken utgreningar genom särskilda stambanor skulle leda till såväl Norge som de södra orterna. Denna stambana skulle gå från Stockholm, öfver Södertelje, Katrineholm, Hallsberg, Wiby, Hjulö, Sköfde, Falköping och Alingsås till Göteborg. Banans längd beräknades till 43,50 mil samt dess anläggningskostnad till 34,850,000 Rdr, hvartill skulle komma den för Vestra och Norra stambanorna gemensamma kostnaden för begge dessa banors förening i Stockholm, enligt approximativ beräkning, 3,000,000 Rdr samt för anläggning af reparationsverkstäder i sistnämnde stad 400,000 Rdr;
- 2:o *Nordvestra stambanan*, hvilken skulle utgå från någon punkt på vestra stambanan, mellan Porla och Hjulö

i vestra Nerike, samt i den rigtning, som, efter noggrannare undersökningar, funnes fördelaktigast, ledas öfver Christinehamn, Carlstad och Arvika, till norska gränsen vid Magnor, med en längd af 19,25 mil och en beräknad kostnad af 15,200,000 Rdr;

3:o *Södra stambanan*, som vid Falköping skulle utgå från den Vestra stambanan och med en bibana till Jönköping, sträcka sig öfver Götaström, Agghult och Lund till Malmö. Hela den sålunda projekterade Södra banans längd, 31,13 mil, skulle medtaga en anläggningskostnad af 20,400,000 Rdr;

4:o *Östra stambanan*, som skulle utgå från den Vestra vid Katrineholm och sträcka sig öfver Norrköping, Linköping och Tenhult till Götaström vid södra stambanan samt erhålla en utgrening från Tenhult till Jönköping, tillsammans 25 mil, med en beräknad anläggningskostnad af 17,600,000 Rdr, samt

5:o *Norra stambanan*, som skulle anläggas från Stockholm öfver Upsala till Sala, 11,75 mil, med en anläggningskostnad af 8,650,000 Rdr, och framdeles fortsättas från sistnämnda stad i både vestlig och nordlig rigtning; och slutligen

6:o en sammanbindningsbana mellan Örebro och Askersund, utgörande i längd 5 mil, med en beräknad anläggningskostnad af 3,250,000 Rdr.

Alla dessa banor skulle således i längd utgöra tillsammans, utom nyssnämnda utgreningar från Sala, 135,63 mil, med en beräknad anläggningskostnad af 103,350,000 Rdr.

Härvid erinrade Kongl. Maj:t likväl, att omkring 11 mil utaf Vestra och Södra stambanorna redan vore under arbete och till en del fullbordade, och att Rikets Ständer

utaf de beräknade kostnaderna förut anvisat 7,500,000 Rdr, samt anmärkte att, enär en del af de föreslagna stambanorna allenast blifvit preliminärt undersökt, nu meddelade uppgifter å dessa banors längd och kostnad möjligen kunde komma att undergå någon förändring.

Jemte det Kongl. Maj:t tillika erinrade, hurusom en alltför lång utsträckning af arbetstiden skulle dels öka de med ifrågavarande företag förenade kostnader, dels fördröja den tid, då rikets invånare komme i åtnjutande af de förmåner, jernvägsanläggningarne medförde, förklarade sig Kongl. Maj:t anse öfverensstämmande med landets sanna fördel, att de statsjernbanor, hvilkas utförande Kongl. Maj:t och Rikets Ständer komme att besluta, måtte fullbordas så skyndsamt som tillgången på Ingeniörer, arbetare och materialier medgäfve. Under åberopande af den hittills vid jernvägsarbetet vunna erfarenhet, ansåg Kongl. Maj:t också kunna antagas, att ej allenast den väglängd af 135 $\frac{1}{2}$ mil, som ofvan uppgifvits, utan äfven den Norra stambanans deruti icke inberäknade fortsättning åt norr och vester, kunde fullbordas inom en tid af 13 år, såvida arbetet finge samtidigt företagas och fortsättas å flera särskilda ställen, hvilket dessutom påkallades af andra, här ofvan redan omnämnda skäl och omständigheter.

Ehuru de vid då pågående Riksdag af Kongl Maj:t äskade anslag visserligen i allmänhet icke skulle komma att utgå, förrän nästa statsregleringsperiod inträdt, eller under åren 1858—1860, var likväl den i förevarande nådiga proposition intagna arbetsplan för byggandet af de stambanor, Kongl. Maj:t ansåg böra för Statens räkning anläggas, uppgjord under förutsättning, att, utom hvad

under sagda statsregleringsperiod borde utgå, ett särskildt anslag skulle beviljas för 1857 års arbeten, emedan arbetena å Statens stambanor redan samma år måste företagas i en vidsträcktare skala, för att kunna medhinnas inom utsatt tid och på det icke ändamålslösa kostnader skulle för Statsverket uppstå genom arbetets inställande under sistnämnda år, hvilket eljest blefve nödvändigt, enär den vid årets början återstående behållningen utaf nästföregående Riksdags anslag för Vestra och Södra stambanorna endast kunde beräknas till 400,000 Rdr.

Enligt den af Öfverste Ericson uppgjorda och af kostnadsförslag åtföljda arbetsplanen, skulle för 1858—1860 årens jernvägsarbeten erfordras en summa af 23,500,000 Rdr; och för att blifva satt i tillfälle att låta med all erforderlig kraft företaga de arbeten, hvilka enligt samma plan borde utföras under de fyra åren 1857—1860, eller före den derpå följande statsregleringsperiodens slut, äskade Kongl. Maj:t, att Rikets Ständer måtte för sådant ändamål till Kongl. Maj:ts disposition anvisa följande summor, om hvilkas anskaffande i den ordning, Kongl. Maj:ts på Rikets Ständers begäran utfärdade Kungörelse af den 3 Februari 1855 stadgade, eller genom upplåning mot utgifvande af fonderade statsobligationer, Fullmäktige i Riksgälds-Kontoret borde erhålla föreskrift, nemligen:

1:o. för år 1857 ett belopp af 7,755,000 Rdr att utgå med 1,500,000 Rdr under första, med 2,300,000 Rdr under andra, med 3,000,000 Rdr under tredje och med återstoden eller 955,000 Rdr under fjärde kvartalet af samma år;

2:o. för nästpåföljande statsregleringsperiod, eller åren 1858—1860, tillsammans 23,500,000 Rdr, med rättighet för Kongl. Maj:t att bestämma huru stort belopp deraf, inom ett maximum af 9,000,000 Rdr, borde utgå under hvartdera af ifrågavarande trenne år.

3:o. för samma statsregleringsperiod ett särskildt kreditiv af 5,000,000 Rdr för att, i händelse omständigheterna det medgäfvæ, kunna påskynda de återstående arbetenas utförande i sådana delar af landet, der stambanornas hufvudriktning blifvit genom Kongl. Maj:ts och Rikets Ständers beslut afgjord, hvarigenom det kunde blifva möjligt att, före 1860 års utgång, bland annat, fortsätta arbetet å Södra stambanan från Finja-sjön ett stycke in uti Småland, samt å Nordvestra stambanan mellan Arvika och Norska gränsen.

Enär likväl, enligt den sålunda för Rikets Ständer framlagda arbetsplan, vissa bestämda penninge-belopp voro afsedda att under åren 1857—1860 användas för byggandet af särskilda bandelar, men förhållandena kunde göra afvikelser från samma plan nödvändiga, hvarigenom ett arbete kunde komma att kosta mindre och ett annat deremot mer än hvad påräknadt blifvit; fann Kongl. Maj:t nödigt förbehålla sig rättighet att, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nu framlagda plan, efter behof bestämma medlens fördelande å de särskilda stambanearbetena, helst högst betydliga utgifter, såsom för administrationen, anskaffandet af den rörliga materielen och de dervid nödiga anordningar m. m. vore gemensamma för byggnadsföretaget i dess helhet.

