
Sammanfattande historik kring Västra Stambanan:

Västra stambanan. ¹ Arbetet på statens järnvägsbyggnader började ³⁰/₄ 1855, på sträckan från Stockholm 1858. ¹/₉ 1859 var delen Göteborg—Töreboda öppnad; därefter ägnades arbetet åt banans andra ända, så att delen Stockholm—Södertälje öppnades ¹/₁₂ 1860. Först ¹/₈ 1862 öppnades delen Töreboda—Hallsberg och ⁸/₁₁ s. å. hela banan. — ² Örebro

Innan denna inledande öfversikt afslutas, må ur det af G. SUNDBÄRG utgifna arbetet *Aperçus Statistiques Internationaux* lämnas några uppgifter rörande jordens järnvägsnät.

Utvecklingen af detsamma framgår af följande tabell, som angifver totala längden vid slutet af nedannämnda år:

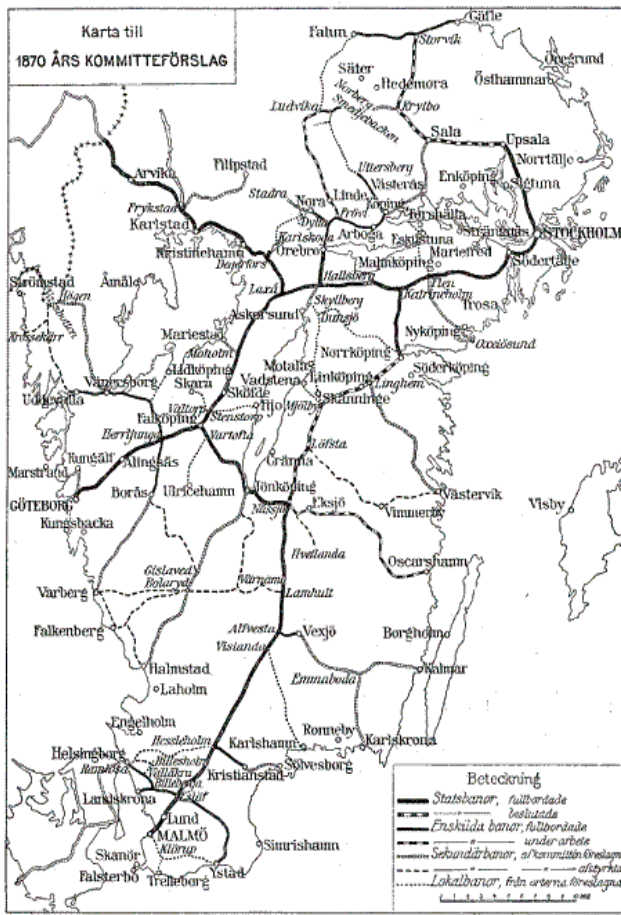
År 1825	61 km
» 1830	175 »
» 1835	2,067 »
» 1840	7,856 »
» 1845	17,123 »
» 1850	38,399 »
» 1855	66,529 »
» 1860	106,853 »
» 1865	144,731 »
» 1870	210,043 »
» 1875	295,583 »
» 1880	371,811 »
» 1885	488,258 »
» 1890	614,725 »
» 1895	700,914 »
» 1900	800,119 »

Af 1900 års järnvägar voro 224,242 km statsbanor och 575,877 km enskilda banor.

13

Det var först efter Västra stambanans etablering och den påbörjade smalspårsutbyggnaden runt om i det övriga västra Götaland, som diskussioner så sakteliga tog fart från Skövdes horisont om en sammanbindning av stambanan med Axvall. Det fanns stora farhågor hos de mer utvecklingsvänliga personerna inom Skövde stad att Skövde skulle hamna utanför en samhällsutveckling, som annars endast skulle komma de delar av landskapet till del som hade anknytning via smalspår med den västra och bördiga sidan av landskapet och vidare söder och norrut inom landskapet. Även andra till synes mer personliga motiv kunde skönjas i diskussionen.

¹³ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument



19. Karta till 1870 års kommittéförslag.

1870 - 1871 äskade så regeringen hos riksdagen om 5 miljoner rdr, (med 1 miljon rdr om året), att använda för att främja den enskilda företagsamheten.

Riksdagen beslöt sedan i sin tur att för åren **1872 - 1876** tillstå Kungl. Maj:t ett belopp om 10 miljoner riksdaler att användas som låneunderstöd åt **enskilda järnvägsanläggningar** med 2 miljoner rdr om året och till högst 2/3 av anläggningskostnaden mot att anläggningen blev pant för lånet. Kostnadsförslag och arbetsplan skall fastställas av Kungl. Maj:t som också fick bestämma de ställen som järnvägen skulle beröra och tillsätta en representant i den styrelse som fått understöd. Banan Växjö - Karlskrona kom att få ett särskilt anslag då den var av betydelse för rikets främsta örlogshamn. Anslag beviljades också för färdigställande av de ofärdiga stambanorna.

Sparsamhetsvännerna som inte var en obetydlig minoritet, förlorade så kravet på att ställa in statsbanebygget. Istället inriktade man sig nu på ett förenklat byggnadssätt. Riksdagen uttalade sig nu inte om förändrad spårvidd, trots starka krafter för smalspår även för kvarvarande stambanor, men uttalade att järnvägen skulle byggas med största sparsamhet.

1875 var så statens stambanor söder om Gävle - Dalabanan klara efter 21 års arbete och baserade på i huvudsak grundritningar från 1850-talets järnvägskommittéer.

1876 hade också av militärstrategiska skäl banan mellan Skövde - Karlsborg fullbordats.

1873 - 1881 fokuserade man statens eget byggande på Norrlands järnvägsutveckling, där brist på kommunikationer ofta vid bistra vintrar ledde till ren hungersnöd och där skogar inte kunde avverkas och skötas och bergmalmen inte kunde nyttjas. I övrigt kunde man under 1870-talets första hälft och dess goda dagar ekonomiskt satsa stora summor på det enskilda järnvägsföretagandet. Sammanlagt lade man ner 200 milj rdr under de tio åren under 1870-talet.

