

BIHANG till NORRKÖPINGS TIDNINGAR.

Onsdagen den 24 Oktober 1855.

P. M.

angående Jernvägars anläggande inom Östergötland.

Redan en lång följd af år har uppmärksamheten inom fäderneslandet varit fäst på behovet af förbättrade kommunikations-medel, och ej obetydliga uppföringar för deras vinnande hafva såväl af staten, som af enskilda, blifvit gjorda. Så länge man i det öfriga Europa icke egde andra dylika anstalter, än de afven hos oss befintliga, kunde det och vara tillräckligt att rigta sin omtänka på förbättringen af dessa. Ett annat förhållande har inträffat, sedan ett snart temligen fullständigt jernvägsnät hunnit utbreda sig öfver de länder, med hvilka vi, i industriell hänseende, stå i närmaste beröring. Alla de näringsgrenar, vid hvilka bedrifvande produktens förande till skeppnings- eller försäljningsort så väl i afseende på kostnad, som tid, ingår såsom hufvudsak, — och af denna beskaffenhet äro Sveriges alla väsendigtaste näringar, — måste dererfort utöfna en allt för öppen strid med sina medtillfälliga främmande länder, till dess afven vi förmått tillägga oss det nya hjälpmedel — jernvägar — hvars verksamhet till industriens lifvande och utveckling redan af erfarenheten är fullt ådagalagd.

Inom fäderneslandet torde knappast något landskap vara i större behov deraf än Östergötland. Ifrå frambärings nämligen alla de alster, som äro för Sverige väsendigt. Jordmånen fruktbart; det stora värdet af bergshandterings alster; de betydliga, men ändå till sednare tid med föga vinst anslåda skogarne i länets sydliga del, samt slutligen den omständigheten, att detta landskap inom sig eger en af rikets största handels- och fabriksstäder och dess största mekaniska verkstad; allt detta framkallar här en varomsejning, hvilken gör behovet af lättade kommunikations-medel så mycket kända. Men jordens beskaffenhet försvårar underhållandet af de vanliga landsvägarne, och den sjelfsegande allmogens upplysning redan länge gjort densamma obemägen, att genom forskning bereda sig en förtenst, som endast på det viktiga jordbrukets bekostnad är att vinna. Ännu mera tryckande skall missförhållandet blifva, om, såsom man ändock måste hoppas, tillverkningen af brännvin, — hvars tillväxt till stor del måste sökas i den lätthet, hvarmed denna vara i jämförelse med de för dess frambringande använde naturlister, kan transporteras, — genom en upplyst lagstiftning bannas, och således spanmålshandeln, hitills underordnad handeln med brännvin, vinner det lif och den utsträckning, som bördigheten af Östergötlands jord gifver grundad anledning att förvänta.

Dessa åsikter äro ingalunda nya. Öfvertygelsen om deras riktighet framkallade redan för mer än trene år sedan förslaget att bilda ett bolag, till anläggande på enskild bekostnad af en jernväg mellan städerna Linköping och Norrköping. Fullständiga undersökningar verkställes, ritningar och kostnadsförslag uppgjordes; men döden bortryckte den man, som varit själen i företaget; öfverensstämmelse heller vilkoren för densamma med de grunder för jernvägars anläggande inom fäderneslandet, som af Konung och Ständer blefvo fastställda, hvarför det redan för ändamålet bildade Bolagets verksamhet tills vidare måste upphöra.

Den tid är likväl snart inne, då något måste göras. En riksdag stundar, under hvilken jernvägsfrågan behandlings blir för hela fäderneslandet af yttersta vikt, och om Östergötlands önskingar dervid i någon mån skola göra sig gällande, måste dess mening uttalas, innan planen för de nästföljande årens arbeten blir fastställd eller åtminstone så förberedd, att möjligen önskvärda jemkningar deri ej utan svårighet och verkliga olägenheter kunna åstadkommas.

Ett sammanträde af dem, som för saken nitäska, blir således nödigt. Det är klart, att ej alla enskilda önskingar kunna vinna framgång, eller alla enskilda fördelar lika beföras, men då innevärdarne från skilda delar af länet få ett tillfälle att meddela sin med hvarandra, skall under deras gemensamma öfverläggningar snart framstå, hvad som för alla är lika önskvärdt och gagneligt. samt sålunda föreningspunkter vinnas, omkring hvilka, då andan är god, enskitheterna lätt torde låta sig sammanjemka till eniga åsikter och beslut. Då emellertid frågan här måste blifva, icke blott hvilka jernvägar, som för Östergötland särskildt kunde vara mest behöfliga, utan att införa afven detta landskap i det system af jernvägar, som på statens bekostnad komma att anläggas, måste saken betraktas från en mer omfattande synpunkt, än den måhända hitills i allmänhet har blifvit sedd, och ännu tagas i öfvervägande, att hvilka en eller annan icke torde hafva egen tillräckligt uppmärksamhet.

Af sådan anledning, samt såsom en ledning för blifvande öfverläggningar, har man ansett det vara af vikt att försöka, och till ett mera allmänt begrundande sprida, ett svar på frågan:

Hvilka äro Statens — och hvilka äro Östergötlands — intressen med afseende på sträckningen af jernvägar inom detta landskap? Kunna dessa intressen förnas, och på hvad sätt?

För att besvara denna fråga, så vitt hon rör Statens, är det nödigt att göra sig reda för de grunder, som i allmänhet vid jernvägars anläggande på dess bekostnad måste följäs.

I detta hänseende torde vara obestriddt, att systemet för de blifvande jernvägarne måste göras så omfattande, som våra lokala förhållanden fordra och Statens tillgångar medgifva, samt med blicken så fäst på framtiden, att icke det, som nu göres, — afven om det må anses nöjaktigt motsvara stundens behof, — kan befinnas mindre ändamålsenligt, möjligen till och med hinderligt, vid vårt kommunikations-väsendes framtida utveckling. Der tillgångarne äro så begränsade, som förhållandet hos oss ännu torde vara, bör följaktligen med största sorgfällighet iakttagas, att inga små, tillfälliga intressen få vid jernvägsstyrelsens fastställande göra sig gällande. Alla anspråk kunna ej tillfredsställas, men rättvisa kan och bör Staten alltid utöfva, och denna fordrar oerterförligt, att sedan Staten börjat anlägga jernvägar, dessa också måste i lika måtto utsträckas till hvarje större del af landet, der lokala och öfriga förhållanden göra deras anläggande möjligt och önskvärdt, afven som att arbetet, så vitt möjligt är, samtidigt företages på skilda punkter, så att de fördelar, jernvägarne åstadkomma, nägorlunda jemt fördelas, och ej industriens lifvande inom en ort medför dess undergång inom en annan.

Af de beslut, Konung och Ständer gemensamt i ämnet fattat, torde få antagas, att de jernvägsstamlinier, hvilka anläggande på Statens bekostnad redan börjat, komma att förena hufvudstaden med Göteborg och Malmö. Man har vid beslutet härom utgått från den rigtiga grundsats, att de af Staten anslåda Stambanor skola bilda de stora pulsåderna för landets rörelse, så att medelst dem icke blott skilda orter komma med hvarandra i en hastig och lätt förbindelse, i och för utbytet af hvaraderas produkter, utan och att landets öfverskott af sådana så skyndsamt och lätt, som förhållandena medgifva, må kunna foras till de orter, från hvilka de af der befintliga afnämne bringas i verdensmarknaden.

För ett ändamålsenligt anläggande af en jernväg är det likväl icke nog, att dess ändpunkter äro väl valde. Vägen måste och mellan dem föras efter rigtiga grunder; uppstälde med afseende på kostnad och dermed åstadkommen allmän nytta. Under förutsättning att ej i något fall sparsamheten får sträckas derhän, att arbetet förlorar i ändamålsenlighet och varaktighet, är obestriddt att, der lokala hinder ej möta, den lägsta möjliga kostnad uppstår, då vägen ledes så rakt mellan ändpunkterna, som förhållandena medgifva. Att detta bör ske, måste så mycket hvidre blifva en hufvudsaklig grundsats för anläggningen af jernbanor på Statens bekostnad, som hvarje onödig förlängning af en sådan bana för Staten icke blott för ögonblicket medför en större utgift, utan framgent en ökad underhålls- och drift-kostnad, afven som den måhända ett århundrade eller mera fortfar, att för de enskilda, som å banan färdas eller skicka varor, medföra ökade utgifter och förlust af tid.

Den framställda satsen lider emellertid vissa begränsningar och inskränkingar. Man kunde t. ex. tänka sig, att kusten mellan Stockholm och Malmö vore jemn och bildade en rät linie. Den jernväg, som till bästa pris skulle kunna mellan dessa städer anläggas, måste i sådant fall följa kusten, men en sådan anläggning vore felaktig af trene skäl: det första, att kostnaden nedlades till underligt lågt af en förbindelse, som framför de flesta blifvit af naturen gynnad, således vore åtminstone relativt origtigt använd; det andra, att jernvägen erhöit landtillförel och gagnade landet blott på sin ena sida, således gjorde blott hälften af den nytta, en genom midten af landet gående bana kunde frambringa, såsom följd hvaraf också inkomsterna af en sådan anläggning skulle blifva alltför ringa. Man ledes häraf öfvetungit till en annan grundsats för stambanornas anläggande, nämligen att de böra leda genom landets inre delar, och, så vitt sig lämpligen göra låter, midt emellan de vatten, hvilka med hafvet ega naturlig eller konstgjord förbindelse.