I fråga om bestämmandet och anvisandet af hvad årligen komme att erfordras för ränte- och amorterings-

utgifter, för de till Statens jernvägsbyggnader upplånta medel, yttrade Kongl. Maj:t, att, enär det anslag, som för hvarje år skulle användas till dessa arbetens utförande endast efter hand skulle under årets lopp utgå, det syntes i allmänhet kunna antagas, att under första året, då upplåningen skedde, räntan icke behöfde beräknas för mer än 6 månader. Om räntan, tillika med amorteringsbeloppet, fastställdes till 6 procent af det upplånta kapitalet, och om hela ånslaget för åren 1858—1860 fördelades sålunda, att på hvart och ett af de 2:ne första åren komme i rund summa 7,800,000 Rdr och på det sista året 7,900,000 Rdr, blefve ränte- och amortissementsutgifterna för nu ifrågavarande anslagssummor under följande statsregleringsperiod:

å 1857 års anslag	7,755,000 Rdr	under	3½ år	Rmt	1,528,550.
» 1858 »	7,800,000 »	»	2½ »	»	1,170,000.
» 1859 »	7,800,000 »	»	1½ »	»	702,000.
» 1860 »	7,900,000 »	»	½ »	»	237,000.

Summa Rmt 3,637,550,

såsom tillgång för dessa utgifters bestridande, hade vid uppgörandet af den till Rikets då församlade Ständer utaf Kongl. Maj:t framlagda statsreglering, afsetts de årliga öfverskottsmedlen, uppgående till 1,210,500 Rdr, och således för 3:ne år till en sammanlagd summa af 3,631,500 Rdr, hvilken, med den obetydliga skillnaden af endast 6,050 Rdr, motsvarade det nu beräknade behovet; varande likväl, i ovisshet huruvida omständigheterna komme att göra ofvan omförmälda särskilda kreditivs anlitande möjligt eller lämpligt, någon ränte- och amorterings-utgift för samma kreditiv härvid icke beräknad.

Det i den Kongl. Propositionen framställda förslaget om antagandet af ett visst system, omfattande alla de jernvägsanläggningar, som skulle utföras uteslutande på Statens bekostnad, vann icke Rikets Ständers bifall. I underdånig skrifvelse den 16 September 1857 förklarade nemligen Rikets Ständer sig hafva funnit, dels att fastställandet af ett dylikt system vore alltför tidigt, enär undersökningarne i afseende på flera utaf de jernvägs-linier, som skulle ingå i systemet, ännu icke hunnit företagas, än mindre afslutas, samt särdeles betänkligt, då systemets ändamålsenlighet och antaglighet så mycket mindre kunde med full tillförsigt bedömas, som dess detaljer icke vore utredda; dessutom kunde en utaf Rikets då församlade Ständer till iakttagande under en längre tidsföljd meddelad fastställelse å ett särskildt jernvägs-system, för utförande hvaraf flera Riksdagars sammanstående beslut erfordrades, ingalunda anses betrygga detsammans fortsatta tillämpning och fullföljande, enär kommande Ständer i allt fall vore oförhindrade att vid anvisandet af de anslagssummor, hvaraf jernvägsanläggningarnes fortgång och fulländning helt och hållet berodde, meddela sådana nya eller förändrade bestämmelser och föreskrifter, att derefter skeende jernvägsarbeten komme att i väsentlig mån afvika från hvad härom vid föregående Riksdagar blifvit beslutadt.

Rikets Ständers beslut rörande jernvägsbyggnad vid 1856-1858 års riksdag.

Rikets Ständer togo således, oberoende af frågan om ett sådant allmänt system, i betraktande hvilka jernvägsanläggningar företrädesvis borde på allmän bekostnad företagas eller fortsättas under närmaste statsregleringsperiod, samt anvisade, med bifall till hvad Kongl. Maj:t i nåder föreslagit, för påbörjande och fortsättning af ar-

betena å Vestra stambanan från Stockholm öfver Södertelje mot Katrineholm, en anslagssumma af 5,679,000 Rdr, att utgå under år 1857 samt nästföljande 3:ne år eller under tiden till 1860 års slut, för fullföljande af samma banas anläggning genom Westergötland till och förbi Göta kanal 7,610,000 Rdr samt för fullbordande af bangården jemte verkstäderna i Göteborg 465,000 Rdr eller tillsammans 13,754,000 Rdr.

Vidare anvisades för den till Lund redan färdiga Södra stambanans fortsättning till norra ändan af Finjasjön 4,365,000 Rdr, och till påbörjande och grundläggning af sådana arbeten å Södra stambanans norra del från Falköping till Jönköping, som fordrade en längre tid för sin fulländning, 1,300,000 Rdr, samt för fullbordande af bangården och verkstäderna i Malmö, äfvensom återstående bangårdsarbeten vid Lund 260,000 Rdr, eller tillsammans 5,925,000 Rdr.

Deremot ansågo Ständerna sig ej böra bifalla de af Kongl. Maj:t begärda anslag till Norra stambanans påbörjande mellan Stockholm och Upsala, för Nordvestra stambanans påbörjande mellan den vestra banan och Christinehamn samt mellan Arvika och riksgränsen, och för sammanbindningsbanan mellan Örebro och Askersund.

Såsom en följd af sitt beslut att icke anvisa medel för någon från hufvudstaden norrut gående jernväg, ansågo Rikets Ständer jemväl Kongl. Maj:ts nådiga framställning om anslag till en för Norra och Vestra stambanorna gemensam bangård i hufvudstaden icke böra bifallas; men enär för påbörjande och fortsättning af arbetena å den del utaf Vestra stambanan, som skulle utgå från Stockholm öfver Södertelje mot Katrineholm, anslag

blifvit beviljadt, hvarmedelst åtminstone den hufvudstaden närmast belägna bandelen borde kunna fullbordas innan nästa lagtima riksdag inträffade, funno sig Rikets Ständer böra anvisa medel för anläggning af en ban- eller stationsgård i hufvudstadens södra del, på det saknaden af en bangård icke måtte hindra den färdiga bandelens öppnande och begagnande för allmänna trafiken under tiden, hvarförutom Rikets Ständer beviljade anslag för en reparations-verkstads inrättande härstädes. Då likväl jernvägsarbeten skulle under nästa statsregleringsperiod komma att företagas allenast på en enda från hufvudstaden utgående stambana, föreställde sig Rikets Ständer, att ett mindre belopp, än det, som i Öfverste Ericsons kostnadsförslag blifvit med 200,000 Rdr upptaget för reparations- och verkstäders inrättande i Stockholm under nämnda tid, borde blifva för behofvet tillräckligt, äfvensom att en betydlig minskning skulle uppkomma i de kostnader, Statsverket måste vidkännas för bangårdens anläggning, derest Stockholms stad utan anspråk på ersättning uppläte den för bangårdsanläggningen derstädes nödiga jord; men, ehuru Rikets Ständer förmodade att nämnda stad ingalunda skulle undandraga sig att, för erhållande af den för stadens framtida rörelse och förkofran vigtiga förbättring i dess kommunikationsväsende, som genom jernvägen komme att beredas, göra enahanda uppoftningar, med dem hvartill andra städer i riket för samma ändamål förklarar sig beredvilliga, funno Rikets Ständer dock sig icke kunna vid bestämmandet af den för bangårdsanläggningen inom hufvudstaden erforderliga anslagssumma taga i beräkning något bestämdt bidrag från denna kommuns sida. Emellertid trodde Rikets

Ständer att, vid nu antydda förhållanden, ett belopp af Rdr 321,000, hvarigenom den vid samma Riksdag för Statens jernvägsbyggnader anvisade summa, Rdr 19,679,000, blefve jemnad till 20 millioner, borde under tiden intill näst påföljande Riksdag blifva tillräckligt för anläggningen af så väl bangården som reparationsverkstaden.

Enligt hvad Rikets Ständer sålunda beslutit, skulle för Statens jernvägsbyggnader samt dermed förenade utgifter följande anslagssummor komma att utgå och användas under samma samt påföljande 3:ne år, eller intill 1860 års slut, nemligen:

för Vestra stambanan	Rdr 13,754,000.
» Södra stambanan	» 5,925,000.
» anläggning af bangård och reparationsverkstad i Stockholm	» 321,000.
Summa	Rdr 20,000,000.