Det dröjde inte länge förrän detta slog tillbaka och de nybyggda enskilda banorna inte kunde bära sig, så som man hade beräknat. Kraven på statlig inlösen började komma från många håll. Man gjorde någon inlösen av banor och insatser på kreditområdet för att klara en del av "krisen" för de enskilda initiativen, men i stort sett avvisade man anstormningen av inlösenkrav och finansiell hjälp.

1900-talets början förde med sig beslut om en undersökning (1904) av en "inlandsbana" för att gynna inlandet och Norrland. En bana från en hamnplats på den Bohuslänska kusten över Sveg och Ströms vattendal till lämplig punkt på Gällivarebanan.

En del justeringar gjordes i järnvägsnätet så att norra stambanan direkt knöts till det inre av landet och 1906 kunde Krylbo - Örebro öppnas. Genom statens inlösningsrätt skapade man också Väst kustbanorna, även om norska intressen satte stopp för planerna att direkt anknyta dessa till en bana i Norge.



Carl

1862-12-30 beviljade Kungl. Maj:t Ericsons avgång och **inrättade två ämbetsverk** för att efterträda hans ansvarsområden. **Styrelsen för statens järnvägstrafik och Styrelsen över statens järnvägsbyggnader.**¹¹

1862 - 1863 års riksdag kom att med full kraft debattera frågan om att minska på kostnaderna genom att anlägga smalspår istället för normalspårig järnväg. Bland andra menade Rosen att med hänsyn till Sveriges ringa trafik kunde man spara in halva anläggningskostnaden genom smalspår även för kvarvarande statsbanor.

Statsbanorna skulle inte klara sig utan att de matades av bibanor och sådana skulle ju inte kunna byggas annat som smalspår, då de annars inte kunde utföras billigt nog för att kunna ge någon avkastning. Mot detta ställdes ett utlåtande från Ericson infordrat av regeringen och efter debatt blev beslutet att inga ändringar nu skulle göras.

Beslut fattades om att färdigställa södra stambanan som planerat efter ytterligare en strid om sträckningen och Ericsons förslag för Stockholm med en gemensam station för Västra och Norra stambanan med Centralstation vid Klara sjö kunde också till slut beslutas, liksom om bygget av nordvästra stambanan till Norge. Dessutom ökade nu låneanslagen till de enskilda banorna med tre gånger tidigare summa.

1864-12-01 öppnades så den södra stambanan mellan Falköping - Malmö.

1868 - 69 yrkade Sparre på en rad lösningar för järnvägen, bl a att slå ihop styrelsen för byggandet med styrelsen för trafiken, dels att alla såväl stam- som bibanor skulle utföras av bolag, som sedan fick ersättning från staten och att upprätta en fullständig plan för alla sådana banor. Sparres agitation kallades det stora "*järnvägsfisket*".

Det var kärva tider och det ekonomiska livet hade tyngts av missväxt och stiltje i affärslivet. Kommunerna nedtyngdes av fattigbördor och skaror av arbetslösa strök landet runt som tiggare, under det att riksdagen sparade alltmer och vägrade statsbidrag till allmänna företag, som hade kunnat bereda arbetsförtjänst i landet.

Statsbanesystemet hade också fört med sig åtskilliga olägenheter, då staten inte var den bäst skickade att sköta det hela som ett affärsföretag och ofta satte taxor efter annat än hänsynstagande till företagets vinst. Järnvägsfrågorna avgjordes dessutom ofta av andra intressen än de mest gynnsamma för landet som helhet och statsskulden tyngde, utan att hela landets intressen hade kunnat tillgodoses.

1869-05-12 framför riksdagen i sin skrivelse att sedan statens förnämsta behov av järnvägar hade blivit fyllt, så återstod det att komplettera dessa genom en mängd ortsbakor. Därför beställde man via ett anslag vilka banor som skulle omfattas av statligt stöd och hur stort detta maximalt skulle behöva vara för att gynna utvecklingen.

1869-08-29 förordnade Kungl. Maj:t en kommitté, efter att ha berett >>menigheter och enskilda som var villiga att under statens medverkan företa sig järnvägsanläggning inkomma med anmälan om detta>>.¹²

1870-08-29 avgav kommittén förslag om ett nät av 13 sekundära banor, vartill kunde komma ett tertialt nät av lokalbanor. Sekundärbanorna skulle finansieras genom direkt anslag om högst en fjärdedel av anläggningskostnaden och lokalbanorna genom lån till högst hälften av kostnaden.

1865 - 1870 fullbordades så nordvästra stambanan och sammanbindningsbanan genom Stockholm. Under de här åren beviljades få statslån till enskilda järnvägar, då statsfinanserna var dåliga och man hade fortfarande norra stambanan kvar att finansiera.

¹¹ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

¹² Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

1858-03-28 tillsatte så Kungl. Maj:t en **ny järnvägskommitté** med Ericson som ordförande för att på riksdagens uppdrag vidta undersökningar inte bara av teknisk och topografisk natur, utan också av statistisk natur. De skulle även yttra sig om lämpligaste sträckningen av då ännu inte fastställda stambanor och statsbanedelar. Dessutom blev man remissinstans för allt fler ansökningar om enskilda järnvägssträckor. Kommittén tillstyrkte vid denna tid endast sådana anläggningar som tillförde statsbanorna ökad trafik. Kommittéförslagens sträckningar gjorde att nära hälften av befolkningen bodde inom tre mils avstånd från de planerade linjerna. Kommittén hade också förordat nödvändiga kanalbyggen och här valde man att förordat Kinda kanal samt Dalslands och Säffle kanaler.

1859-11-08 inlämnades **kommittébetänkandet** till regeringen några veckor efter riksdagens öppnande.

1859-1860 års riksdag tog emot en **järnvägsproposition**, som i huvudsak tog fasta på att färdigställa Västra och Södra stambanorna i första hand. Dessutom föreslog man att banan mellan Hallsberg - Örebro skulle byggas. Det olyckliga järnvägskriget i riksdagen fortsatte, men till slut segrade regeringens och Ericsons förslag ännu en gång.

Man gav sig i debatten också på själva byggnadssättet och pekade på att man i Sverige med sin ringa trafikbelastning i förhållande till andra länder borde kunna bygga mindre anspråksfullt och därmed mer ekonomiskt. Ericson gav svar på tal, men det framstod till slut även i riksdagsskrivelsen att man var oroad över att man byggde solidare och dyrbarare än vad som var nödvändigt. Riksdagen anhöll även hos Kungl. Maj:t att det snarast inrättades en särskild styrelse för statens järnvägstrafik. Ericson hade också anmält att han ville sluta som chef för statens järnvägsbyggande.