Det torde vara öfverflödigt att i öfrigt fästa uppmärksamheten derpå, att så väl lokala, som andra ekonomiska skäl kunna gifva giltig anledning att i någon måtto afvika från dessa allmänna regler, hvilka således endast kunna tjena till ledning för frågans bedömning i allmänhet och under förutsättning, att ett rättmätigt afseende fästes vid de mångfaldiga förhållanden, hvilka måste tagas i betraktande vid ett så kostbart och på landets framtid inverkan företag, som anläggandet af jernvägsstambanor.

Bland dessa förhållanden anföres oftast ett, som förtenar att särskildt behandlas, nämligen de lokala intressen, hvilka äro af den omfattning, att deras gynnande måste anses ega en allmän vikt. Måhända finnes ett så stort hinder för ett väl ordnat jernvägs-system, som dessa. Det är nämligen klart, att en ort genom sin industri och rörelse kan vara af den vikt, att en stamlinie, för att med densamma komma i omedelbar beröring må göras något längre, än eljest varit nödigt eller lämpligt, men för att afgöra om sådant bör ske, måste man med hvarandra jemföra storheter, som icke ega ett gemensamt mått och väligen icke heller äro med full noggrannhet bestämbara. Såsom allmän grundsats torde derför endast kunna antagas, att en stambana för gynmandet af lokala intressen ej bör afvika väsendigt från den i öfrigt tjenligaste sträckningen, hvaremot Staten, genom anläggandet af Grenbanor bör med stambanan sätta i beröring de orter, der en redan befintlig industri häraf är i behof, en ny är att framkalla, eller där rörelsen i allmänhet sålunda i väsendigt mån underlättas.

För att af dessa allmänna betraktelser göra en tillämpning på de af Staten redan började jernvägsarbeten, erinra vi oss, det Kongl. Maj:ts vid sednaste riksdag gaf sin nådiga åsigt tillkänna, att en Stambana borde sammanbinda Stockholm och Göteborg, samt en annan hufvudstaden med Malmö. Vidkommande den förstnämnda blefvo de till påbörjande af densamma åskade anslag beviljade med bestämmelse, att arbetet skulle börja vid Göteborg, hvarifrån banan skulle sträckas genom Westergötland åt Nerike, hvaremot Rikets Ständer lemnade oafgjordt huru banan vidare borde fortsättas till Stockholm. Någon icke af lokala förhållanden påkallad afvikelse från öfvan uppstälde grundsatsen ligger ej i de hitills fattade besluten, enär en rät från Stockholm i sydväst till Göteborg dragen linie går öfver Vettern, och det således var nödigt att, med afvikande från denna linie, leda jernbanan förbi nämnde sjö, antingen norr eller söder om densamma, hvarvid en blick på kartan gifver anledning förmoda, att det förra alternativet icke blott skall göra vägen kortare, utan och vid ufordrande mötas af mindre väsendiga naturhinder.

En fråga åter, som af Rikets Ständer lemnades öppen till ett framtida afgörande är, huruvida den vestra Stambanan bör dragas norr eller söder om sjöarne Mälaren och Hjälmaren, och denna frågas afgörande är af så allmän vikt, att några ord deråt äfven här måste eggnas, oaktadt denna uppsats egentligen endast afser hvad som i afseende på jernvägars anläggande särskildt rör Östergötland.

Uppenbart är, att den kortaste väg, som från Stockholm kan ledas till Göteborg, måste gå genom Södermanland och Södra delen af Nerike till Westergötland, och detta i en rigtning, som på båda sidor om jernbanan lemnar breda landsträckor, utan någon af natur eller konst särdeles gynnad kommunikation, men hvilas betydliga öfverproduktion af spanmål och öfriga landmanufakturprodukter, samt ännu föga anslåda skogar, jemte någon bergshandtering, otvivelaktigt skulle på en jernväg alstra en ganska stor och vinstgifvande rörelse.

En väg norr om Mälaren till Örebro och vidare till Westergötland skulle blifva längre, till en stor del af jemnligheten med Mälaren på ett obetydligt afstånd från denna sjö, således erhålla tillförel hufvudsakligast från sin ena sida, och under hela denna sträckning genomgå landskap, hvilka sjöförbindelse med hufvudstaden redan är ganska lätt och alltid företrädesvis skulle blifva begagnad.

Det synes således obestriddt, att Statens intresse fordrar valet af det förra alternativet. Till stöd för det sednare hör man emellertid anföras några skäl, hvilka förtjena en kortgranskning. De äro hufvudsakligen följande.

1:o Om en stambana, såsom sannolikt är, kommer att sammanbinda Stockholm, Upsala och Gefle, kan denna göras gemensam med den vestra på flera mils längd, och ehuru väl vägen till Göteborg sålunda något förlängs, blir sammanlagda miltalet af de norra och vestra banorna mindre, än om en sådan särskildt ledes till Gefle och en annan till Göteborg.

Härpå svaras, att om — hvilket gerna medgifves — det är sannolikt, att en stambana kommer att förena Stockholm och Gefle, är det dererfort redan beslutadt, att en sådan kommer att gå mellan hufvudstaden och Malmö. Kan det nu bevisas — hvilket är ganska lätt — att denna på en större väglängd skulle sammanfalla med Göteborgs-Stockholms-banan dragen söder om Mälaren, än den norra skulle sammanfalla med densamma ledd norr om denna sjö, så följer och häraf, att det framställda skälet icke innebär någon bevisning.

2:o Då på enskild bekostnad, ehuru med Statens garanti af en viss ränta, en jernväg mellan Örebro och Köping redan är under anläggning, vinnas hufvudstadens förbindelse med Göteborg hastigast och för billigaste pris derigenom, att Staten endast bygger den del af banan, som icke ingår i det enskilda Bolagets plan.

Om Köping-Hult-banan vore färdig, skulle detta skäl möjligen kunna anföras, ehuru väl icke utan gensägelse. Nu synes klokheten bjuda, att Staten efter rigtiga grunder och utan afseende på enskilda tillämnade men ofölbordade företag bygger sina jernvägar. I öfrigt medgifves gerna, att, sedan Stockholms-, Gefle- och Köping-Hult-banorna blifvit färdiga, jemväl Staten kan få skäl att på sin bekostnad åstadkomma en förbindelse dem emellan.

3:o De naturhinder, som möta vid en jernvägsanläggning mellan Stockholm och Södertelje äro så stora och foranleda så betydliga kostnader, att en Stambana ledd norr om Mälaren till Nerike kan, ehuru längre, utföras till lägre pris.

Detta skäl vore giltigt, om man kunde tänka sig ett jernvägs-system för Sverige, i hvilket de östra landskapen söder om hufvudstaden med denna saknade all direkt förbindelse. Fordrar åter allmänt och enskilt intresse en sådan, då måste det och vara giltigt, om kostnaden kommer något är förr eller sednare. Framför allt kan det icke vara skäl att försäma hela jernvägs-systemet för att uppskjuta kostnaden en eller annan Riksdagsperiod.

4:o Jordbruket i Upland och Westmanland samt den betydliga Bergshandteringen i sistnämnda landskap äro i stort behof af förbättrade kommunikations-medel.

Detta kan ej bestridas, men Uplands öfverproduktion af spanmål går till Stockholm samt företrädesvis till Gefle, likasom Westmanlands till Dalarna. Jordbruket i det förra länet behöfver således en jernväg emellan Stockholm och Gefle, i det sednare från Westerås till Fahlun,

och denna sistnämnda väg vore otvivelaktigt äfven för bergshandlingen af vida större vikt, än en parallell med Mälaren löpande bana, då jernet icke förbrukas i Stockholm, utan derifrån exporteras, hvilket ej kan ske under andra årstider, än då varen äfven från Westerås kan dit föras sjöledes för bättre pris, än på en järnväg. I alla händelser lärar väl ingen vilja påstå, att en bana norr om Mälaren skulle vara af större allmän vikt eller erhålla en lifligare rörelse, än en sådan gående genom de inre delarne af Södermanland och Nerike, landskap i hvilka jordbruk och boskapskötsel under sednare tider gjort förvånande framsteg, i bredd hvarmed äfven behöfvat af lättade kommunikationer blir ytterst kännbart.