Från denna summa borde dock afdragas den vid 1857 års början återstående behållning utaf de vid sednaste riksdag beviljade anslag för Vestra och Södra stambanornas påbörjande, hvilken behållning, enligt hvad Kongl. Maj:ts nådiga proposition innehöll, utgjorde . . Rdr 400,000; hvadan sammanräknade beloppet af de nya anslagssummor, som skulle komma att utbetalas för Statens jernvägsbyggnader under åren 1857—1860 egentligen uppgick till Rdr 19,600,000, häruti inbegripne de, enligt Rikets Ständers underdåniga skrifvelse af den 3 Januari och den 20 April samma år i afräkning på 1857 års anslag till fort-

sättning af vestra och södra stambanorna anvisade summor, nemligen, enligt den förra skrifvelsen, 500,000 Rdr, och enligt den sednare 3,870,000 Rdr eller tillsammans 4,370,000 Rdr.

Efter anvisandet af dessa medel öfverlemnade Rikets Ständer åt Kongl. Maj:t att vid jernvägsarbetenas utförande, med afseende å ytterligare upplysta förhållanden, närmare bestämma de orter, som hvarje statsbana eller bandel, hvartill anslag blifvit beviljadt, skulle genomgå och de ställen den borde anlöpa; samt medgåfvo, att Kongl. Maj:t skulle ega att, till en början, för ändamål, gemensamma för olika stambanor, anordna medel utan omedelbart skeende fördelning mellan särskilda banor samt att använda det öfverskott, som kunde finnas uppkomma å ett stambane-arbete, till att fylla den brist, som möjligen kunde uppstå å ett annat; hvarjemte Rikets Ständer i underdånighet anhöllo, att vid alla Statens jernvägsbyggnader ett och samma redovisnings- och räkenskapsföresätt måtte iakttagas samt att räkenskaperna dervid skulle blifva så uppställda, att de utvisade huru mycket hvarje fullbordad särskild jernväg eller bana med dertill hörande materiel kostat.

Beträffande det särskilda kreditiv å 5,000,000 Rdr Kongl. Maj:t äskat under påföljande statsregleringsperiod, på det att de återstående jernvägsarbetena måtte, derest omständigheterna medgåfve, inom vissa delar af landet, kunna påskyndas, funno Rikets Ständer sig icke kunna biträda Kongl. Maj:ts framställning. Skulle nemligen utöfver de stora anslag som för jernvägsbyggnaderne beviljats, för enahanda ändamål ytterligare en betydlig summa anvisas, komme, enligt Rikets Ständers förmenande, det af dem

afsedda förhållandet mellan nämnda anslagsbelopp att rubbas och de beviljade beloppens egenskap af bestämda anslag att upphöra. För öfrigt trodde Rikets Ständer att, utan behof af det ifrågasatta särskilta kreditivets anvisande, erforderlig tillgång för vissa jernvägsarbetens tillfälliga påskyndande kunde vinnas genom de besparingar, som måste uppkomma på anslagen för det löpande årets arbeten, hvilkas utförande svårligen skulle kunna till alla delar medhinnas under den del af året som återstod, sedan Rikets Ständers beslut blifvit fattade och expedierade.

Utaf de, vid denna, 1856—1858 års riksdag till Statens jernvägsanläggningar sålunda beviljade anslagssummor, uppgående till ett sammanräknadt belopp af 20,000,000 Rdr, skulle hvad för 1857 års arbeten erfordrats och icke redan blifvit från Riksgälds-Kontoret utbetaldt, från samma verk uppå vederbörliga requisitioner utanordnas, samt vidare under hvardera af åren 1858 och 1859 en summa af högst Sju millioner, i mån af behof, Kongl. Maj:t af Riksgälds-Kontoret tillhandahållas; och slutligen hvad af ifrågavarande anslag dessförinnan icke blifvit lyftadt från detta verk utbetalas under loppet af år 1860.

Förutom ofvan omförmälda anslag beviljades vid samma Riksdag till jernvägsundersökningar ett extra anslag af 168,000 Rdr. Häraf voro 18,000 Rdr afsedda till betäckande af det belopp, hvarmed utgifterna för de af Jernvägskomitén eller på dess föranstaltande utförda undersökningarna öfverskridit det vid föregående riksdag för ändamålet beviljade anslag af 90,000 Rdr, samt återstoden eller 150,000 Rdr till bekostande af nya såväl topografiska som statistiska, isynnerhet landets industri och rörelse omfattande undersökningar rörande sådana

jernvägsanläggningar för Statens räkning, som icke redan blifvit beslutade.

I följd af dessa rikliga anslag och den fördelaktiga omständighet, att samtliga till stambanorna anordnade medel finge lyftas före 1860 års ingång, kunde jernvägsbyggnaden bedrivas med den framgång, att vid slutet af år 1859 arbetena å Vestra stambanan hunnit utsträckas, dels från Göteborg till Nerikes södra gräns, på en längd af omkring 20 mil, dels från Stockholm till Katrineholm, på en längd af mer än 12 mil. Af banan genom Westergötland hade såsom förut nämnts vägen mellan Göteborg och Jonsereds provisionella station, 1,4 mil, öppnats för trafik redan i December 1856. Följande året fullbordades arbetena intill Wårgårda, 6,25 mil från Göteborg, af hvilka särskildt må nämnas de stora sprängningarne utmed sjöarne Aspens och Säfvelångens stränder och utfyllningarne i deras mellan de genomsprängda berguddarne belägna djupa vikar, genomskärningen af den s. k. Krösekullen, der mer än 13,000 kubikfamnar jord måste utgrävas, samt slutligen de tio broar, som måste uppföras öfver den slingrande Säfve-ån. Under tiden pågingo terrasserings-arbetena mellan Wårgårda och Göta Kanal, å hvilken sträcka högst betydliga bankfyllningar och brobyggnader äfven förekommo, och den 5 Oktober 1858 öppnades banan för trafik ända till Falköping, 10,75 mil från Göteborg. Mot slutet af sistnämnda år voro terrasserings-arbetena mellan Falköping och Göta Kanal till största delen fullbordade, äfvensom landfästena till de å denna linie förekommande stora broarne öfver Hornborga-, Ösa- och Tida-äarne. Återstående arbeten fullbordades under

Jernvägsar-
betenas fort-
gång intill
1859—1860
Års riksdag.

loppet af år 1859 och så tidigt, att trafiken å denna del af Vestra stambanan, eller mellan Falköping och den vid kanalen belägna stationen Töreboda, kunde öppnas redan den 1 September samma år. Härigenom var nu en sammanhängande jernvägsförbindelse af inalles 17,1 mils längd åstadkommen mellan Göteborg å ena och mellersta Sveriges förnämsta kommunikationsled, Göta kanal, å andra sidan, och hela denna betydande anläggning hade blifvit fullbordad ett år tidigare, än man vid generalplanens uppgörande vågat hoppas.

I Göteborg hade stations-anläggningen blifvit utförd till stor del samt försedd med verkstäder, förrådshus och lokomotivstallar. Å de öfriga 13 jernvägsstationerna hade stationshusen blifvit uppförda dels af sten, dels af trä, men alla öfriga byggnader af trä, samtliga byggnaderna lämpade efter den större eller mindre trafik, som kunde på hvarje särskildt ställe förväntas. Till trafikens bedrivande hade erforderlig rörlig materiel blifvit anskaffad. Under loppet af år 1859 blef dessutom linien mellan Göta kanal och Nerikes länegräns, 3,6 mil, definitivt utstakad, arbetsmateriel till densamma anskaffad och en del terrasserings-arbeten påbörjade.