1861 fullbordades sträckan mellan Göteborg till Hallsberg på västra stambanan, liksom från Stockholm till Sparreholm, samt sammanbindningsbanan Hallsberg - Örebro, genom vilken Göteborg sammanbands med Örebro, Arboga och Nora. Södra stambanan var färdig från Malmö till Elmhult samt från Falköping söderut till Mullsjö.

1862-10-04 ingav Ericson anmälan som innebar att man kunde upprätta en särskild styrelse för de banor som nu redan var fullbordade och att järnvägsarbetena kunde av honom överlämnas till ett fristående och särskilt organ.

1862-11-04 kunde så **Karl XV, åtföljd av alla sina bröder, de förenade rikenas statsråd samt deputerade från Sveriges rikes ständer första gången befara och högtidligen inviga den västra stambanan**. Ericson fick vid detta tillfälle Vasaordens storkors i briljanter. Enligt uppgift hade man svårigheter med att förmå kungen att även dekorera Rosen. Nedan en "invigningsbild" från Töreboda från Stockholmshållet - kanalen till vänster.



*Teckningen föreställer invigningstågets ankomst till Töreboda den 4 november 1862*¹⁰

¹⁰ Hämtad ur Rolf Stens artikel om Västra Stambanan www.historiskt.nu

Till dessa stambanor kom också sammanbindningsbanor;

1. Från Östra stambanan vid Kambol (nära Malmköping) över Kvikksund till Vendle på Västra stambanan;
2. från Katrineholm vid Östra stambanan till Örebro vid Västra stambanan;
3. från Örebro till Askersund.

Förslaget omfattade för stambanorna en sammanlagd längd om 162 2/3 mil till en anläggningskostnad om 115 861 997 rdr. Detta motsvarade fem gånger statsinkomsten!

Ericson fick kommitténs förslag på remiss och hade en del avvikande synpunkter. Han föreslog bl a en dragning av Västra stambanan söder om Mälaren och var på sätt i direkt kollision med järnvägskommittén. Han var också mycket emot de två separata angöringarna av Stockholm som föreslogs. Han önskade en enda gemensam bangård som direkt kunde sammanbinda det norra och södra järnvägssystemet vid Klara sjö vid Norrmalm med en sammanbindningsbana genom huvudstaden. Ett förslag som då inte gillades av Stockholms stad och hade många fiender.

1856-11-18 avgav så Ericson sitt **betänkande** till Konungen. Först gillades kommitténs förslag av Konungen vid föredragningen, men kort därefter inlämnades den kungliga propositionen till riksdagen med Ericsons förslag redan tryckt. Kommitténs förslag fick inte tryckas!

1856 - 1857 års riksdag blev betydelsefull för järnvägarnas fastläggande.

1856-11-28 fick alltså riksdagen den **Kungliga propositionen** som helt och hållet var byggd på de i kommitténs och Ericsons förslag uttalade principerna om järnvägarnas anläggande och där dessa avvek från varandra anslöt sig propositionen till Ericsons förslag. I detta ingick även utan vidare prövning Ericsons överdådiga förslag till en sammanbindningsbana genom huvudstaden. Av kommitténs sammanbindningsbanor upptogs bara den mellan Örebro och Askersund.

Det hade också vid denna tid visat sig att den tidigare riksdagens beslut om inhemsk finansiering inte kunde fullföljas och att man nu måste gå utomlands för att låna.

Då Regeringens förslag blev känt utbröt en kanonad av missnöje inte minst i pressen över hur den behandlat den tillsatta och nu upplösta järnvägskommittén och favoriserat *>>några lösa hugskott av en man, som endast var känd som en skicklig verkställare>>*. Det var mer än vad som kunde förlätas. En man som tycktes *>>ha en panisk skräck för att dra järnväg vid vattenleder och städer>>*. Huvudstadsförslaget med en centralbangård vid Klara sjö klandrades kanske allra mest, då det skulle bli alltför dyrt och det inte fanns något behov av transitotrafik mellan Uppland och Södermanland.

Kostnaderna för hela järnvägsprojektet diskuterades också på nytt, då det enligt vissa uppgifter bara i driften kunde komma att omfatta en god del av hela den dåvarande svenska budgeten.

Det blev nu regelrätta och djupa diskussionsstrider kring olika dragningsalternativ och för eller mot Ericsons förslag, där Rosen fortfarande höll bittra föredrag om sitt nederlag att inte ens få delta i järnvägsprojektet. Mot Ericson som hade kommit att skörda frukterna av *>>hans arbete>>* (Rosen).

1857 -06 I statsutskottets röstningar för ställningstaganden kunde man ibland se bara en rösts övervikt för viktiga järnvägsfrågor och riksdagen utnyttjade sin nyvunna rätt för ständerna att sammanträda i ett och samma rum för genomdryftandet av de vittgående järnvägsförslagen. Riksdagens ständsdebatt var också vidlyftig efter detta.⁹

1857-09-16 kom så **riksdagens beslut i skrivelse till Kungl. Maj:t**. Efter hårda debatter och omröstningar i de olika stånden, beslöt man att **inte** fastställa en färdig plan för alla stambanor i Sverige. Däremot segrade regeringens och Ericsons planer för Västra stambanan, som skulle gå från Stockholm över Södertälje mot Katrineholm, d.v.s. söder om Mälaren.

Södra stambanan fick medel såväl till fortsättning söderifrån som till sträckan mellan Falköping och Jönköping. Planerna för Stockholm avslogs, förutom en bangård på Södermalm för Västra stambanan. Avslag gällde även linjerna norrut. Däremot fanns medel för påbörjandet av en bana mellan Örebro och Askersund.

Utländsk upplåning gjordes också möjlig. Beslutet kom sammantaget att innebära att det inte fanns en järnvägsplan fastställd och varje riksdag härnäst skulle komma att få ta debatter och strider om vilka sträckor som skulle finansieras och byggas åren därefter. Detta gjorde också att järnvägsbyggandet skulle komma att bli dyrare än det skulle ha behövt bli med ett planlagt beslut både vad gällde upplåning och byggmateriel.