Den fråga, vi här i korthet behandlat, är emellertid vida viktigare, än den till en början torde synas. Här ofvan har blifvit yttradt, att Sveriges järnvägs-system måste, för att blifva ändamålsenligt, — och man kunde tillägga: *anlagligt*, — uppgöras så omfattande, som våra lokala förhållanden fordra. Genom en tillämpning på närvarande fall skall vigten deraf lätt inses. Man hör nemligen en och annan påstå, att Sverige, såsom ett fattigt land, icke bör inläta sig i något järnvägs-system af vidsträckt omfattning. En linie, löpande efter landets längd från Stockholm, — eller kanske Gefle, — till Skåne, med utgrening till Göteborg, skulle nöjaktigt uppfylla ändamålet. Har man ändligen med stambanan bunnit norra vägen till Örebro, visar sig detta ändamål lättast vunnet derigenom, att stambanan Stockholm-Göteborg i trakten af Falköping sammanbindes med en bana till Jönköping, hvarifrån sedermera en linie skulle leda genom midten af landet till Malmö. Ett sådant förslag skulle kunna förklaras, om det vore framkastadt af dem, hvilka enskilda intresse kunde göra järnvägens ledning i nämnde riktning önskvärdt. Det erhåller ett naturligt understöd af alla dem, hvilka, fruktande dylika anläggningars stora kostnad och betvivlande deras nytta, önska att "tebern" måtte stillas till så lindrigt pris, som möjligt; vidare af dem, hvilka så till vida äro af motsatt åsigt, att de tillskrifva järnvägarne en undergörande verkan, och således föreställa sig, dels att en genom landet löpande bana gör tillflyktsort, dels och att denna bör leda genom de mest befolkade och odlade delarne af landet, för att framkalla en saknad industri; slutligen och af de ifrån för järnvägars anläggande, som, nogsamt insende otillräckligheten af en sådan bana, men trogne sitt valsrår: "ju flera desto bättre", bifalla allt, som sättes i fråga, utan att betänka, om det står tillsammans med ett för vårt land lämpligt järnvägs-system, hvilket naturligtvis fordrar iakttagande af en medelväg mellan sösteri och njuggbet, om det hela skall, såsom sig bör, dermed gagnas. Att detta ej skulle ske genom antagandet af nämnde förslag, fordrar emellertid ingen vidlyftig bevisning. Kan man nemligen säga med hela landets intresse förenligt, framställa en järnvägsförbindelse, som sträckande sig norr och väster om sjöarne Mälaren, Hjelmaren och Wätern, lemnar utan att afseende landskap sådana som Södermanland, Östergötland samt gränsländor, dels af Nerike och Småland, med en folkmängd uppgående till omkring sietedelen af hela landets, och en produktion, som i mångfald och värde torde öfvertäffa de flesta, andra provinser? Vore det blott, med hänsende till städer, sådana som Stockholm och Norrköping, att draga hela landets rörelse väster-ut, under det industrierna i de östra landskapen måste hållas tillbaka genom en öppen strid med sin lyckliga lottade medfällare i de västra? Vore sådant rättvisst mot den östra kustens befolkning, hvilken måste känna sig vara i så mycket större behof af lättade förbindelser, som vintern tillsluter dess hamnar under större delen af året, hvar emot den västra och södra kustens med få korta afbrött nästan alltid äro tillgängliga?

Svaret på dessa frågor kan ej vara tvetydigt, men då det visat sig, att en motsatt åsigt arbetar att göra sig gällande, torde det dock vara skäl, att Östergötlands, för ett väl ordnad och allmänt gagnande järnvägs-system nitisktande invidare uttala, såsom sin, på öfvertygelsen om både allmän och enskild fördel grundade förhoppning, att de till anläggning på Statens bekostnad beslutade södra och västra stambanorna måtte ledas söder om sjöarne Mälaren och Hjelmaren, och på lämpligt ställe dela sig, för att vidare gå genom Nerike och Westergötland till Göteborg, samt genom Östergötland och Småland till Malmö.

Vid den undersökning, som nyigen blifvit anställd till utrönande af lämpligaste väg för en stambana från Stockholm söder om Mälaren och sedermera väster ut, har densamma befunnits böra läggas öfver Södertälje, vidare i sydöstlig riktning genom Kathrineåns socken inbringande i Nyköpings län, norr om sjön Bälven, söder om Malmköping genom Flens, Skillinge, St. Malms och V. Wingåkers socknar, samt slutligen i vestlig riktning in i Nerike.

Då det i allmänhet icke kan vara lämpligt, att en stambana anlägges utmed hafskusten, och Södermanlands kuststräcka från Södertälje till Nyköping icke förete någon anledning att från denna allmänna regel göra ett undantag, torde man kunna på förhand antaga, att den stambana, som en gång skall förena Stockholm och Malmö, måste läggas, till sin början, i den riktning, som här för den västra linien blifvit antydd, eller att båda dessa banor under en större väglängd sammanfalla till en. I afseende på den punkt, der denna bör dela sig, har under sönderkningar ådagalagts, att ifrån Kathrineholm i Stora Mäls socken, söder om sjön Näsnarn, der den västra stambanan borde framgå, en järnväg kan ledas i den allmänna landsvägens riktning öfver Simonstorp till Norrköping. Enligt en annan, på enskild bekostnad anställd undersökning, har det dock visat sig, att en dylik väg utan svårighet kan dragas från någon i Nerike belägen punkt af den västra stambanan, förbi Boo och Emma gästgäfvaregård, för att genom Tjellmo och Krigsbergs socknar intränga i Östergötland. Båda dessa vägar skulle, om de valet dem emellan af saken kan gifva anledning förvalda. Innan de för hvarandra af dem talande skälen utvärderas, torde det dock vara nödigt att i korthet undersöka

Östergötlands behof af förbättrade kommunikationer, för att sedermera i ett sammanhang tillse huru så väl Statens, som provinsens enskilda fördel må, genom anläggandet af järnvägar inom densamma, befordras.

Östergötlands intresse i fråga om förbättrade eller nya kommunikations-anstalter är temligen lätt bestämt vid betraktandet af dess topografiska och ekonomiska förhållanden.

Länets medlersta del genomflytes af Motala ström, bildande norra gränsen af den bördiga slätt, hvilken längs detta vattendrag, till en bredd af 2 å 3 mil, framskjuter från Wätern mot trakten af Linköping, hvarifrån densamma, smånågon afsmalande, fortsätter i östlig riktning till Östersjön. Sveriges största vattenförbindelse, Götha kanal, genomlöp äfven på längden denna fruktbara och tät bebyggda del af provinsen, hvilken man således kan anse såsom nägorunda gynnad i afseende på dess kommunikationer. Några omständigheter måste likväl här tagas i öfvervägande, hvariländ i första rummet att inom hela detta område icke finnes någon annan ort än Norrköping, der landtmanne under alla tider af året kan, till nöjaktigt pris, finna en säker afsättning för sina alster. Väl tyckes någon spannmåls-handel vara på väg att uppstå i Wadstena, som genom sin nybyggda hamn för orten erhållit en ökad vikt, men då större delen af dess rörelse ännu icke drivs med egna kapitaler, är ovisst i hvad mån derpå kan vara att räkna under landtmanna-näringsarne mindre gynnsamma förhållanden, än de sednaste tvenne årens. Likaså är att hoppas, att Linköpings handel skall vinna genom Stångåns uppmuddring och rätning, som nu är under arbete, dock torde den tid vara ganska aflägsen, då ortens behof af afsättning härmed är fylldt. Norrköping är således, och förblir trogen, till den s. k. Östgötha-slättens årligen stigande produkter måste sträffa, hvilket emellertid möjligen väsentliga hinder så väl i det långa afståndet, — för många jordegare utgörande 7 till 10 mil, — som i vägarne beskaffenhet, enär deras underhållande i god skick under den tid, som af landtmanne kan användas till försörjning, försvåras just genom jordens bördiga beskaffenhet samt deraf följande brist på tjenligt väglägnings-ämne. Otvivelaktigt är derför, att en järnväg gående från Norrköping genom Linköping, och i sydvestlig riktning genom skärande Östergötlands egenliga slättbygd är för denna icke blott en fördel, utan ett verkligt behof, och skulle, till allmän och enskild vinst, väsentligen höja de inom densamma belägna egendomar värde.

Utförbarheten för en sådan anläggning är, så vidt det rör sig mellan Linköping och Norrköping, fullständigt ådagalagd genom de på enskildes bekostnad utförda vidlyftiga undersökningar, och kan väl icke heller sätts i fråga i afseende på vägrsträckningen genom Hancinds, Walkebo, Wifolka och Göstrings Häradar.

Såra delen af Östergötland utgöres af tvenne i afseende på sina kommunikationer hittills särdeles vanlottade trakter, men hvilka likväl befinna sig i den olika ställning, att de här måste särskilt behandlas.