Å Vestra stambanans östra del, mellan Stockholm och Katrineholm börjades de förberedande arbetena på hösten 1857. Terrasseringsarbetena började om våren 1858 och bedrefvos med den största arbetsstyrkan mellan Stockholm och Södertelje samt voro å denna sträcka vid det påföljande årets slut till större delen eller på $2\frac{3}{4}$ mils längd fullbordade, oaktadt de stora svårigheter, som till följd af terrängens synnerligen oländiga beskaffenhet måst öfvervinnas. Förutom de högst ansenliga jord- och sprängningsarbetena,

hvaraf såsom exempel må erinras om den 700 fot långa och på ett djup af ända till 70 fot utfyllda banken öfver Årstaviken, den 930 fot långa tunneln genom berget vid Nyboda, börjad i September 1858 och öppnad den 7 i samma månad följande år, de långa bergskärningarne i närheten af Brännkyrka och den öfver 70 fot öfver vattenytan höga banken vid södra ändan af Tullingesjön, förekomma här ock tvenne större brobyggnader, neml. svängbroarne vid Liljeholmen, vid södra ändan af den förenämnda Årstaviksbanken, samt öfver Södertelje kanal, å hvilka landfästen och pelare voro vid ifrågavarande tidpunkt i det närmaste färdiga. Mellan Södertelje och Katrineholm voro terrasserings-arbetena å de svåraste punkterna i full gång och flera af dem, såsom bankfyllningarne öfver sjöarne Lanaren, Gljasjön och Kyrksjön redan afslutade. I närheten af Bränninge bruk, 0,75 mil söder om Södertelje, pågick ett större sprängningsarbete, nemligen en tunnel af 465 fots längd, till hvilken de djupa ingångarne redan voro utsprängda.

Arbetena å Vestra stambanan voro sålunda, utgående från Göteborg och Stockholm, vid denna Riksdags början, utsträckta på en sammanräknad längd af nära 32 mil, hvaraf mer än hälften då redan blifvit för trafiken öppnad, och å den öfriga delen de kostsammaste och mest tidsödande terrasserings-arbetena voro utförda. Af hela den mellan nämnda två städer föreslagna jernväg, 42,6 mil i längd, var det således endast en sträcka af omkring 10,6 mil, som då ännu icke blifvit till sin riktning stadfästad samt lagd under arbete.

Af *Södra* stambanan från Malmö hade, sedan sträckan mellan Malmö och Lund, 1,5 mil, i December 1856

blifvit öppnad för trafiken, ytterligare en längd af 4,75 mil fullbordats, nemligen mot slutet af år 1857 sträckan mellan Lund och Örtofta, nära 0,9 mil, i September 1858 den mellan Örtofta och Hör, 2,6 mil, samt under loppet af år 1859 den mellan Hör och Sösdala, 1,3 mil, så att denna stambana vid riksdagens början trafikerades på en längd af nära 6,3 mil, från Malmö inåt landet. Ofvanför Sösdala jernvägsstation voro arbetena utsträckta på en längd af 1,25 mil, eller till sydöstra ändan af Finja-sjön. Den mark, hvaröfver denna jernväg framgår, visade sig i allmänhet vara gynnsam för en jernvägsanläggning, ehuru äfven här flera betydliga brobyggnader och djupa jordgräfningar förekommo. Vid Malmö, denna stambanas södra ändpunkt, hade, liksom i Göteborg, en större stationsanläggning blifvit utförd, med beräkning äfven på en framdeles utvidgad rörelse och såväl der som i Lund hade stationshusen blifvit uppförda i en prydligare stil och i större skala. Malmö station hade blifvit försedd med reparationsverkstad, lokomotivstall, förrådshus samt ett större godsmagasin. På den för trafiken öppnade delen af ifrågavarande bana funnos dessutom fem mindre stationer med erforderliga byggnader.

Ehuruväl ett ganska betydligt inventarie- och materialförråd var samladt å denna linie, hade arbetena dithills icke kunnat utsträckas längre än som skett, enär rigtningen af banans förlängning var beroende af den sträckning, som skulle komma att bestämmas för Södra stambanans fortsättning genom Småland.

Å Södra stambanans norra del, eller från Falköping söderut mot Jönköping, började de förberedande arbetena hösten 1857. Terrasserings-arbetena, hvarmed början

gjordes våren 1858, hade blifvit utsträckta endast till sjön Stråken, eller på en längd af 3,5 mil från Falköping, af hvilken sträcka nära 2 mil voro färdig-terrasse-rade. Linien mellan sjön Stråken och Jönköping hade, såsom beroende af banans fortsättning söder om sist-nämnde stad, ännu icke blifvit lagd under arbete.

I öfverensstämmelse med Rikets Ständers, i underdånig skrifvelse af den 16 September 1857, yttrade önskan, att noggranna och fullständiga, icke blott tekniska och topografiska, utan äfven statistiska, landets industri och rörelse isynnerhet omfattande undersökningar blefve anställda, innan några andra jernvägsarbeten för Statens räkning ytterligare företoges, och sedan Rikets Ständer, enligt hvad redan omförmäldt är, till Kongl. Maj:ts disposition anvisat ett anslag af 150,000 Rdr för bestridande af de kostnader, som voro förenade med sådana undersökningars anställande, fann Kongl. Maj:t godt att, genom nådig skrifvelse af den 20 Mars 1858, uppdraga ledningen af nämnda undersökningsarbeten åt en komité, med Öfversten m. m. N. Ericson såsom Ordförande och Öfversten m. m. Beijer, Majoren m. m. Friherre G. De Geer, som dock för vårdande af sin helsa måste från och med April månad 1859 upphöra att i Komitéens arbete deltaga, samt numera General-Direktören m. m. C. O. Troilius såsom ledamöter. Den 8 November 1859 ingaf denna komité till Kongl. Maj:t sitt underdåniga betänkande, hvari komitéen redogjorde för de vid undersökningarne följda grunder och gjorda iakttagelser och uttalade sina åsikter om de särskilda slag af jernvägar, den ansett kunna ifrågakomma att anläggas inom landet, samt fram-

1858—1859
års Jernvägs-
komité.

lade såväl beskrifning öfver och plan för särskilda stam- och sammanbindnings-banor, som förslag i afseende å den del af ifrågavarande jernvägsbyggnader, som borde utföras för Statens räkning under loppet af år 1860 och nästkommande trenne år; hvarjemte Komitéen, likmätigt Kongl. Maj:ts derom meddelade föreskrift, yttrade sig öfver de till Komitéen remitterade eller hos henne gjorda framställningar angående understöd för eller inlösen af enskilda jernvägsanläggningar.

Kongl. Maj:ts
 Proposition
 till 1859—60
 års riksdag.

I öfverensstämmelse med hvad förenämnde Komité föreslagit och under erinran att, sedan så betydliga delar af Vestra och Södra stambanorna dels blifvit färdiga dels voro under arbete, det öfverensstämmde med en klok beräkning att fullfölja dessa banors anläggning med den kraft, att de inom en icke åflägsen tidpunkt kunde i hela sin utsträckning öppnas för allmänna rörelsen och dy-medelst bereda allt det gagn, som med dem varit afsedt, men hvilket endast i mindre mån kunde ernås, så länge banornas slutpunkter icke blifvit sammanbundna, föreslog Kongl. Maj:t i nådig proposition till Rikets Ständer den 17 November 1859 att ett lån af 25,000,000 Rdr måtte upptagas till fortsättning af jernvägsbyggnaderna och denna summa uteslutande användas till arbetena å Statens förutnämnde tvänne stambanor, nemligen den *Vestra* från Stockholm till Göteborg, med en sammanbindnings-bana mellan Hallsberg och Örebro, hvilken Kongl. Maj:t ansåg böra ställas i oskiljaktigt samband med denna stambana, samt den *Södra* från Malmö till Falköping. Och enär Vestra stambanan vore i det hänseendet af jemförelsevis större vikt, att den tillika med sammanbind-

ningsbanan mellan Hallsberg och Örebro kunde fullbordas före slutet af påföljande statsregleringsperiod, eller den som utgick med året 1863, äskade Kongl. Maj:t beviljande af de härtill erforderliga kostnader, hvilka, enligt Komitéens beräkning, utgjorde: för fullbordandet af banan från Stockholm till Katrineholm, 12 mil 18,000 fot, 6,700,000 Rdr, från Katrineholm till Göta kanal, 13 mil 4,100 fot, 9,096,889 Rdr och från Hallsberg till Örebro, 2 mil 8,650 fot, jemte bangård i Örebro 1,762,479 Rdr, summa 17,559,368 Rdr; hvarefter återstående 7,440,632 Rdr skulle användas till Södra stambanan.