⁹ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

hållning att själva bygga och ansvar för stamlinjerna. Han framhöll att det nu fanns engelska järnvägsentreprenörer som var villiga att genomföra alla Sveriges järnvägslinjer mot ägande i 99 år.

Han möttes av skoningslös kritik från regeringen och från riddarhuset. Att Sverige enligt Rosen inte hade tillräckligt med ingenjörskraft bemöttes med att man entreprenörsvägen var öppen för utländsk hjälp med projektering och byggande. Nu hade opinionen kommit att inse den allmänna nyttan av järnvägen och såg framför sig stigande välmåga och utvecklat näringsliv och man ville inte ha utländska investerare.

Avslutningen på Rosens era avslutades med att staten garanterade honom en livstidspension om 2 000 kr rdr banko som ett uttryck för de förtjänster han inlagt om det allmänna genom sina >>insiktsfulla och outtröttliga bemödanden att väcka och liva intresset för dessa gagneliga företag>>.

B. Statens engagemang och Nils Ericsons betydelse för järnbanefrågan ⁷



NILS ERICSON.

Nils Ericsons namn som kanalbyggare, med tillförlitliga kostnadsförslag, utmärkta arbeten, utomordentlig organisations- och ledarförmåga och goda personliga egenskaper gjorde att Konungen kunde vända sig till honom även i järnbanefrågan. Detta trots att han ännu var skeptisk till järnvägarnas betydelse och nytta och förespråkade kanalernas utbyggnad.

1855-01-22 uppdrog konungen åt Ericson att leda utförandet av statens järnvägsbyggnader med full makt och myndighet att efter eget beprövande och på eget ansvar ordna alla hithörande arbeten. Han blev Chefen för statens järnvägsbyggnader. Nödvändig tjänstepersonal utsågs och entledigades av chefen, som också bestämde deras avlöning. Efter kunglig instruktion skulle han år efter år redovisa arbetsresultat utförda efter den av riksdagen fastställda huvudplanen och konungens riktlinjer, såsom bestämmelser om banornas riktning, minsta kurvradie och största stigningsförhållanden.

På så sätt kunde **på våren detta år de båda bestämda linjerna påbörjas - Västra och Södra stambanorna**. En särskild **järnvägskommitté** för att fastställa detaljer för banornas dragning tillsattes också, där Ericson hade rätt att närvara när tillfälle gavs.

1856-03-18 fastställde Kungl. Maj:t efter förslag från Ericson **västgötalinjens sträckning** från Göteborg över Alingsås till Falköping och Skövde samt vidare över Göta Kanal upp mot gränsen till Närke. För Västra stambanan fanns två sträckningsalternativ; det ena öster om Billingen och det andra väster om berget - liksom det fanns alternativ för dragningen norr eller söder om Mälaren. Detta orsakade stora strider mellan de olika landsdelarna och Mariestadslänshövdingen fick med sig 1855 års järnvägskommitté, medan däremot Ericson alltså gick vägen direkt till Konungen och avgjorde frågan innan kommittén hade avgett sitt betänkande.⁸

1856-09-30 kom så kommittén med sitt detaljförslag i järnvägsfrågan:

1. *Västra stambanan* från Stockholm (Nybrohamnen) över Almarestäke, Giersta - nära Örsundså till Västerås och Köping, varifrån den sammanföll med Köping- Hultbanan till Svartå övre bruk; därifrån till Skaraborgs gräns vid Hjulö och vidare över Falköping och Alingsås till Göteborg;
2. *Norra stambanan*; från den västra vid Giersta över Uppsala till Gävle;
3. *Nordvästra stambanan* från den västra vid Svartå bruk mot Norge via Kristinehamn, Karlstad och Arvika;
4. *Östra stambanan* från Stockholm genom Södertälje, Katrineholm, Norrköping, Linköping och Mjölby till Tenhult och södra stambanan vid Götaström;
5. *Södra stambanan* från Malmö genom Skåne och Småland, förbi Jönköping till Falköping.

⁷ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

⁸ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

1852-11-13 utfärdades nådigt privilegium jämte fastställelse av bolagsregler för ett aktiebolag som åtagit att utföra arbetet mot de av rikets ständer medgivna förmånerna och en sluttid inom 1855.

Genom kommittéarbetets fördröjning till beslut förspilldes den gynnsamma konjunkturen på den engelska och franska penningmarknaden. Därtill tillkom bedrägerier inom järnvägsbolaget av en bolagsdirektionens engelska ledamöter och bolaget störtades i en kolossal skuld. Under sådana omständigheter försvann också möjligheten att färdigställa inom tillståndstiden.

1852-12 var Akrell redan färdig med **ett utkast till stambanor** för södra och mellersta Sverige som hade *utgångspunkt i de större landsvägarnas dragning*. Några pengar för en större genomgång av lämnade linjedragningarna fanns inte, men man anvisade ett mindre statsbidrag för undersökning av den fortsatta linjedragningen av den planerade Köping - Hult-sträckan genom Skaraborgs län. Här hade redan en het strid blossat upp kring om linjesträckningen skulle göras öster eller väster om Billingen. Det försattes att linjen Stockholm - Göteborg skulle bli den första att utföras. Diskussionerna gick vidare och till slut var man framme vid den punkt där man måste resonera om järnvägen i sig och inte som en förbindelse mellan vattenlederna.

1853-11-16 låg den stora järnvägsfrågan till avgörande inför konungen och man visade tydligt att man inte längre kunde se järnvägen som bara ett komplement till kanalerna och dessutom såg man nu att staten skulle ha ett avgörande inflytande och äga den viktigaste utvecklingen.⁶



Oscar

1853-54 års riksdag beslöt **förlänga tidsfristen** för Rosens engelska företag med ett år till 1856, men med villkor att bandelen mellan Köping och Örebro före 1855 skulle ha öppnats för trafik.

Regeringen föreslår också riksdagen en höjning av brännvinsskatten som skulle inbringa ca 3 miljoner rdr banko årligen. Detta räckte till ränta och amortering av byggnadskapitalet i det förslag till järnvägsplan som regeringen nu framlade och man förväntade sig inte någon nettoavkastning i den beräkningen. För att också kunna använda den höjda brännvinsskatten också till annat föreslog man att borde börja med anläggning av linjen Stockholm - Göteborg.