Den syd-östra trakten eller den inom Kinda Härad belägna delen af Stångå-dalen, omsluten af sjöarne Rengen, Jerulunden, Asunden m. fl., idkar ett betydligt jordbruk och boskaps-skötsel, samt eger i sin sydligaste del ännu ganska dyrbara skogar, hvilka skulle gifva en högst väsentligt ökad afkastning, om denna icke förringades af de stora omkostnaderna för transporten. En järnväg, som följde Stång-åns vattendrag i riktningen åt Wimmerby, skulle således visserligen vara för orten nyttig, och måhända ej omöjlig att utföra, men, såsom en grenbana, skulle densamma svårigen genom en uppkommande rörelse motsvara kostnaden, hvar emot den skulle beröra en allt för ringa del af länets rikligaste och mest befolkade trakter samt leda allt för mycket åt öster, för att bilda en länk i den stora stambanan mellan huvudstaden och Skåne. Under närvarande förhållanden torde således derpå icke vara att tänka. Lyckligtvis kan man och hoppas, att ortens behof af förbättrade kommunikationer, — till någon del förminskadt genom de i sednare tider med bidrag af Stats-medel utförda vägomläggningar, — skall i en ej aflägsen framtid blifva temligen uppfyllt, om den bälled, som till sammanbindande af ofvannämnda sjöar, redan är under arbete, vinner en önskvärd och nödig utsträckning genom anläggandet af en kanal från sjön Rengen till Linköping, till utrönande af kostnaden hvarför undersökningar snart lära blifva, med bidrag af allmänna medel, utförda.

Hvad åter angår den sydvestra trakten af länets — eller Ydre och södra delen af Göstrings samt någon del af Kinda Häradar, omgäfvande sjön Sommen och utgörande sydliga delen af Svartå-dalen, består den hufvudsaken af skogbygd, likväl med ett årligen stigande jordbruk, och en af ålder ej obetydligt boskaps-skötsel. Äfven järnbruk finnas inom länets, och afsättningen, svar redan genom det långa afståndet till någon handelsplats, är således ytterst behöfvande. Förslag att förena Sommen med Kinda Häradas vattenledning hafva visserligen varit bragte å bane, men synas möta öfvervinnerliga naturhinder. Möjligt vore visserligen att leda en kanal från Sommen, genom Göstrings och Wifolka Häradar samt vidare till Roxen vid Linköping, men dess längd skulle blifva 3 till 6 mil och kostnaden således allt för betydlig. För att kraftigt understödja denna ort, hvars vikt i industriell henseende måhända icke hittills blifvit nog uppskattad, fordrades således en järnväg ledd så nära sjön Sommen, som lokala förhållanden medgifva och sträckande sig i nordlig riktning genom slättbygden till Linköping och Wadstena. Det måste sedan blifva ortens egen omsorg, att med denna väg sätta sig i fullständig förbindelse, hvilket lätt nog torde kunna ske genom den dalgång, som från trakten af Tranås sträcker sig mot Trehöra kyrka. Huruvida äfven ett större allmänt intresse fordrar den södra stambanans ledande i den riktning har blifvit antydd såsom för ifrågakommande del af länets nödg, skall längre fram undersökas.

Den norra delen af länets, eller Finspångs Län och Bråbo Härad, är nästan uteslutande egnadt åt skogsskötsel och bergshandlingen, samt innehåller största delen af Östergötlands järnbruk. Den är i saknad af alla an-

dra kommunikationsmedel, än mer eller mindre backiga vägar, hvaran och betydliga kapitaler årligen bortkastas på de med bergsbruket sammanhängande betydliga försöringarne, icke blott till kännbar skada för den enskilde och Staten, utan och hämnande den utveckling, som åt vår jernhandtering måste beredas, om den skall kunna bestå i den allt svarare tillåten med främmande länders. Genom denna ort bedrivs dessutom en ganska liflig försöring dels af livarjehanda gods emellan Norrköping och Örebro, dels och af spannmål från länets slättbygd till Nerikes bergslager. Af alla dessa skäl synes det för denna trakt vara af stor vikt, att en järnväg ledes genom densamma från slättbygden öfver Husbyfjäl i nordlig riktning till Nerike, att der förena sig med Statens västra stambana.

Det torde i öfrigt ej fordra någon särskild utredning för att ådagalägga de fördelar, hvilka så väl för länets nordliga delar, som enskilt för Norrköpings stad, skulle uppstå, om en jernbana leddes från denna öster om sjön Glan, genom Rinsinge och Hallsta socknar, för att på lämplig punkt sammanträffa med den förenämnde, och en annan genom Bråbo Härad, förbi Simonstorp, hvilken sattes i förbindelse med den genom Södermanland gående stambanan. Vi förbigå dem här så mycket heldre i största korthet, som frågan rörande dessa anläggningar längre fram åter måste upptagas.

I det föregående har man sökt utreda Östergötlands behof af förbättrade kommunikationer, och visar sig dessamma endast sålunda kunna fullständigt tillfredsställas, att, jemte det Kinda-kanal, erhåller sin fullbordan, en järnvägsline drages genom Trehöra socken nordostligt till trakten af Mjölby samt vidare nästan rakt i norr, öfver Husbyfjäl, genom Bobergs Härad och Finspångs Län, in i Nerike, och en annan ifrån Wadstena, genom Linköping till Norrköping, hvarifrån vidare grenar borde sträcka sig dels nordligt öfver Simonstorp till Södermanland, dels nordvestligt förbi sjön Glan genom Finspångs Län till någon föreningspunkt med förstnämnda bana. Måhända skall härvid anmärkas, att denna plan omfattar mer, än man kan hoppas att se utförd, och det är sant, så vidt frågan rör den aldri närmaste framtiden; men första vilkoret för åstadkommandet af något stort, något verkligt och allmänt gagnande, är att man vet hvad man vill, att man har sitt mål klart framför sig. Ithärdighet, kärlek till fosterbygd och emighet skola då otvivelaktigt förr eller sednare hjälpa till dess uppnående.

Det återstår nu att undersöka, huruvida Statens allmänna intresse sammanfaller med Östergötlands enskilda, eller, med andra ord, om man äger någon rätt att hoppas, att stambanan mellan Stockholm och Malmö, eller sitt afvikande från den västra stambanan, skall sjelf eller i sina nödiga utgreningar ingå i det för detta landskap nödigt befutna kommunikations-system.

För detta ändamål torde det vara tjenligt att först söka att bestämma, hvarst stambanan lämpligast må kunna ledas genom den södra delen af länets, helst några skiltjaktiga åsiter härom knappt inom orten lära uppstå, och man i sådant fall, då en fast utgångspunkt vore vunnit, torde lättare kunna bilda en allmän och sammanhängande öfvertygelse om banans lämpligaste fortsättning genom länets nordligare delar.

Sannolikt är det endast på trenne punkter, som de mot Östergötland temligen brant stupande Smålandsbergarna af en järnväg kunna genomskäras, nemligen genom att följa Stång-åns vattendrag i riktningen mot Wimmerby, eller och Svartåns väster om sjön Sommen, eller slutligen genom att vid länets sydvestra hörn leda järnvägen till stranden af Wätern, hvilken den sedermera tem eller sex mil skulle följa.

Redan här ofvan hafva de skäl blifvit anförda, som tala emot valet af förstnämnda väg, och föga antagligen torde den sednaste vara. Förslaget härom har och blifvit officiellt framställt och står tillsammans med den temligen allmänt omfattade åsigten, att all rörelse från de skilda delarne af det medlersta Sverige bör sammanföras — eller rättare sagt sammanträngas, — till Jönköping, för att sedermera på en enda järnväg leda genom midten af det 20 till 25 mil breda landet mellan Wätern och Öresund. För närvarande må denna åsigt lemnas derhän, och bör endast anmärkas den väsentliga olägenheten af att leda en stambana i en riktning, der den, omgifven på ena sidan af en bred sjö, på den andra af höga berg, under en sträckning af flera mil knapt kunde hafva någon tillförsel att påräkna. Detta, i allmänhet, hafva nästan alla de i länets nordliga delar, der järnvägen måhet origtigt, blir det så mycket mera, då järnvägen skulle föpa invid en sjö, hvilken, såsom Wätern, står i seegar förbindelse med hafvet, och följaktligen tillräckligt eller åtminstone väsentligt för de närboende underlätta afsättningen af deras produkter.

Om dessa anmärkningar äga grund, återstår endast det andra alternativet eller att med begagnande af Svartåns vattendrag leda stambanan från Östergötland in i Småland. Visserligen torde detta företag mötas af lokala svårigheter, men dessa äro likväl sannolikt icke omöjliga att öfvervinna, och skulle t. o. m. inom detta län efter all anledning blifva mindre väsentliga, om man följer det vattendrag, som från sjön Wängsen vid gränsen af Jönköpings län löper genom Trehöringen och ej långt från Egby kyrka utfaller i Svartån. Huru mycket en sådan bana skulle blifva för Ydre och Göstrings Häradar gagnelig, är redan anfördt, och bör således här endast tilläggas, att densamma skulle mellan sig och sjön Wätern lemnas en sträcka af 13 till 2 mils bredt utgörande större delen af det bördiga och tät bebyggda Lysings Härad, hvarifrån skulle föpa invid en sjö, hvilken, såsom Wätern, står i seegar förbindelse med hafvet, och följaktligen tillräckligt eller åtminstone väsentligt för de närboende underlätta afsättningen af deras produkter.