I afseende på sistnämnda banas riktning hade Kongl. Maj:t vid 1856—1858 års riksdag föreslagit, att banan skulle utgå i norr från Vestra stambanan vid Falköping och sträcka sig med bibana till Jönköping öfver Göta ström efter Laga-å-dalen till Agghult, Lund och Malmö, hvilket förslag grundade sig derpå, att de före nämnda riksdag verkställda undersökningar icke hade gifvit vid handen att Södra stambanan kunde, med iakttagande af den i allmänhet föreskrifna lutning af högst 1 på 100, ledas till Jönköping. Genom förnyade undersökningar hade emellertid upplysning vunnits derom, att en sådan ledning lät sig verkställa, och Kongl. Maj:t hade därför, på det att den pröfning, som af det sålunda förändrade förhållandet kunde påkallas i afseende på banans sträckning genom Småland, måtte stå öppen, funnit sig föranlåten förordna, att arbetena å Södra stambanan från Falköping till Jönköping, till hvilkas utförande anslag voro beviljade, tills vidare ej borde fortsättas längre än öfver den, omkring 3 mil nordost från Jönköping belägna sjön Stråken till en skiljepunkt, hvarifrån banan kunde ledas

antingen direkt till Jönköping eller till Axamo på Laganlinien.

Kongl. Maj:t hade icke eller fastställt banriktningen från Malmö längre än till södra ändan af Finja-sjön, der banan med lika fördelar i tekniskt hänseende kunde fortsättas inåt Småland antingen efter Laga-å-dalen eller mera i östlig riktning. Med särskild hänvisning till den i jernvägskomitéens betänkande förekommande utredning angående Södra stambanans sträckning från sjön Stråken i *norr* till Finja-sjön i *söder*, yttrade Kongl. Maj:t vidare, att, sedan det numera befunnits verkställbart att draga Södra stambanan direkt till Vetterns strand och Jönköping, viktiga skäl förefunnos för banans fortsättning derifrån i mera östligt läge, än hvad i Kongl. Maj:ts proposition vid nästföregående riksdag föreslagits; ty, under förutsättning att en jernväg framdeles komme att från Vestra stambanan i Södermanland utläggas i sydlig riktning och genomlöpa Östergötland, skulle en sådan jernväg i trakten af Nässjö finna en lämplig och naturlig anslutningspunkt till Södra stambanan och begge dessa jernvägar, utan behof af de förut föreslagna särskilda bibanorna, med deras till en del svåra och nästan äfventyrliga terrängförhållanden, förbindas med rörelsens hufvudort i denna trakt, Jönköping. Landets södra och östra landskap komme derigenom i närmare förbindelse med hvarandra och med hufvudstaden, hvars afstånd från södra Sverige skulle i högst betydlig mån förkortas, sedan en jernväg genom Östergötland blifvit fullbordad. Derjemte och oafsedt de fördelar, som vore beroende af sistnämnda jernvägsanläggning, skulle Södra stambanans ledning till Jönköping och dess nu föreslagna östligare

läge mera i midten af landet samt uti en fruktbarare och folkrikare trakt lända till gagn för ett vidsträcktare område och en större rörelse samt särskildt bereda åt Sveriges på kommunikationer vanlottade sydöstra del en lättad möjlighet att komma i jernvägsförbindelse med andra delar af landet.

Vid betraktande af dessa förhållanden ansåg Kongl. Maj:t olägenheten af den omväg från rikets sydligaste orter till de vestra och, så länge jernväg genom Östergötland icke blifvit bygd, äfven till de norra, som skulle uppkomma genom Södra stambanans anläggning uti ifrågavarande östligare sträckning i stället för den förut föreslagna Lagalinien, samt den häraf jemväl följande högre kostnaden för Södra stambanan, när denna ensamt afsåges, väsendtligen öfvervägas af den östligare banrigtningens ofvan antydda allmänna fördelar. Kongl. Maj:t föreslog för den skull, att Södra stambanan skulle ledas från sjön Stråken genom Jönköping öfver Tenhult till trakten af Nässjö och derifrån vidare i närheten af och förbi sjön Salen till Finja-sjön och meddelade dervid, att kostnaden för banans fullbordande i denna sträckning enligt Komitéens beräkning utgjorde: från Finja-sjön till Nässjö, 18 mil, 11,526,411 Rdr, och från Nässjö genom Jönköping till Stråken, 6,90 mil, 5,335,640 Rdr; förutom 826,000 Rdr till den redan påbörjade banan mellan nämnda sjö och Falköping; och således inalles 17,688,051 Rdr. Kongl. Maj:t ansåg slutligen, att de nu äskade anslag af 25,000,000 Rdr, till Statens jernvägsbyggnader, lämpligen borde fördelas jemnt på hvarterdera af de fyra åren 1860—1863, eller med 6,250,000 Rdr på hvarje; dock med rättighet för Kongl. Maj:t att för hvarterdera af de tre första åren,

ifall omständigheter vid arbetenas utförande eller i öfrigt skulle dertill föranleda, använda högst 500,000 Rdr, som då komme att utöfver årsanslaget afräknas å sista årets anslag.

Ständernas
jernvägsbe-
slut vid
1859—60 års
riksdag.

I sin den 6 Juni 1860 aflåtna, underdåniga skrifvelse, angående fortsatt utförande af jernvägsarbeten för Statens räkning och anvisande af dertill erforderliga medel, förklarade sig Rikets Ständer till Kongl. Maj:ts pröfning och afgörande öfverlemna frågan om bestämmandet af den rigtning af *Vestra* stambanan, för hvilken anslag nu beviljades, och anvisade de för fullbordande af ifrågavarande bana från Stockholm öfver Södertelje och Katrineholm till Töreboda vid Göta kanal erforderliga medel till ett belopp af 15,796,889 Rdr.

I afseende på föreningsbanan emellan Örebro och *Vestra* stambanan hade Rikets Ständer vunnit den öfvertygelsen, icke blott att anläggningen af denna bana samtidigt med nämnda stambana i ekonomiskt hänseende skulle medföra högst väsendtliga fördelar, utan äfven att sagda föreningsbana vore för landet i sin helhet af den vigt och betydelse, att den borde genom Statens försorg utföras; men då den förutsättning skäligen borde kunna göras, att, till förminskande härvid af kostnaderna för det allmänna, de som komme att af jernvägsanläggningen i första rummet hemta nytta, icke ville undandraga sig att kostnadsfritt för staten upplåta den jord, som erforderades för bangårdsbyggnaderna i Örebro, fästade Rikets Ständer, då de nu för anläggning af en sammanbindningsbana från *Vestra* stambanan i trakten af Hallsberg till Örebro beviljade det af Kongl. Maj:t äskade belopp,

1,762,479 Rdr, dervid det vilkor, att byggnadstomt för bangården i Örebro skulle kostnadsfritt för Staten upplåtas.

Beträffande åter *Södra* stambanan beslöto Rikets Ständer, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, att banan skulle i sin fortsättning ledas från sjön Stråken genom Jönköping öfver Tenhult till trakten af Nässjö och derifrån vidare förbi och i närheten af sjön Salen till Finjasjön, och anvisade intill 1863 års slut, enligt den nådiga propositionen, till banans fortsättning från Finjasjön, i riktning åt Jönköping, 6,000,000 Rdr samt till jernvägsarbetena emellan Falköping och Jönköping 1,440,632 Rdr.

I likhet med hvad vid nästföregående riksdag egt rum, och med hvad Kongl. Maj:t äfven föreslagit, öfverlemnade Rikets Ständer också nu åt Kongl. Maj:t att vid jernvägsarbetenas utförande närmare bestämma de orter, som hvarje statsbana eller bandel, hvartill anslag blifvit beviljadt, skulle genomgå och de ställen den borde anlöpa, samt medgåfvo, att Kongl. Maj:t skulle ega att till en början, för ändamål, gemensamma för olika stambanor, anordna medel utan omedelbart skeende fördelning emellan särskilda banor, samt att använda det öfverskott, som kunde finnas uppkomma å ett stambanearbete till att fylla den brist, som å ett annat möjligen kunde uppstå.