Förslaget från regeringen till riksdagen 1852-1853 kan sammanfattas i följande punkter:

1. att alla järnvägslinjer i riket skall anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad;
2. att staten skall kunna ta upp lån via riksgäldskontoret och mot obligationer, om medel inte finns tillgängliga;
3. att ett belopp om 60 000 rdr måtte ställas till Kungl. Maj:t:s förfogande för verkställande av noggranna undersökningar rörande blivande stamlinjer
4. att riksgälden bemyndigades att låna upp pengar till linjen Stockholm- Göteborg förutom partiet Köping- Hult;
5. att utförandet av andra banor än stamlinjer fortfarande skall bero av den enskilda verksamheten efter prövning av Kungl. Maj:t av tillstånd och ev. statsunderstöd.

1854-11-18 anmälde riksdagen till Kungl. Maj:t sina beslut i järnvägsfrågan, efter en mycket livlig diskussion och stora intressemotsättningar inte minst nu mellan olika linjers företrädare vid anläggandet. Stambanorna skulle vara statens tillhörighet. Vissa enskilda banor beviljades statsunderstöd en mellan sjöarna Vessman och Barken, en från Dalarna till Mälaren eller Östersjön (senare Gefle - Dalabanan). Medel för utförande av stambanorna skulle utformas genom inhemsk upplåning via ett fondsystem utfärdat av riksgäldskontoret.

1855 hade ännu inte villkoren i statens beslut uppfyllts av Rosenföretaget och på sätt kom staten detta år att bli befriad från sitt tidigare beslut och Rosen stod utan bana.

Sträckan Köping – Hult kom till slut att lämnas åt sitt öde för en mer storslagen vision om ett sammanhängande projekt mellan Stockholm- Göteborg norr om Mälaren med en genare linje söder om denna sjö. Rosen försökte sig dock än en gång på ett storslaget försök att få staten att överge sin

⁶ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.



Rosen hade nu statsgarantin och det gällde vidare att få allmänheten att teckna aktier i bolaget. Allmänheten var om möjligt mer skeptisk än Sveriges riksdag. Flertalet var emot allt vad järnvägar hette och ansåg dem dra folk bort från god sedvana och urgammal tro. Sverige var för bergigt och smederna skulle ta räls och tågen haverera. Alla gästgivare och förbönder skulle berövas sin förtjänst och komma på fattigvården. Eldvagnarna som for fram som drakar och kometer, skulle skrämja livet ur både folk och få. Endast de rika skulle få råd att åka menade man, även om det enligt Rosen visat sig att de fattiga mest anlidade järnvägarna utomlands. >>Skall då drängar och pigor åka på banorna – hur går det då med deras sysslor?>>.⁵

Rosen var enträgen och reste land och rike runt för sin sak, men kunde till slut smärtsamt konstatera att inte ens till det lilla banskiftet Örebro – Hult kunde han uppdriva tillräckligt med kapital inom landet. Han måste då vända sig mot England, men för att lyckas där krävdes ändringar med förmånligare villkor för statens garantier.

1850 – 1851 års riksdag fick också **framställa** kring saken med ett förslag att **utöka sträckan** från Örebro till Köping. Detta för att förena också Vänern med Mälaren och få en mer direkt förbindelse mellan Göteborg och Stockholm. I Värmland hade sedan föregående riksdag anlagts ett par små hästbanor och eftersom erfarenheterna var goda kom det in flera framställningar till riksdagen om statsunderstöd till nya järnvägsföretag. Alla avslogs dock förutom ett mindre bidrag till en bana mellan Nora och Örebro. Statsutskottet förordade dock Rosens förslag till höjning av garantin under fyrtio år om banan därefter blev statens egendom och riksdagen beslutade i enlighet med detta och ändrade tillståndet så att det också förlängde banan till Köping. Företaget måste dock startas före 1852 års utgång.

Motståndarna ansåg detta var ett mörkt drag i Sveriges riksdags historia och att skattebetalarna riskerade att få betala 10 miljoner rdr banko under fyrtio år. De blev på så sätt, menade man, >>skattskyldiga under några engelska stockjobbers och deras svenska drängar och dylika agenter:>> Statsrådet Gripenstedt meddelade att han fritog sig från all delaktighet i det fattade beslutet och man anade nu överraskande att regeringen hade lite andra tankar kring järnvägsfrågans utveckling. Regeringen hade tidigare inte tagit tillfället i akt att utreda och tillställa riksdagen en proposition i järnvägsfrågan, vilket innebar att riksdagen fattade beslut kring det förslag som Rosen framställt och genom sina anhängare i riksdagen.

1851-10-21 föredrogs beslutet inför konungen. Riksdagen var så osäker på sitt beslut att de anhöll hos regeringen om föreskrifter som ytterligare kunde erfordras. Kungl. Maj:t kom så att **sätta till en kommitté** av sakkunniga att mer noga utreda banans avkastningsförmåga liksom eventuellt mindre avvikelser i sträckningen. Detta kom att resultera i en ljungande protest i en skrift från engagerade i järnvägsföretaget. Nu började dock diskussionen gälla var den planerade järnvägen egentligen skulle sluta

1852-04-30 avgav kommittén sitt **betänkande** och förordade Rosens förslag och riksdagens beslut. Men förslaget till hur man skulle dra järnvägen mötte fortfarande stort motstånd vid diskussionerna efter föredragningen inom regeringen vid regeringsmötet 1852-05-29.

1852-05-29 uppdrog regeringen, efter kommittén uttalande, topografiska kårens chef, generalmajoren Akrell, att företa **noggranna undersökningar** rörande gynnsammaste riktningar och därefter inkomma med förslag till system med huvudbanor inom riket till ledning för blivande detaljundersökningar för uppgörande av fullständigt förslag.

Nu togs alltså på allvar frågan upp om planläggning av ett mer utbrett järnvägssystem och att staten skulle anlägga eller understödja **stamlinjerna**, vilka sedan av den enskilda företagsamheten kunde kompletteras genom anläggning av bibanor.

⁵ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

förlorat en del av lusten. Rosen befanns ha tagit sig vatten över huvudet. Genom detta kom tidsfristen, trots upprepade framflyttning, inte att kunna hållas och den honom meddelade **rättigheten förverkades**.