Om dessa anmärkningar äga grund, återstår endast det andra alternativet eller att med begagnande af Svartåns vattendrag leda stambanan från Östergötland in i Småland. Visserligen torde detta företag mötas af lokala svårigheter, men dessa äro likväl sannolikt icke omöjliga att öfvervinna, och skulle t. o. m. inom detta län efter all anledning blifva mindre väsentliga, om man följer det vattendrag, som från sjön Wängsen vid gränsen af Jönköpings län löper genom Trehöringen och ej långt från Egby kyrka utfaller i Svartån. Huru mycket en sådan bana skulle blifva för Ydre och Göstrings Häradar gagnelig, är redan anfördt, och bör således här endast tilläggas, att densamma skulle mellan sig och sjön Wätern lemnas en sträcka af 13 till 2 mils bredt utgörande större delen af det bördiga och tät bebyggda Lysings Härad, hvarifrån skulle föpa invid en sjö, hvilken, såsom Wätern, står i seegar förbindelse med hafvet, och följaktligen tillräckligt eller åtminstone väsentligt för de närboende underlätta afsättningen af deras produkter.

Såsom dessa åsiter godkännas, och Östergötlands invånare besluta att i en underdanig petition till H. M. Konungen frambråa sina önskingar i afseende på järnvägens anläggande inom länets, torde bland dessa böra ingå att den södra stambanan måtte från Mjölby leda utmed

Spårån och tillslutande vattendrag genom Trehörna socken till gränsen af Jönköpings Län.

Den hufvudfråga, som nu återstår att utreda, är den riktningen den södra stambanan, så väl i Statens som Östergötlands enskilda intressen, bör erhålla, för att med Mölby till utgångspunkt, sammanbindas med Stockholm-Göteborgsbanan. Härvid antogs att denna, i enlighet med en förut uppgjord plan, som till sin utförbarhet låter vara undersökt, — skall från V. Wingäkers kyrka i Södermanland ledas förbi Gällerstads kyrka till Örebro, samt vidare väster ut, dock måste den förmodat uttryckas, att en rakare och lämpligare väg kunde finnas, ledande från Katrineholm söder om Kolnsn, eller möjligen först vid V. Wingäkers kyrka afvikande från den uppgifna, men sedan gående i nära västlig riktning förbi Svenevad och Hallsberg, mellan hvilka kyrkor en grenbana borde sättas i förbindelse med Örebro-Köping-banan.

Vill man från Mölby sträcka en jernväg i nordlig riktning till Nerike och Södermanland, är Husbyfjöl otvivelaktigt den punkt, der man lättast kan öfvergå Götha Kanal och Motala ström, hvarefter svårigen någon annan väg kunde väljas, än öfver Tjellmo förbi sjön Äfver till V. Wingäker. I nordöstlig riktning borde vägen åter lika påtagligt gå öfver Linköping, Norrköping och Simonsstorp till Katrineholm. Det är således emellan dessa vägar, som en jämförelse måste anställas, härvid, för att undvika omskrifning, den förre kallas den norra, den sednare östra linien.

De skäl, som tala för valet af den norra linien, torde hufvudsakligen vara följande:

1:o Afståndet från Mölby, till den punkt, der rikets södra stambana skulle sammanträffa med Stockholm-Göteborgsbanan blir kortare. Vägen från Katrineholm i Södermanland till Mölby är omkring 11½ mil, från sistnämnda punkt åter till V. Wingäkers kyrka 9½ mil, möjligen något kortare, berende af lokalen å den ännu icke undersökt delen af denna väg. Förhållandet utfaller ännu fördelaktigare för den norra linien, om framtida undersökningar skulle ådagalägga, att Stockholm-Göteborgsbanan ifrån V. Wingäker icke bör, såsom hittills blifvit föreslagit, böja sig nordvästligt å Örebro, utan förtgå i västlig riktning till Svenevad, hvarefter afståndet till Mölby icke blir väsentligt öfver 8 mil. Annmärkas här emellertid, att allt detta förutsätter den västra stambanans ledande söder om Mälaren. Skulle åter en hela vägen skärslid bana anläggas mellan Stockholm och Skåne, blir afståndet mellan hufvudstaden och Mölby i det närmaste lika, antingen den norra eller östra linien väljes.

2:o Den norra linien leder genom landets inre delar, hvilket man har ofvan skit visa vara för stambanor en egenskap af vigt, hvaremot den östra linien icke blott leder mot hafskusten, utan ock på en sträcka af omkring 2 mil följer på en half mils afstånd stranden af sjön Roxen, som med hafvet står i segelbar förbindelse. Läger man härill, att landsvägarna i denna riktning äro i allmänhet jemna, om ej goda, under det den norra linien genomskär en betydlig sträcka, på hvilken rörelsen genom de högst backiga vägarne försvåras, synes det behöf, som af den sednare fyller, vara betydligt öfvervägande.

3:o Fördelarne så väl för det inre af Södermanland, som för Östergötlands slätthögd samt med Norrköping komma i en lätt beröring kunna ej bestridas, men något ömsesidigt behöf af hvarandras produkter, hafva dessa orter icke, och en jernväg i denna riktning skulle således få till hufvudsaklig bestämelse att från båda sidor föra spammål, från Södermanland äfven något trävaror och jern, till Norrköping. Den norra linien skulle åter jemväl å Östergötlands bördigaste sådelslätt bereda en lätt afsättning, genom att sålta densamma i nära beröring med en skogbygd, der en litlig industri redan finnes, samt med den norra derom belägen sådeshöfuds bergslagen, och på samma gång å denna bereda en betydlig lättad att med malm och tackjern förse den mellanliggande skogbygdens verk, hvilas behöf af förbättrade kommunikationer redan blifvit ådagalagd. Ut denna vaxelverkan mellan skilda orter till ömsesidigt bättnad torde således sistnämnda linie hafva ett ej oväsentligt förreträde.

4:o Man inser lätt den stora fördel för Staten och rörelsen i allmänhet, som uppstår, om man å stambanorna kan gifva en sådan riktning, att de, utan att deras hufvudsändamål i någon mån eftersättas, kunna medelst korta sammanbindningslinier sättas i beröring med hvarandra på för rörelsen vigtiga punkter. Åt denna öppnas sålunda tillfälle att sprida sig i flera riktningar, och inflytelsen af de å kommunikationsmedlet nedlagda kostnader mångfaldigas. Om den norra linien genom Östergötland antages, kan den södra stambanan genom en kort sammanbindnings-bana af omkring 3 mil sättas i förbindelse med Örebro, hvarefter jernvägar otvivelaktigt komma att leda till Westergötland och Göteborg, Wermland och Norrige, Nerikes och Westmanlands Bergslager samt Fahlun. Huru stort förreträde den norra linien äger framför den östra i underlättandet af en sådan förbindelse mellan rikets södra, västra och norra provinser, uttryckes genom det förhållande, att afståndet från Mölby till Örebro, om den förra väljes, kunde blifva omkring 11 mil, hvaremot det med begagnande af den sednare icke kan understiga 19 mil, — således en vägsökning af 8 mil, med hvilken rörelsen mellan Örebro och rikets södra provinser i sednare fallet belastas.

Något afseende bör oenkligen här fästas, men den pligt, som fordrar framställandet af alla de skäl, hvilka kunna tala till den ena eller andra linies fördel, kräver ock uttrycket af den öfvertygelse, att ej detta kan blifva för frågan afgörande. Det förutsätter nemligen förhållandet i en framtid, då jernvägssystemet i det medelsta Sverige blifvit utfördt med någon fullständighet, men då torde man väl ock kunna hoppas, att så väl den norra, som den östra linien genom Östergötland äro fullbordade. Dessutom förefaller det sannolikt, att vid denna tidpunkt den föreslagna grenbanan till Örebro skulle blifva af vida mindre allmän vigt, än det nu visar sig. Varor och personer skola visserligen då ej, för att på jernväg från Skåne och Småland komma till Göteborg, behöfva färdas förbi Örebro, liksom den resande

från Mölby till Fahlun måhända på den östra linien skall finna en genare väg medelst en öfver Qvicksund till Westmanland ledande grenbana.

5:o Slutligen må ock såsom, — mindre kanske ur allmän, än för Östergötland enskild synpunkt, — talfande för den norra linien anföras förmodat, att, genom valet af denna, ett för Östergötland temligen fullständigt jernvägs-system för skulle blifva fullbordadt, än om stambanan ledes i den östra linies riktning.