Derjemte beslöto Rikets Ständer i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts nådiga förslag, bland annat, att kommenderingar ur indelta arméen äfven framgent skulle få användas för verkställandet af arbeten å Statens jernvägsbyggnader under de i Rikets Ständers underdåniga skrifvelse den 16 September 1857 upptagna vilkor, samt att de 25,000,000 Rdr, som Rikets Ständer

nu anslagit till Statens jernvägsbyggnader, skulle utgå med en fjerdedel under hvar och ett af de fyra åren 1860—1863, dock med rättighet för Kongl. Maj:t att för hvardera af de tre första åren, ifall omständigheter vid arbetets utförande eller i öfrigt skulle dertill föranleda, använda utöfver årsanslaget högst 500,000 Rdr, som i detta fall komme att å sista årets anslag afräknas, äfvensom att, i händelse åter under något år det bestämda anslaget icke skulle komma att till fullo användas, återstoden finge af Kongl. Maj:t för påföljande års arbeten disponeras. Å 1860 års anslag skulle likväl afräknas så väl de, enligt Rikets Ständers underdåniga skrifvelse den 15 Februari samma år redan beviljade 500,000 Rdr för fortsättning af arbetena mellan Stockholm och Katrineholm, som äfven det belopp af 600,000 Rdr, hvilket Rikets Ständer, enligt underdånig skrifvelse den 28 April meranämnda år, särskildt anvisat för vidtagande af förberedande åtgärder i och för de jernvägsarbeten, som under då pågående riksdag kunde komma att beslutas.

Jernvägs-ar-
betenas fort-
gång intill
1862—1863
års riksdag.

Då Rikets Ständer sammanträdde till riksmöte hösten 1859, voro, enligt hvad redan nämnt är, af Vestra stambanan sträckan från Göteborg till Göta kanal, 17,1 mil, öppnade för allmän trafik och linierna från Göta kanal till gränsen mellan Skaraborgs och Örebro län, samt från Stockholm till Katrineholm under arbete.

Om den skyndsamhet och framgång, hvarmed jernvägsbyggandet alltjemt bedrefs, vittna de korta mellantiderna mellan den ena nya sträckans efter den andra upplåtelse för allmänna rörelsen.

Den 1 December 1860 öppnades för trafiken banan

mellan hufvudstaden och Södertelje öfre station vid Saltskog, 3,2 mil, och utgreningen derifrån till Södertelje stad, 0,1 mil. Den trafikerade sträckan förlängdes den 1 Juni 1861 med 1,1 mil eller till Järna, den 1 Oktober samma år med 1,6 mil, eller till Gnesta: den 15 Maj 1862 med 0,9 mil, eller till Björnlunda, och den 1 påföljande Augusti med 2 mil, till Sparreholm, beläget 8.8 mil från Stockholm. Samma dag uppläts hela sträckan mellan Göta kanal och Hallsberg, 7 mil, samt föreningsbanan från denna station till Örebro, 2,3 mil, eller tillsammans 9,3 mil, till allmänhetens begagnande. Endast sträckan mellan Hallsberg och Katrineholm återstod nu att fullända, och å denna kunde arbetena till följd af god tillgång å arbetare och en i allmänhet gynnsam väderlek, påskyndas, så att Vestra stambanan i hela sin längd den 4 November 1862, kort efter det att Ständerna sammanträdte till 1862—1863 års riksdag, af Konungen i Ständernas närvaro högtidligen invigdes och derpå den 8:de samma månad för trafiken öppnades. Jernvägstrafiken mellan Stockholm och Göteborg tog sålunda sin början ett helt år tidigare än hvad i Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Rikets Ständer vid nästföregående riksdag kunnat förutsättas.

Genom denna första stambanas öppnande för trafiken var ett af de med beslutet om jernvägsanläggningar förenade syftemål vunnet: åstadkommandet af en snabb och under alla årstider tillgänglig kommunikationsled mellan Östersjöns och Nordsjöns stränder och mellan landets båda vid dessa haf belägna hufvudorter. Och genom valet af föreningsdagen den 4 November för banans invigning, gafs en antydning om banans stora betydelse för samfärdseln mellan brödralanden, hvilkas hufvudstäder, ehuru den

sammanbindande länken ännu saknades, likväl redan genom den Vestra stambanan fördes så betydligt närmare hvarandra.

Den nu fullbordade Vestra stambanan, hvars längd mellan Stockholm och Göteborg är 42,6 mil, utgör med bibanan Hallsberg—Örebro, 2,3 mil, och bibanan till Södertelje, 0,1 mil, en sammanlagd sträcka af 45 mil.

Kostnaden för Vestra stambanan med utgrening till Örebro uppgick, enligt vid 1863 års slut, efter verkställandet af åtskilliga återstående kompletteringsarbeten och expropriationer, upprättadt bokslut till 37,654,368 Rdr, hvaraf Rikets Ständer anslagit 37,504,368 Rdr och Stockholms stad, såsom bidrag till bangårdsanläggningen å den s. k. Fatburs-sjön i Södermalm, med det förbehåll att hela detta kärr blefve igenfyldt, lemnat 150,000 Rdr.

Å Södra stambanan hade arbetena under i allmänhet gynnsamma förhållanden, fortgått å hela den sträcka, hvar till medel vid 1859—1860 års riksdag blifvit anvisade, eller intill norra ändan af sjön Salen i Kronobergs län. Den 1 December 1860 utsträcktes trafiken från Sösdala till Hessleholm, på en längd af 1,4 mil, och den 1 Augusti 1862 öppnades en sträcka af 4,8 mil till Elmhult, första stationen inom Kronobergs län, 12,6 mil från Malmö. Före 1862 års utgång utsträcktes trafiken till Liatorp, 1,4 mil norr om Elmhult. Å Södra stambanans norra del hade arbetena hufvudsakligast pågått mellan Falköping och den 3,5 mil derifrån belägna stationen Mullsjö, dit banan från Falköping öppnades för trafiken den 8 November 1862, samtidigt med Vestra stambanan mellan Stockholm och Göteborg, så att *sammanräknade längden af de för trafik öppnade stambanorna var vid 1863 års början 62,5 mil.*

Härförutom voro en del terrasserings-arbeten utförda såväl emellan Mullsjö och Jönköping, som emellan Liatorps och Alfvastads stationer.

Sammanlagda beloppet af alla de för Statens jernvägar beviljade anslagssummor, från och med banornas påbörjande intill 1862 års slut, utgjorde 52,500,000 Rdr, eller med afdrag af de 400,000 Rdr, som vid redogörelsen för de vid 1856--1858 års riksdag beviljade anslag blifvit omnämnda, 52,100,000 Rdr. Af dessa medel hade till och med år 1862 åtgått till Vestra stambanan 37,129,637 Rdr 27 öre, till Södra stambanan från Malmö 10,533,567 Rdr 32 öre och till Södra stambanan från Falköping 2,827,646 Rdr 72 öre, eller tillsammans 50,490,851 Rdr 31 öre.

Jernvägsan-
slag intill
1862 års slut.

Häruti ingå ej kostnaderne för de vidlyftiga undersökningar som föregått banornas anläggning. Dessa utgingo såsom extra anslag och utgjorde, efter hvad på sina ställen blifvit omtaladt, 108,000 Rdr i och för 1856 års Jernvägskommitées arbeten och 150,000 Rdr till de fortsatta jernvägsundersökningar, som verkställdes af 1858--1869 års Jernvägsundersöknings-komité.

Dessutom godtgjordes under år 1862, af 6:te Hufvudtitelns anslag till extra utgifter, kostnaderna för en särskild utredning af lämpligaste rigtningen för en jernväg norr ut från hufvudstaden.