Järnvägsvännerna blev inte fler av denna händelsekedja, även om kungafamiljen och civilministern stödde honom. Han betraktades som lite vurmig och motståndet mot hans planer uttalades offentligt.

I december **1846** talade också chefen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader överste A. E. von Sydow inför Svenska vetenskapsakademien. Han menade att järnvägar i Sverige inte skulle ge nog avkastning för att enskilda investerare skulle se en utsikt till vinst. Han sa vidare att järnvägarna kostar mer än vad som visats och minst en halv gång till så mycket som Rosen beräknat, d.v.s. 600 000 rdr banko per mil. Han ansåg det oklokt att starta sådana företag utan säkerhet om betydande statsunderstöd, eftersom beräknad person- och varutrafik skulle vara svag för långa tider i Sverige. Detta kom att leda till vissa diskussioner med konungen, vilken önskade se Sverige snarast delaktigt i det nya kommunikationsmedlet.⁴

1847 hölls i Stockholm en fest för den engelske ingenjören John Rennie. Han hade på uppdrag av Rosen genomfört lokalundersökningar kring den föreslagna järnvägen mellan Stockholm – Göteborg och då bland annat konstaterat det oväntade, med tanke på diskussionen dithittills, att terrängen i Sverige till och med var jämnare och gynnsammare än i många andra länder. Vid denna tillställning menar minnestecknare att järnvägsfrågan kom att bli fullt medvetandegjord för många betydelsefulla personer.

1847 – 1848 års riksdag lyssnade till ett långt och värtaligt anförande av Rosen. Han menade att arbete och produktion främst uppmuntras av avsättningsmöjligheten. Avsättningen är beroende av priset, som i sin tur är beroende av priset på transporter. Vidare uttryckte han att Sverige skulle bli utestängt från deltagande i världshandeln, som snart det enda landet i Europa utan järnvägskommunikationer. För att undgå detta framtidsperspektiv av arbetslöshet och fattigdom måste Sverige skynda att tillägna sig det nya samfärdsmedlet.

Näringslivet kommer att vara helt beroende i ett land som Sverige av billiga och snabba transporter, hette det. Inom jordbruket skulle hushållningen kunna baseras på frambringande av ladugårdsprodukter stället för brännvin och hästar kunna bytas ut mot kor och ge en direkt avkastning och vilkas spillning inte som hästarnas stannade på landsvägen utan kom jorden tillgodo. Gästgiveriskjutsen skulle minskas, allmogens besvär med fång- och postföring försvinna, landsvägsunderhållet underlättas och böndernas demoraliserande liv på landsvägsresor och krogar inskränkas. Bergshanteringen, industrin och handeln skulle kunna ges en nödvändig utveckling.

Rosen lämnade också till Kungl. Maj:t en ansökan om en möjlighet att på enskilt initiativ få bygga järnväg på sträckan Örebro – Hult av taktiska skäl. Läget låg nära kanalivarnas tidigare förslag, men innebar ändå en del av den av honom föreslagna järnvägssträckan mellan Stockholm – Göteborg. Han föreslog även att staten skulle bidra till investeringen genom en konstruktion med garanterad minimiränta på avkastningen under 15 år med rätt till senare inlösen. Kungl. Maj:t sände över denna ansökan till statsutskottet och kom på så sätt att behandlas i ståndsriksdagen.

Motargumenten var många och debatten blev den första genomgripande debatten i järnvägsfrågan inom Sveriges ståndsriksdag. Man tyckte frågan var alltför outredd och det fanns vanskligheter med att gå i borgen för utländska mäns enskilda kapital. Mer gammalmodiga mot skäl hördes, som att *ångkraften endast tjänade till att förslappa både själs- och kroppsförmögenheter och i mekanismen hade den samtida omvärldens materialism och sociala elände sitt upphov.* >> *Vittnesgilla är de industriella städernas gator – måtte Sverige så sent som möjligt bli delaktigt av ett sådant framåtskridande!* >> *Industriell utveckling skulle bli till landets skada genom följderna av arbetarproletariat, arbetsorganisationer och av socialism, kommunism och chartism.*

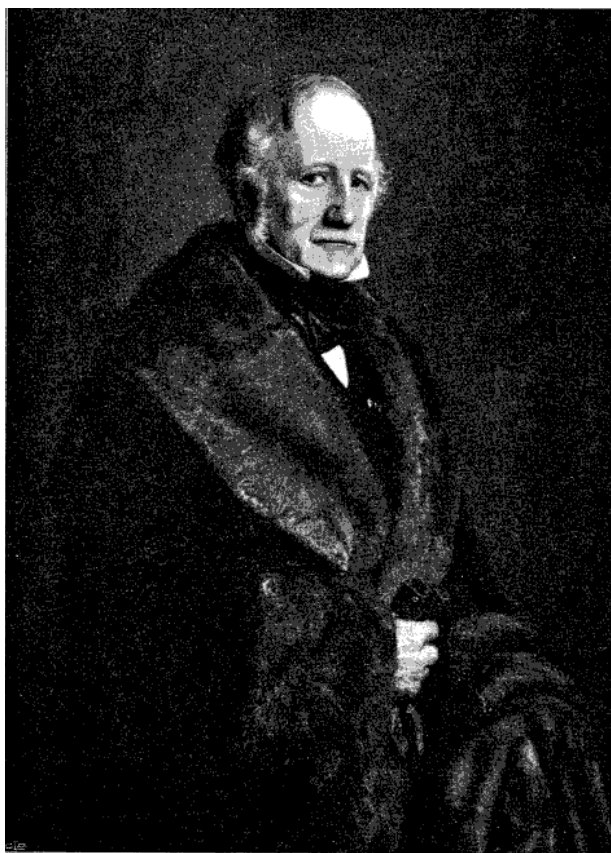
Striden i riksdagen handlade inte å mycket *hur* man skulle göra, som *om* man skulle göra något åt järnvägsfrågan. Bönderna avlog betänkandet utan omröstning!