Ingen kan nemligen förneka vigten och nyttan af en jernväg mellan Norrköping och Linköping med utsträckning åt Skenninge och Wadstena, men om någon del af länet, — måhända af hela länet — skall anses mäktigt att med egen kraft, understödd af det biträde, Staten för sådant ändamål kan anvisa, utföra en dylik anläggning, är det visserligen den, genom hvilken den östra linien skulle leda, och der en talrik, förmögen befolkning sammanhålls af det gemensamma intresse, densamma såsom uteslutande jordbrukande måste äga. Väl kan man anse, att ett i afseende på anläggningen af nämnde jernväg väckt förslag fallit af brist på deltagande från ortens sida, men dels torde mycket vara att hoppas af den genom ett växande behöf stegrade företagsamheten, dels hade man vid uppgörandet af nämnde förslag alldeles icke tagit något bidrag af Staten i beräkning, hvaremot exemplet af Göta-Fahlun-banan nämnda ådagalagt i hvad mån ett sådant kan för allmännyttigt företag vara att påräkna. Då nu ett fullständigt jernvägsnät måste vara det mål, till hvilket provinsen sträfvat, men icke rimligen kan begäras, att Staten endast på kommunikationerna inom detta län skulle nedlaga hela den här till erforderliga kostnad, må man väl hafva skäl att tillse, hvilken del sannoliktast kan af kommunen utföras, och hvilken, — såsom förhållandet är med den norra linien, — svårigen kan utan statens mellankomst tillvägbringas och således förreträdesvis må af det allmänna bekostas.

En annan bana, hvilken af den norra linies väljande för stambanan måste blifva en nödvändig följd, är en på statens bekostnad anlagd grenbana från någon punkt i Nerike, till Norrköping, eller, såsom man föreställer sig, från Boo utmed Hadebönns vattendrag och öster om sjön Glan till Bräken. En sådan bana vore nemligen endast en tillämpling af den, såsom man tror obestridliga, här ofvan angifna grundsats för ett väl ordnat system af statens jernvägar, att *Statgrenbanor* bör begagnas för att med stambanan sätta i beröring sådana punkter, som för den allmänna rörelsen äro af verklig betydighet, men hvilka sistnämnda bana, i öfverensstämmelse med de för dess ledande uppställda grunder, icke kan beröra. Att Norrköping är en sådan, vigtig punkt lär icke af någon bestridas. Såsom fabriksstad utan medfärdare, och såsom handelsstad icke öfverträffad af någon på landets östra kust med undantag af Stockholm, äger Norrköping, genom sitt läge vid hafvet, under större delen af året en lätt och billig kommunikation med hufvudstaden och andra kustorter, men inåt landet, der en så betydlig afsättning vore att söka, måste ännu en trög och kostsam landtransport anitias. Redan från fornas tider har en ganska betydlig varuförorslag på detta sätt egt rum mellan Norrköping och Örebro. Denna ort kommer dock att för afsättningen blifva af väsentligen ökad vigt, då de stora kommunikations-anstalter, till hvilkas utförande början redan skett, blifvit fullbordade, och den ginaste möjliga beröring med densamma måste således för Norrköping blifva af mångfaldigt större betydighet än hittills. Att med en sådan hamn vid hafvet och en så vidsträckt fabriks-rörelse, som Norrköping äger, blifva försatt i den minst kostsamma förbindelse med hjertat af landet, derifrån jernvägar utlöpa i alla riktningar, måste i sanning för detta samhälle vara ett stort, om ej dess högsta, intresse. Norrköpings betydelse såsom handelsstad är redan antydd. Från sin första uppkomst har denna stad varit en vigtig skeppningsort för den omgifvande Bergslagens producter, och dess fördelar såsom sådan skulle naturligtvis ökas, om en i ofvannämnda riktning löpande jernväg lifvade bruksrörelsen i dessa orter samt för densamma beredde ett tillfälle att få sina fabrikanter på det skyndsammaste och minst kostsamma sätt förslda till skeppnings-platsen.

Tvenne omständigheter måste emellertid här bemärkas. Den första är, att den här föreslagna stamgrenbanan ej skulle utföra fullständigt verkan utan en sammanbindnings-bana af 3 mil längd från Boo till Gällerstads kyrka. Skulle staten ej finna skäl att verkställa densamma, torde dock redan inom orten de krafter vara färdiga, som för dess utförande erfordras, men i annat fall blir vägen mellan Norrköping och Örebro något kortare öfver Katrineholm än förbi Boo. Den andra omständigheten är, att banorna från Norrköping öfver Simonsstorp till Katrineholm och från samma utgångspunkt förbi Glan till Boo sannolikt för den närmaste framtiden utesluta hvarandra, och det måste således bero af beaktningar, som vi ej äro i tillfälle att göra, huruvida uppkomsten af sistnämnda bana, ur allmän synpunkt, får räknas den norra linien till godo. Möjligen kunde t. o. m., oberoende af en beräknad trafik, blifva ritigare, att välja grenbanan från Katrineholm till Norrköping af tvenne skäl, nemligen a) att denna äfven för Södermanland är af vigt, och derifrån skulle vinna understöd; b) att genom densamma rörelsen på en jernväg mellan Norrköping och Mölby skulle erhålla ett tillskott, som underlättade dess anläggande på enskild bekostnad.

Efter denna framställning af den norra linies fördelar, återstår att utreda hvad som hufvudsakligast kan tala för valet af den östra, och hvilket torde kunna sammanfattas under följande punkter:

1:o Hvad som först faller i ögonen är, att den norra linien icke berör någon af länets städer, hvaremot den östra skulle genomlöpa Linköping och Norrköping, hvilket, då man afser från den större eller mindre sannolikheten af framdeles på enskild bekostnad skeende anläggningar, måste anses såsom ett den sednare banans förreträde. Hela länet har behöf af en lätt förbindelse med Linköping, såsom sate för Landshöfding-Embete, Biskop och Skolverk, samt med afseende på de penninge-verk, som der i sednare tider blifvit inrättade, äfven som stadens handel icke alldeles saknar vigt. Större

delen af länet sträfvat åter med sina produkter till Norrköping, hvarefter äfven dess förnödenheter till billigaste pris äro att hemta.

2:o Det erkännes att Statens stambanor böra, der det utan olägenhet kan ske, gå den kortaste vägen mellan ändpunkterna samt ledas genom landets inre delar. Vägen från Stockholm till Mölby är lika lång, antingen den norra eller södra linien väljes, och om den sednare, utan att mer än den förra löpa parallelt med hafskusten, berör denna vid en vigtig handelsort, torde det få anses såsom en fördel, att de inre delarne af landet, utan bekostnad af särskilda bibanor, icke behöfva sända sina varor till Stockholm, Göteborg eller Malmö, för att bringa dem i världshandeln. Så vidt frågan särskilt rör Östergötland, bör icke heller förbises, att den norra linien löper i ett hörn af länet, ej långt ifrån och parallellt med Wetterna, hvaremot den östra, ständigt aflägsnande sig från hafskusten, går snedt igenom kärnan af detta landskaps medelsta, bördigaste delar. Under medgifvande af den vinst, som Östergötlands slätthögd kunde hemta af en lätt förbindelse med Bergslagen och Örebro, bör man likväl äfven ihågkomma, att Sverige är och måste årligen mera blifva ett spanmåls-exporterande land, och i intet sådant kan man såsom hufvudsak betrakta den afsättning, som i landets inre delar är att vinna, helst då jordbruket i dessa gör så väsentliga framsteg, som förhållandet är i Nerike.

3:o Som båda vägarne från Mölby till Katrineholm äro lika långa, är valet mellan dem med afseende på transitofarten likgiltigt. Det är emellertid visadt, att, genom antagandet af den norra linien, Statens västra och södra stambanor kunna fortgå gemensamt 1½ mil längre, hvilket för staten åstadkommer ett besparadt kapital af omkring en half million riksdaler banko, motsvarande en ränta och amorterings-procent af 25,000 riksdaler samma mynt. Frågan kan således bringas derhän, huruvida ej den större rörelsen på den östra linien skulle betäcka denna utgift och möjligen derutöver lemmen en årlig vinst. Detta är visserligen svårt att på förhand afgöra, men någon ledning för öfverlyselsen kan likväl af kända förhållanden hemtas. Beträktar man först de inom Östergötland liggande delarne af båda linierne, så går den norra genom Finsponga Län och Bohuslän, med en folkmängd af omkring 30,000; den södra genom Bråbo, Memmings, Skärkinds, Åkerbo, Hanekinds och Walkebo Häradar med omkring 35,000 invånare, hvartill kommer städerna Linköping och Norrköping med 25,000. Wifolka härad med 10,000 människor är utesluten, enär detta äfven torde hafva någon fördel af den norra linien, hvarjämte bör annmärkas, att en stor del af Ydre, Lysings, Göstrings och Kinda Häraders produkter, hvilka med fördel skulle föras på den östra linien, sannolikt ej skulle komma den förra till godo. De skola likväl icke i det följande upptagas.