Då nemligen den Vestra stambanan nalkades sin fullbordan och man allmänt hyste den åsigten, att jernvägsbyggandet borde fortgå till dess hufvudlinierna för kommunikationen inom mellersta och södra Sverige blefve fulländade, rigtade sig uppmärksamheten närmare på de banor, som nu stode i ordningen att företaga. Det lifli-

gaste intresset visade sig för den blifvande Norra stambanan, och enär denna blifvit föreslagen att dragas antingen öster eller vester om Sigtuna-fjärden samt särskildt framställning gjordes från flera i Mälareprovinserna boende personer om undersökning hvilkendera af dessa riktningar vore att föredraga, förordnade Kongl. Maj:t den 7 Mars 1862 en Komité för att anställa de till denna frågas utredning nödiga statistiska och ekonomiska undersökningar, hvarvid jemväl borde af komiterade tagas i öfvervägande dels frågan om banans lämpligaste anslutningspunkt till Gefle—Dala-jernvägen, dels ock de fördelar och olägenheter, som ansågos uppkomma, å ena sidan om banan, på sätt föreslaget vore, i Stockholm förenades med Vestra stambanans bangård å Södermalm, och, om å andra sidan hon utginge från lämpligt ställe å Norrmalm utan en sådan förening: afgaf denna komité sitt betänkande den 17 Juni samma år.

Kongl. Maj:ts
Proposition
och Ständer-
nas beslut vid
1862—1863
års Riksdag.

Till de på hösten 1862 sammanträdande Ständerna afgaf Kongl. Maj:t den 23 November sin Proposition om jernvägsbyggnadernas fortsättning, med förslag till såväl den Södra stambanans fulländning som påbörjandet af den Norra stambanan, den i närmaste sammanhang med denna stående sammanbindningsbanan genom Stockholm, samt den Nordvestra och den Östra stambanan.

Till fullbordande af Södra stambanan i dess redan fastställda riktning från Mullsjö till närheten af sjön Salen äskade Kongl. Maj:t 10,250,000 Rdr. — Rikets Ständer ansågo dock att härifrån borde afdragas de bidrag i penningar och jord, åtskilliga jordegare inom Vestra och Albo härader utfäst sig att lemna, och beviljade, då dessa beräknats uppgå till 100,000 Rdr, endast

10,150,000 Rdr, hvaraf 3,815,000 Rdr skulle utgå redan 1863, samma år de beviljades, på det att banan måtte fulländas så skyndsamt som utan olägenhet läte sig göra.

Den *Norra* stambanan ansåg Kongl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad nyssnämnde Komité föreslagit, böra från Stockholm ledas vester om Sigtunafjärden till Örsundsbro med en sidobana derifrån till Upsala, vidare från Örsundsbro i vestlig rigtning till trakten af Sevalle kyrka samt derifrån genom Sala till någon lämplig punkt inom Dalarne. Då Kongl. Maj:t vidare fann den del af banan först böra byggas, hvarigenom hufvudstadens jernvägsförbindelse med Upsala komme till stånd föreslog Kongl. Maj:t, att Rikets Ständer måtte för utförande af jernvägen mellan Stockholm, Örsundsbro och Upsala bevilja det dertill, efter afdrag af enskilda jordegares erbjudna bidrag i penningar och mark, erforderliga belopp, utgörande i jemnad summa 5,850,000 Rdr.

I sitt svar på den nådiga propositionen förklarade sig Rikets Ständer hafva, efter sorgfällig pröfning af de flera olika förslag, som blifvit framställda, och på hufvudsakligen enahanda skäl, hvilka af såväl Chefen för Statens jernvägsbyggnader uti hans år 1856 afgifna utlåtande, som af Kongl. Maj:t uti Dess till Rikets Ständer samma år aflåtna proposition, äfvensom af 1858 års Jernvägskomité och en del öfrige vederbörande blifvit anförda för *Norra* stambanans framdragande *öster* om Sigtunafjärden, funnit sistberörda förslag böra företrädesvis vinna afseende; hvar dan de, utan att då besluta angående banans vidare utsträckning, för *Norra* stambanans byggande från Stockholm till Upsala, *öster* om Sigtunafjärden, anvisade det härför erforderliga, till 4,672,000 Rdr beräknade belopp.

Beträffande lämpligaste sättet för anläggande af en *jernbana genom hufvudstaden*, i ändamål att sammanbinda Vestra stambanans ändpunkt å Södermalm med bangården för den blifvande Norra stambanan, erinrade Kongl. Maj:t först, hurusom den år 1858 i nåder förordnade Jernvägskomité, jemte uttalanden af den åsigt, att å norra sidan ingen lämpligare punkt för stationsgård finnes att tillgå, än trakten af Röda Bodarne nära Clara sjö, framställt det förslag, att föreningsbanan emellan en här anlagd bangård och den redan varande stationen å Södermalm skulle utgå från jernvägslinien mellan Liljeholmen och nämnda station, straxt söder om stationen, samt genom en tunnel, utsprängd för dubbel bana, under de södra bergen framdragas uti en båge af 2,000 fots radie till och inpå vestra hörnet af jernvågen, derifrån ledas på en bank öfver Riddarfjärden, genom östra ändan af Lindska huset vid Munkbron, öfver Riddarholmskanalen och f. d. Geijerska tomten, utmed kajen vid Riksgälds-Kontorets hus, till Norrström samt vidare öfver vestra hörnet af Strömsborg till Tegelbacken vid Clara sjö, hvarifrån linien genom några mellanliggande tomter skulle fortsättas till en öppen plats norr om gamla Kungsholmsbrogatan. Öfver Riddarholmskanalen skulle banan ledas på en murad upphöjning, försedd med hvalf för kommunikationen derunder å kanalen, på hvilken upphöjning en gata borde anläggas mellan Flugmötet och Riddarholmen. För banans dragning öfver Norrström skulle byggas två broar af jern, hvardera med tre spann af 100 fot på stenpelare, hvarjemte utfyllning skulle ske i Clara sjö, för inrättande af en tillräckligt rymlig bangård, på vestra sidan försedd med lastkaj. Från denna bangård komme banan att fortsättas i terrängens

plan till den öppna platsen norr om Gamla Kungsholmsbrogatan midt för Trädgårdsföreningens lokal, der verkstäder, lokomotivstallar och förrådshus skulle uppföras.

I denna plan hade Chefen för Statens jernvägsbyggnader sedermera föreslagit åtskilliga förändringar, åsyftande dels att banans lutning uti tunneln under södra bergen skulle minskas från 1 fot på 80 eller 85 till 1 fot på 100, under en krökningsradie af 1,400 fot, hvarigenom den å Statens stambanor i allmänhet tillåtna starkaste lutning icke öfverskredes, dels ock att i stället för bank bro skulle anläggas öfver Riddarfjärden mellan jernvågen och Köttorget, hvarjemte från hufvudbanan sidospår skulle utläggas till Stadsgårdshamnen, Skeppsbron, Kornhamnstorg, Munkbrötorget, kajen utefter Riddarholmen samt till ett nytt rymligt salutorg, norr om Gamla Kungsholmsbrogatan, i hvilken sednare vidsträckta och nu obebyggda trakt tillfälle finnes att anlägga en för Norrmalms aflägsnare delar väl behöflig, men hittills saknad båthamn, äfvensom magasin m. m.

Kostnaden för denna jernvägsförbindelse från och med dess afvikelse från linien söder om Södermalms station till och med öfvergången af Gamla Kungsholmsbrogatan, hufvudstationen vid Clara sjö inbegripen, hade blifvit beräknad till 3,070,000 Rdr, af hvilken kostnadssumma 960,000 Rdr skulle åtgå för linien till jernvågen genom tunneln; 610,000 Rdr för banan från Tegelbacken, stationen inberäknad, till Gamla Kungsholmsbrogatan, samt 1,500,000 Rdr för den egentliga sammanbindningsbanan mellan jernvågen och Tegelbacken.

Detta förslag hade 1862 års Komité, med undantag af en ledamot, som ansåg att Nybrohamnen borde blifva

norra stambanans utgångspunkt och att beslutet om en sammanbindningsbana skulle uppskjutas intill dess nämnda stambana kommit till utförande, förordat och hemställt, att detsamma måtte bringas till utförande samtidigt med Norra stambanans anläggning.