1848-12-28 utfärdade så Kungl. Maj:t äntligen med tillämpning av de av riksdagen stadgade grunderna, **privilegium och bolagsordning** för >> *kungl. svenska och engelska aktiebolaget för järnvägen mellan Örebro och Hult.* >> Det var inte något beslut om statsbanor, men väl ett steg. Man beviljade även ett mindre **låneunderstöd till en liten hästbana** mellan Kristinehamn och Sjöändans lastplats. I västra Bergslagen kom det efter hand att byggas 50-talet hästjärnvägar, som gick mellan sjöar och vattendrag där godset lastades om och roddes.

⁴ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

Städerna var i regel illa byggda och i avsaknad av bekvämlighet som belysning och vattenledningar. De flesta städer förde ett tynande liv och endast några få hade en befolkning på 10 000 eller däröver. Rörelserna i städerna utgjorde mestadels av småhandel och varuutbyte med omgivande landsbygd. Sjöfarten drevs till allra största delen med segelfartyg och under 1842 uppgick exporten endast till 18 miljoner riksdalers värde.

1845 kom greve Adolf von Rosen hem från utlandet, i en ställning som major vid flottans mekaniska kår, med en stark tro på vad järnvägen kunde betyda för utvecklingen. Han ingick direkt med en **ansökan till Kungl. Maj:t om tillstånd** att i förening med in- och utländska män genom bildande av aktiebolag anlägga järnvägar inom landet i vissa ungefärligt uppgivna huvudbanor. Systemet omfattade tre huvudbanor. Den som först borde byggas gick från Stockholm till Göteborg genom Södermanland, Närke och Västergötland. Man presenterade också ett antal sidolinjer och förbindelselinjer. Inte ens han själv hade för avsikt att kunna genomföra alla de här banorna, utan han ville med sin stora plan förebygga de misstag man redan ute i världen hade gjort genom bristande planering och starka lokalintressen.³



A. E. VON ROSEN.

1845-11-27 medgav Kungl. Maj:t:s resolution att de av Rosen tillänkta bolagen fick rätten att under loppet av de närmaste följande tjugo åren anlägga järnvägar i Sverige. Villkoren var att fullständiga planer och kostnadsförslag för varje bana lämnades in till Kungl. Maj:t, innan nödvändig oktroj meddelades och senast före 1847 års utgång. Efter detta skulle nämnda bolag åtnjuta full äganderätt såväl till själva järnbanorna som till avkastningen av dessa. Transporttaxorna skulle bestämmas genom en nämnd utsedd till hälften av bolaget, till hälften av Kungl. Maj:t.

Ett vidlyftigt beslut av regeringen utan inlösningsrätt för svenska staten, som kunde ha lett till att det svenska järnvägsnätet kommit att ägas av utländskt kapital för obegränsad tid och därmed även hade varit herrar över den industriella utvecklingen.

1846 kom en kris i den engelska penningmarknaden som därefter omintetgjorde varje förhoppning på bistånd av engelskt kapital. Därtill hade dessa engelska kapitalister och ingenjörer redan upplevt dåliga finansiella erfarenheter från sitt deltagande i andra länders järnvägsanläggningar och delvis

³ Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

Förslaget liknade de uppfattningar som under lång tid därefter speglades i förslagen till byggnation av järnvägar. Järnvägen skulle länge komma att betraktas som ett supplement till vattenvägarna och inte som ett viktigt kommunikationsmedel i sig självt. Motionären insåg redan i motionen omöjligheten att staten skulle kunna utföra företaget. Göta Kanal var ännu inte färdigbyggd och de bekymmer som sammanhörde med detta bygge tog stor kraft. Däremot önskade motionären att staten skulle bekosta undersökning för att genomföra ett sådant projekt och *"därigenom fästa allmänhetens uppmärksamhet vid saken och frammana den enskilda företagsamheten"*. Förslaget avstyrktes då man tyckte att även en sådan undersökning i sådana fall skulle bekostas av enskilda initiativ.²

I meningsutbytet mellan motionären Uhr och Platen, avvisade den senare att järnvägar kunde vara bättre än kanaler med orden: *"Uhr menar väl inte sig vilja igenfylla kanalen för att däruppå inrätta en railväg"*. Andra menade att det inte gick att bygga en sådan lång järnväg (6-7 mil) och för övrigt skulle den *"endast vara användbar på sommaren"*. Översten A. Anckarsvärd förklarade att Sverige med sin is och snö vintertid inte hade behov av några järnvägar och att en sådan lång järnväg omöjligen skulle kunna akta för åverkan och förstörelse av de kringboende, som >> *icke lära uraktlåta tillfället att där hämta sitt järnbehov*>>.

1840 skrev vattenbyggaren A. E. von Sydow att bristande kunskap i Sverige om kommunikationsmedlens betydelse och brist på utbyggnad var en del av orsaken till landets fattigdom, dess svaga industri och ringa kapitaltillgångar med åtföljande hög ränta. Han ansåg att vägbyggnader var nödvändiga dels för att bereda arbetsförtjänst och sålunda minska fattigdomen, dels för att underlätta den allmänna rörligheten.

Vidare menade han att enskilda bolag huvudsakligen tänkte på avkastningen och därför måste staten utföra arbetena. Staten behöver inte försvaga kommunikationernas nytta för den allmänna rörligheten genom höga fraktavgifter, utan måste tvärtom hålla dessa så låga som möjligt. Statsutgifter för sådana ändamål gagnade mer än en skatteminskning.

1840 – 1841 års riksdag inrättade efter detta en särskild **styrelse för allmänna väg- och vattenbyggnader**, för vilken Sydow själv blev chef. Därtill beviljade riksdagen stora anslag till kanaler, strömmrensningar och andra allmänna arbeten. Järnvägarna hade enligt hans mening en väl bruten terräng för sådana anläggningar och kunde inte heller erbjuda tillräcklig person- och varutrafik, för att dessa kostsamma samfärdsmedel skulle kunna komma i fråga.

Statsutskottet avlog motioner om möjligheten att sammanbinda de segelbara sjöarna med järnvägsanläggningar och att statsanslag för kanaler också skulle kunna användas för dessa järnvägar. Motionären menade att järnvägar ägde ett företräde före kanaler i det att de inte hindras av isen utan endast av snön och på det viset ända upp i mellersta Sverige skulle kunna trafikeras bortåt nio månader av året. Saken befanns alltför ny och outredd för att kunna tillstyrkas.