Den norra linies distrikt utgör 403,371 tunnland, den östra linies 311,798. Redan den omständigheten, att i det sednare en dubbelt talrikare befolkning finnes sammanträngd på en betydligt mindre yta, förutsätter här en lifvigare rörelse, ökad derigenom, att grannskapet till städerna föranleder ofta påkommande resor, då landtmannen gerna medtager de varor, han har att afstå. Att beräkna vigten och kubikinhållet af de varor, hvardera distriktet har att afstå, torde icke vara möjligt, men då hela Finsponga Låns Stångjärnstillsverknin, enligt Bergsfogdens embetsberättelse, år 1850 utgjorde omkring 15,000 Skepp, hvarefter en stor del aldrig kunde begagna den norra linien, under det Atvidabergs kopparverk allena tillverkar mer än 5,000 Skepp, och Linköpings Födgeri ensamt, enligt en uppgift af samma år, antogs i medeltal afstå 71,000 Tr spanmål vägende omkring 45,000 Skepp, lär det icke vara tveget, att de lifvare trafikken på jernvägen skulle utfalla högst betydligt till den östra linies förmån, äfven med erkännande deraf, att dess riktning skulle blifva hufvudsakligast mot hafvet, men vida mindre derifrån. Äfven utifrån tyckes denna linie hafva en betydligt större rörelse att förvänta, då visserligen en större mängd varor forslas från Södermanland till Norrköping, än från Nerike till Finsponga Län, och dessutom både passagerare och gods skulle tillföras jernvägen under sommar tiden af de till Norrköping och Linköping från flera håll kommande ångfartygen.

4:o Man har med skäl framhållit Norrköpings vigt såsom handels- och fabriksstad, hvarefter ock med förslaget om den norra linien blifvit ställt i sammanhang en grenbana af omkring 9 mils längd, att dels på statens, dels möjligen på enskild bekostnad utföras. Äfven om det sednare antoges såsom visst, skulle statens andel i denna bana blifva 5½ mil. Den anläggningkostnad för 1½ mil, som staten genom valet af den norra linien skulle vinna, ginge således förlorad och tillkommer kostnaden för 3½ mil. Det kan då dragas i tvifvel, ej att denna vore ganska nyttigt, men väl om den vore på bästa sätt använd. En del af den bergslag, genom hvilken nämnda bana skulle gå, har redan genom den enskilda omtanken erhållit en ganska lätt förbindelse med hafvet, hvarefter fördelarne måhända kunna än vidare utsträckas. Dessutom skulle Norrköping genom den östra linien vinna en snabb och fört alldeles saknad förbindelse med Södermanland, hvarjämte den förlust, som uppkom derigenom, att vägen från denna stad till Örebro blif 3 mil längre, torde vara ersatt dermed, att det dess väg till hufvudstaden blif 3 mil kortare, äfven om vinsten derifrån der en del af året, till följe af den litta ångbåtsförbindelsen, är mindre väsentlig. Det förefaller derför, som skulle staten genom valet af den östra linien åstadkomma åtminstone lika allmän nytta, som genom antagandet af den norra äfven med tillägg af dess grenbana, och således i förra fallet göra en besparing af den kostnad, som anläggandet af 3½ mil jernväg fordrar.

5:o Den östra linien utesluter icke heller tillfället till anläggandet af för rörelsen inom Östergötland fördelaktiga grenbanor. En sådan vore linien från Wadstena genom Skenninge till lämplig punkt vid stambanan. En annan kunde sammanbinda Linköping med stranden af sjön Rengen, om det skulle befinnas, att en kanal-anläggning i denna riktning vore förenad med allt för

stora kostnader. Dessa äro endast exempelvis nämnda, då det visserligen är att hoppas, det anläggningen af stambanen på statens bekostnad skall på många orter, der sådant nu anses omöjligt, uppkalla den enskilda verksamheten till ansträngningar, för att med dem erhålla en snabb och lätt förbindelse.

Författaren af dessa rader har hämrad, ej såväl som det af en skickligare hand kunnat verkställas och sakens vikt kraft, — kanske ej så fullständigt, som det afven af honom kunnat göras, om en upptagen tid sådant medgifvit, — men åtminstone med känslan af fullkomlig önsdikt sammanföra, hvad som till hvardera af de föreslagna linjernas fördel kan sägas. Hans anspråk har icke kunnat vara att slita frågan dem emellan, men han hoppas att hafva gifvit en ledning för blifvande öfverläggningar i ämnet samt att hos några läsare hafva grundlagt, — liksom han hos sig själf under arbetets fortgång rofäst, — öfvertygelsen om båda linjernas nytta och nödvändighet.

Slutsatsen härnför, att om Östergötlands invånare förträdvis önska att snart och utan anlitande af egna tillgångar eller krafter komma i åtnjutande af en fördelaktig järnväg genom länet, måste de hos Kongl. Maj:t i underdanighet anhålla.

a) att Statens södra stambana måtte, vid Kathrineholm i Södermanland öfvergående från den västra, erhålla riktningen öfver Simonsborg, Norrköping och Linköping till Mjölby; samt

b) att på statens bekostnad en grenbana måtte anläggas från lämplig punkt på denna linje öfver Skeninge till Wadstena.

Är åter deras mål högre, vilja de i en ej aflägsen framtid se ett för Östergötland temligen fullständigt järnvägs-system fullbordadt, och anse de sig själva kunna verksamt här till bidraga, då måste innehållit af den underdåniga ansökan blifva,

a) att Statens södra stambana måtte, vid Westra Vingåkers kyrka eller annan lämplig punkt öfvergående från den västra, erhålla riktningen öfver Tjellmo och Husbyfjöl till Mjölby; och

b) att en grenbana måtte på statens bekostnad anläggas, förbindande Norrköping med stambanen och ledande 1) genom Finspångs län, öster om sjön Glan till lämplig punkt i Nerike, eller 2) genom Bråbo härad öfver Simonsborg till Stambanen i Södermanland;

c) att län af statens medel måtte erhållas till anläggande genom enskild försorg af en järnväg från Norrköping till Linköping och Wadstena, på de villkor, som för Fuhls-Göte-banan äro beviljade, neml. två tredjedelar af den beräknade kostnaden räntefria under arbetstiden, hvarefter å hela den utbetonade länsumman skall, inom slutet af hvarje år inbetalas tre procent, hvar för hvar af länet dessförinnan icke godtgjorts beräknas två procents årlig ränta, och återstoden utgör kapitalafbetalning.

Bihang.

Då det, för afgörandet af frågan: om och i hvad mån Östergötland må kunna med anlitande af egna tillgångar befordra uppkomsten af ett för hela länet gagneligt järnvägs-system, är af vigt att känna de villkor, hvarunder Statens understöd vid anläggning af järnvägar på enskild bekostnad möjligen kan vara att hoppas, meddelas här följande utdrag af Rikets sednast församlade Ständers **Reglemente för Riksgälds-Kontoret.**

§. 149.

För anläggningen af en till begagnande med lokomotiver afsedd, järnväg mellan städerna Fuhls och Göte, hafva Rikets Ständer beviljat och till utbetalning från Riksgälds-kontoret anvisat ett statslån af En million sexhundratusen Rdr; hvilket bör såsom lån utgå under de villkor och mot de föreskrifter och åligganden m. m., som här nedan finnas uppgifna:

1:o Jernvägsanläggningen bör, emot erhållande af det hertill beviljade statsbidraget, utföras genom ett, för detta ändamål bildadt särskilt bolag och på dess bekostnad; börande detta bolag åtaga och förbinda sig att, ej allena, i öfverensstämmelse med fastställd arbetsplan och under iakttagande af de för arbetets utförande för öfrigt meddelade föreskrifter, fullborda, utan och derefter för allmänna trafiken öppna och underhålla järnvägen i hela dess längd.

2:o Bolagsmännen böra, genom skende aktieteckning, förbinda sig att af egna medel tillskjuta hvad utöver det af Staten erhållna lån erfordras för järnvägens och dertill hörande anläggningens fullbordande samt till erforderlig transport-materiels anskaffning; och skall aktietecknings-summan utgöra

samma belopp, som nyssnämnda lån, och således jemväl motsvara två tredjedelar af den beräknade kostnadsumman. Dock som hälften af det sålunda tecknade beloppet är allena af-sedd till Statsverkets betryggande för detta företags utförande samt de dertill anvisade medlens återbetalande jemväl i motsatt fall, så behöfva aktie-egarne, derest järnvägen, genom deras försorg, varder på föreskrift sätt och inom stadgad tid fullbordad, icke erlägga denna hälft af teckningssumman; kommande följaktligen aktie-egarne ansvarighet för densamma att försvinna efter järnvägens fullbordande; hvarefter järnvägen, med hvad dertill hörer, bör utgå säkerhet för ifrågakommande län. — De handlingar, som inlemta aktie-egarne förbindelser att fullgöra den, på grund af aktie-teckningen, dem åliggande inbetalnings-skyldighet å deras aktier, böra deponeras och förvaras hos Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Stora Kopparbergs län.

3:o Bolaget bör vara bildadt och arbetet å järnvägen påbörjad före den 1sta Juli 1856; skolande de vid järnvägsanläggningen erforderliga arbeten sedermera oförbrutet fortgå och utföras, så att järnvägen varder fullbordad och för allmänna trafiken upplåten inom förlöpandet af den tid, Kongl. Maj:t, vid bolagets öfverstyrelse, kommer att bestämma; och kommer Styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader att, genom särskildt af Kongl. Maj:t, på Styrelsens förslag, förordnade sakkunniga män, utföra tillsyn derå, att arbetena varda i öfverensstämmelse med vederbörligen fastställda planer utförda, samt att vid verkställigheten godkända arbetsmetoder följas och fullgoda materialier användas.