Med afseende å den framstående vikt, de särskilda till hufvudstaden ledande stambanornas förening med hvarandra skulle få, ej mindre för rörelsen emellan landets olika delar än för den direkta trafiken till hufvudstaden, hvars förnämsta hamn- och saluplatser skulle komma i förbindelse med denna jernväg, och med hänvisande till den fullständiga utveckling af skälen för detta arbetes utförande och för dess företagande samtidigt med norra stambanan, sednaste Jernvägs-Komités betänkande innehöll, äskade Kongl. Maj:t, till en sammanbindningsbana genom Stockholm med stationsgård vid Röda Bodarna, det härför beräknade belopp af 3,070,000 Rdr, hvilken summa, i och för detta ändamål, af Ständerna också anvisades.

I afseende på *Nordvestra* stambanan erinrade Kongl. Maj:t derom, att en jernvägsförbindelse mellan de förenade rikenas hufvudstäder utgjorde en vigtig länk af det svenska jernvägssystemet och innefattade ett för begge folken eftersträfvansvärdt mål. Genom en sådan förbindelses tillvägabringande skulle icke blott vigtiga fördelar i militäriskt afseende vinnas och varu-utbytena mellan de båda rikena väsendtligen underlättas, utan ock utvecklingen af de unionella förhållandena mellan brödrafolken på ett kraftigt sätt befrämjas. Sedan numera *Vestra* stambanan hunnit fullbordas och inom Norge jernbanan från *Christiania* till *Kongsvinger* äfven blifvit för allmänna rörel-

sen öppnad, syntes tiden vara inne att begynna arbetena å den Nordvestra stambanan. Då likväl, enligt till Kongl. Maj:t ingifna underdåniga framställningar, stridiga åsigter inom Wermland uttalat sig angående ändamålsenligheten af den för ifrågavarande stambana föreslagna sträckning från Christinehamn genom det inre af provinsen, ansåg Kongl. Maj:t banans rigtning från dess utgångspunkt å Vestra stambanan nu icke böra fastställas längre än till nämnda stad; och föreslog Kongl. Maj:t alltså Rikets Ständer, att under påföljande statsregleringsperiod anvisa för arbetena å linien från Porla, i närheten hvaraf denna stambana komme att utgå från den Vestra, öfver Degerfors till Christinehamn 2,410,000 Rdr, med hvilket belopp jernvägen från stambanan till Degerfors borde, enligt uppgjord beräkning kunna utföras, enär en betydlig del af den för banan erforderliga mark komme att utan ersättning afträdas.

Utöfver hvad Kongl. Maj:t sålunda föreslagit, blef det emellertid hos Rikets Ständer yrkadt, att hela den för vägen mellan Vestra stambanan och Christinehamn nödiga kostnadssumma, af 1858 års Jernvägskomité beräknad till 5,527,099 Rdr, borde anvisas för denna jernvägsanläggnings fullbordande under nästpåföljande statsregleringsperiod, och funno Rikets Ständer, med afseende å vigten deraf att Vestra stambanan ju förr desto hellre sattes i beröring med sjön Wenern, samt å andra för Nordvestra stambanans snara fullbordande högst talande skäl, för godt att till sistnämnda stambanas framdragande från lämplig punkt på Vestra stambanan i trakten af Porla öfver Degerfors till Christinehamn, bevilja den härtil erforderliga kostnadssumma, utgörande, efter afdrag af

det för expropriationer beräknade belopp, 153,900 Rdr, i rundt tal 5,374,000 Rdr.

Kongl. Maj:t ansåg det jemväl vara angeläget, att Nordvestra stambanans ändpunkt mot Norge blefve bestämd, och enär de undersökningar, hvilka inom Norge nyss förut egt rum för utrönande af tjenligaste stället för de norska och svenska jernvägsliniernas sammanbindning, bekräftat lämpligheten af det primitivt föreslagna i närheten af Edda glasbruk, samt då Arvika, dit segelled med liflig rörelse och ordnad ångbåtsfart redan funnes, måste, på sätt 1858—59 års Jernvägskomité jemväl antagit, anses vara en punkt, som borde beröras af stambanan, hvilken rigtning denna än för öfrigt erhöile, fann Kongl. Maj:t linien mellan riksgränsen och Arvika nu böra definitivt antagas; hvarför Kongl. Maj:t också föreslog Rikets Ständer att — under förutsättning att medel för Kongsvingerbanans utsträckning mot riksgränsen beviljades af Norska Storthinget — till påbörjande af de arbeten å sträckan mellan Arvika och riksgränsen, hvilkas fulländning fordrade längre tid, anvisa 600,000 Rdr, jemte blifvande räntevinst å Statslånefonden, beräknad till omkring 400,000 Rdr.

Till denna Kongl. Maj:ts framställning lemnade Rikets Ständer sitt bifall, och anhöllo derjemte, att Kongl. Maj:t tacktes, innan framställning till Rikets Ständer vid derpå följande riksdag egde rum om fortsättande af arbetena å Nordvestra stambanan, låta verkställa förnyade undersökningar för utrönande af banans lämpligaste sträckning mellan Christinehamn och Arvika.

Till påbörjande af *Östra* stambanan från Katrineholm öfver Norrköping och Linköping vester om sjön Sommen

till trakten af Nässjö, föreslog Kongl. Maj:t Rikets Ständer att anvisa det för anläggningen af sträckan mellan Katrineholm och Norrköping erforderliga belopp, i jemnadt tal 4,135,000 Rdr, till hvilken framställning Ständerna i så måtto lemnade bifall, att de med afdrag af expropriationskostnader, approximativt beräknade till 105,000 Rdr, för ändamålet anvisade en summa af 4,030,000 Rdr.

Samtliga de anslag, som beviljades vid 1862—1863 års riksdag för Statens jernvägsbyggnader intill 1866 års slut, uppgingo således till en summa af 27,896,000 Rdr, förutom nyssberörda vinstmedel. Deraf ställdes till Kongl. Maj:ts förfogande under 1863, såsom förut är nämndt, till fullbordande af Södra stambanan 3,815,000 Rdr, af hvilka 2 millioner förskottsvis af Ständerna anordnades den 4 Februari med särskildt afseende på skyndsamt fullbordande af linien Mallsjö—Jönköping, och resten sednare på året — samt till förberedande arbeten å de beslutade nya stambanorna ett förskottsanslag af 750,000 Rdr. Återstoden af anslagssumman skulle, enligt Rikets Ständers beslut, utgå med 7,777,000 Rdr för hvardera af åren 1864, 1865 och 1866, med rättighet dock för Kongl. Maj:t att, ifall omständigheterna skulle dertill föranleda, utöfver det för de tvenne förra åren bestämda anslag, använda högst 1,000,000 Rdr, som då komme att afräknas på 1866 års anslag.

I sammanhang med de anslag, som vid denna riksdag beviljades för stambanebyggnaderna bör äfven omnämnas, att ett särskildt belopp af 2,862 Rdr 29 öre anvisades af Ständerna till betäckande af kostnaderna för undersökningar som, med anledning af under Ständernas öfver-

läggningar väckta förslag, anställdes för Norra stambanans framdragning från trakten af Husby eller Odensala öfver Ericssund till Grens socken.

Vid beviljandet af dessa anslagssummor medgäfvos Rikets Ständer, i likhet med hvad under nästföregående riksdag egt rum, att Kongl. Maj:t skulle ega att, vid jernvägsarbetenas utförande, närmare bestämma de orter, som hvarje statsbana eller bandel, dertill anslag var beviljad, skulle genomgå, att till ändamål, gemensamma för olika stambanor, anordna medel, utan omedelbart skeende fördelning mellan särskilda banor, samt att använda det öfverskott, som kunde finnas uppkomma å ett stambanearbete, till att fylla den brist, som å ett annat möjligen kunde uppstå, äfvensom att af byggnadsanslaget få använda hvad som erfordrades till anställande af undersökningar med afseende å framtida fortsättande af de föreslagna stambanorna inom de trakter, der yrkanden om banornas utläggning i olika riktningar blifvit framställda, utan att frågorna vid samma riksdag kommit till afgörande. Derjemte förklarades intet hinder möta mot användning af kommenderingar ur arméen till Statens jernvägsbyggnader, på de villkor, som vid 1857 års riksdag blifvit bestämda.