4:o Innan större eller mindre del af ofvanomförmälda lån får lyftas, bör Bolaget, genom sin Direktion, hafva till Riksgälds-kontoret afskemat eller det företett:

a) för hela länsumman, jemte derå upplöpande ränta, å Bolagets vägnar, utfärdad skuldförbindelse, som af Fullmäktige i nyssnämnda verk godkännes och antages;

b) utaf Bolaget, genom Direktionen, ingångent samt af Kongl. Maj:t i Näder antaget kontrakt om järnvägs-arbetets utförande och anskaffandet af all för järnvägens begagnande erforderlig material, i den ordning och inom den tid arbetsplanen bestämmer;

c) bevis, att aktieteckningen, äfvensom den i ofvanstående 6:te punkt stadgade deposition af deruti oformälda handlingar, skett för ett belopp, som åtminstone motsvarar två tredjedelar af den föreskrifna teckningssumman;

d) bevis angående behörig verkställighet af den första inbetalningen å alla, enligt punkten litt. c., tecknade aktier;

e) vederbörligt intyg, att arbetet inom föreskrifven tid blifvit påbörjad och sedermera, i öfverensstämmelse med arbetsplanen, fortsatt; samt

f) särskild, liksom bolagets vägnar, utfärdad förbindelse, innefattande åtagande att, under all framtid och utan något ytterligare bidrag af allmänna medel, vidmakthålla hela järnvägen, med allt hvad dertill hörer, i afseende på den kan för allmänna trafiken begagnas.

5:o Under iakttagande af dessa, jemte öfriga, för länets utbetonade stadgade, villkor, komma utbetalnings-terminerna att lämpas efter arbets-ärens antal, så att, efter hvarje arbets-ärs ingång, motsvarande andel af länsumman får lyftas; dock bör, förän något utöver länets halva belopp utbetalas, på förut stadgad sätt vara styrt, att hela aktiesumman är tecknad samt aktieegarnes förbindelser i afseende på denna summas utgörande vederbörligen deponerade.

6:o Oftanämnda lån får, utan ränta och kapital-afbetalning, innehafvas under den för arbetets utförande afsedda tid; men efter dess förlöp skall å hela den utbetonade länsumman, inom slutet af hvarje år, inbetalas Tre procent, hvar för hvar af länet dessförinnan icke godtgjorts beräknas Två procent årlig ränta, och återstoden utgör kapitalafbetalning. Skulle det förfallna inbetalnings-beloppet icke varda i föreskrifven ordning erlagdt, bör derför af Bolaget utgöras Fem procent årlig ränta intill dess samma belopp vederbörligen inbetalas.

7:o För den händelse, att den för järnvägsanläggningen fastställda arbetsplan icke skulle följas och derifrån, utan sökt och erhållen Nädig tillåtelse, skedd afvikelse icke varder på föreskrift sätt rättad, eller i fall järnvägsarbetet icke skulle i stadgad ordning fortsättas, samt inom den derför bestämda tid fullbordas, eger Kongl. Maj:t låta inställa all vidare utbetalning af det beviljade län-underskottet samt återfordra hvad deraf utbetonats, att, på en gång eller successivt, till Riksgälds-kontoret inbetalas inom den tid, Kongl. Maj:t finner för godt i Näder bestämma. Skulle åter järnvägsanläggningen under arbetstiden öfvergifvas, eller järnvägen, efter dess fullbordande, icke så underhållas, att den framtig kan begagnas, eller om betalningsskyldigheten för det erhållna länet icke skulle kunna af bolaget fullgöras, kommer järnvägen att hemfalla till Staten, utan rättighet för aktie-egarne att, till större eller mindre del, utaf det allmänna erhålla ersättning för de tillskott till detta företag, som dessförinnan blifvit af dem utgjorda.

8:o Under byggnads-ärens, skall Bolagets Direktion, inom den tid och till den embetsmyndighet, Kongl. Maj:t be-lagar i Näder föreskrifva, årligen afgifva berättelse om vägsanläggningens-arbetets fortgång under det nästföregående året; börande ej mindre förvaltningen af Bolagets angelägenheter, än de afslutade räkenskaperna, vid årligen anställande revisorer, granskas; uti hvilka revisioner Staten bör ega ett genom ett af Kongl. Maj:t utsedd ombud deltaga intill dess det af allmänna medel erhållna länunderskottet blifvit återbetald.

9:o I den mån järnvägen varder fullbordad och till allmänt begagnande upplåten, skall Bolaget vara skyldigt att, emot den ersättning, som Kongl. Maj:t, efter vederbörliges hörande, pröfvar skiligt bestämma, på densamma fortskaffa trupper och allmänna posten samt besörja alla andra för Kro-nans eller det allmänna räkning ifrågakommande personal- och varutransporter. Derjemte skall det ålagna Bolaget, att, utan ersättning, medgifva anbringandet längs efter järnvägen af elektriska telegrafianläggningar med hvad dertill hörer.

10:o Afgifterna för passagerare- och varutrafiken skola utgå enligt gällande, af Kongl. Maj:t, efter dertill utaf Bolaget afgifvet förslag, i Näder fastställd taxa, hvilken i allmänhet hvar Femte år lämpas efter sig då företende förhål-landen.

11:o Skulle behållna inkomsten af järnvägen, efter afdrag af den årliga inbetalningen å det af Staten erhållna lån, öfverstiga Sex procent å det belopp aktieegarne tillskjutit, ankommer på Kongl. Maj:t att, utom begagnandet af den i näst ofvanstående punkt Kongl. Maj:t förbehållna rätt att pröfva och bestämma de enligt taxor utgående afgifterna, föreskrifva, huru stor del af detta överskott skall afsättas, för att framdeles användas till järnvägens förbättring eller vidare utsträckning. Uppgår den årliga behållningen ändock till Åtta procent å aktie-egarnes tillskott, eger Kongl. Maj:t bestämma om och med hvad belopp den stadgade amorteringen å sagde lån bör ökas.

12:o Bolaget är berättigadt:

a) att, efter gällande lag och författningar, till sig lösa och med egande-rätt besitta enskilda personer och korporationer tillhörig jord, som för järnvägsanläggningen erfordras; hvilken jord dock ej får för Bolagets skuld intecknas;

b) att, utan kostnad eller årlig ersättning, undfå upplåtelse af sådan för järnvägsanläggningen oungångeligen erforderlig, Kronan tillhörig jord, som står under dess omedelbara disposition, dock bör, när fråga är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller anorolades upplåten kronojord, ersättning derför af Bolaget lemmas, i enlighet med hvad om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof är stadgad i Kongl. Förordningen den 20 November 1845; skolande denna Förordnings 27:de §. jemväl lända till efter-rättelse i afseende på de utskylter till Kongl. Maj:t och Kro-nan, som förut kunnat ålagna den jord, hvilken Bolaget kommer att till sig lösa;

c) att för järnvägsanläggningen kostnadsfritt begagna sådana, å Kronans egor belägna, kalk- och stenbrott, som kunna vara disponibla;

d) att, för järnvägsanläggningens behof samt till dess byggnad och underhåll, under de i författningarna föreskrifna villkor, anlägga och, på sätt tjenligast finnes, driva erforderliga verkstäder till förvaldande af gjutgods, smiden, verktyg, redskap och allahanda nödiga materialier;

e) att, uppå skende underdåniga ansökningar, åtföljda af bestämda uppgifter å behöfvat, få, under kontroll, som då komma att i Näder föreskrifvas, till riket tullfritt införa de maskinerier, vägnar och verktyg, hvilka vid järnvägsarbetet erfordras, jemte sådana för järnvägen behöfvida skenor (rails), lokomotiver, stående maskiner och vagnplaner (turnplates), som ej af inhemsk tillverkning kunna erhållas emot lika billigt pris och med samma godhet;

f) att för järnvägens anläggning erhålla arbetebiträde af Krona-arbets-korpen, i mån af tillgång och uppå de villkor, som vid sådant arbets-biträdes användande vanligen bestämmas;

g) att, för enahanda ändamål, jemväl få begagna manskap af Arméen, så vidt allt med vederbörande om frivilligt arbets-biträde kan träffas, och truppena icke äro af militär-tjenstgöring eller arbete för Kronans räkning upptagna.

13:o Bolaget skall, i alla rätts-förhållanden, som kunna uppstå mellan detsamma och Svenska Kronan eller enskilda medborgare, lyda under Svensk domstol och varda underkastad Svensk lag.

14:o I fråga om begagnandet och underhållandet af järnvägen med hvad dertill hörer, komma slutligen de föreskrifter och stadganden, som Kongl. Maj:t kan finna för godt meddela, att tjena till oviktorlig efterrättelse; varande bolaget och dess biträden derjemte i allmänhet skyldiga att iakttaga och fullgöra hvad, med hänsigt till den Staten tillkommande värd eller jernbanan och tillsyn öfver trafiken derpå, kan varda i vederbörlig ordning föreskrift.