1841 – 1845 fördes en allt livligare offentlig diskussion medan de betänksamma ännu hade nationens öra. Argumenten kunde vara att i Sverige fanns det inga utsikter för järnväg på grund av dess avlägsna läge, som omöjliggjorde transitotrafik från utlandet, dess stora utsträckning, dess glesa och kapitalsvaga befolkning samt dess klen utvecklade näringsliv, som i sig inte hade användning för dessa dyra anläggningar. >>*Litet strömming från Stockholm till Göteborg och litet torsk tillbaka.*>>

Till allt detta kommer då också de klimatiska förhållandena, *som skulle omöjliggöra all vintertrafik, samt svårigheten att vänja den svenska arbetaren vid den påpasslighet, som krävdes vid järnvägsrörelsens betjänande.*

För att förstå denna tveksamhet till det nya transportmedlet måste man se en nation utmattad av efterverkningarna av kriget och de politiska "skakningarna" under århundradets första decennier, med svaga finanser – statsverkets årliga inkomster uppnådde ännu inte i början av 1840-talet den tionde miljonen i riksdaler banko – och därtill fanns ett illa ordnat penning- och kreditväsen. Penningväsendet ombesörjdes huvudsakligen av riksbanken jämte ett fåtal lånekontor och banker i landsorten och kunde inte tillfredsställande förmedla affärer vare sig inom eller utom landet.

Sverige stod på nästan alla områden av det ekonomiska livet tillbaka för flertalet av Europas länder. Jordbruket var ålderdomligt liksom dess byggnader, vägarna var på många håll ofarbara och transportmedlen få och det fanns få möjligheter till avsättning av produkterna man producerat. Även Bergshanteringen arbetade under primitiva förhållanden. Fabrikerna var fåtaliga och tillverkningsvärdet vid landets samtliga tillverkningsindustrier under år 1842 uppgick endast till 15 ¼ miljoner rdr banko.

² Se fotnot 1 – hela sidan baseras på detta dokument.

Berättelsen om SAJ – Skövde Axvalls Järnväg

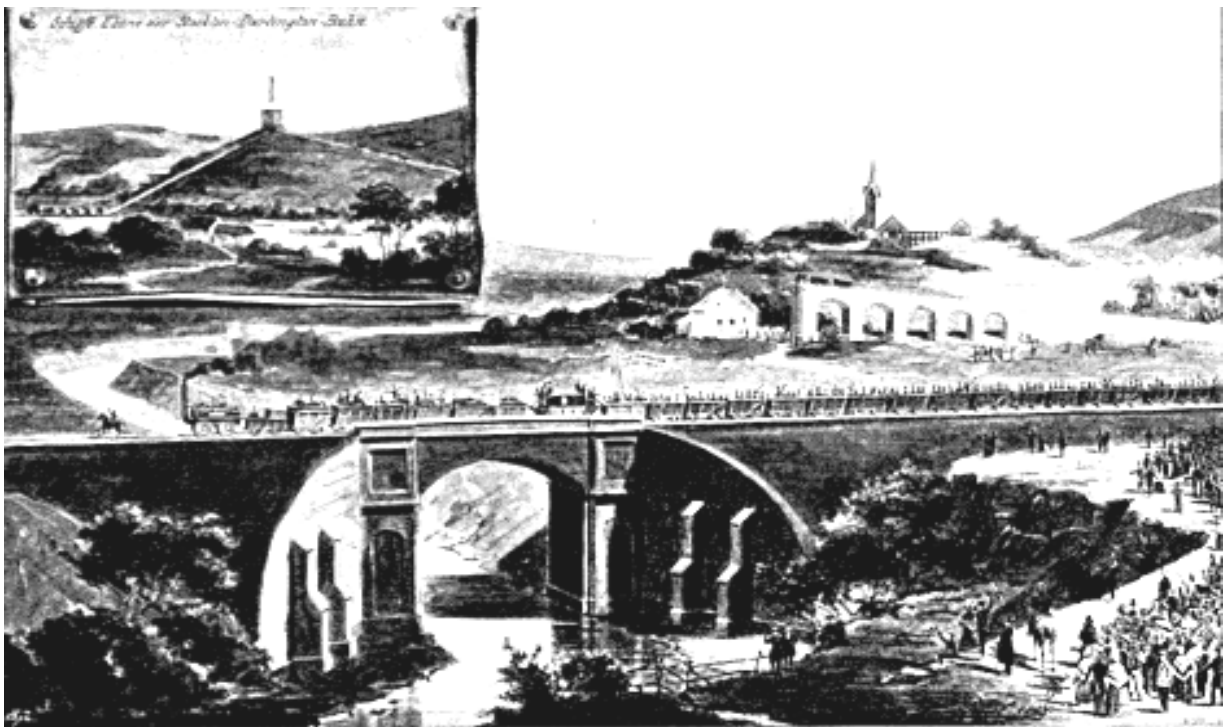
Järnbanefrågans framväxande i Sverige - övergripande kronologisk beskrivning 1829 - 1906 - med fokus på västra Götaland

A. De första stora politiska diskussionerna om en "railväg"

Berättelsen om S A J har sin bakgrund i Sveriges allmänna utveckling på kommunikationsområdet under 1800-talet. Järnvägen kom från mitten av århundradet att avbryta flera stora kanalprojekt som alternativ till att transportera gods och personer, samtidigt som också vägnätet sakta byggs ut.

Några stora visionärer/entreprenörer, och omvärldens utveckling mot järnvägar som transportmedel, skapade under viss vanda och regelrätt motstånd en nationell politik. Den framväxande politiken gjorde det möjligt för det nya trafikslaget att etablera sig.

Lite bakgrund om 1800-talet och *järnbanefrågan* med utsikt från sekelskiftet (1906) ger en bra utgångspunkt.¹



Stockton – Darlingtonbanans öppnande den 27 september 1825. Den första "riktiga" lokomotivjärnvägen med viss persontrafik. Lägg märke till ryttaren som rider framför lokomotivet och den stora folkfesten med öppna vagnar och skaror av åskådare.

I Sverige under 1800-talet flyttades de huvudsakliga statsintressena från de föregående århundradenas krigiska inriktning till planerande och genomförande av större *samfärdselprojekt*. Den första halvan av 1800-talet var det kanalbyggarnas tid och den senare hälften dominerades av *järnvägsföretag*.

Kampen mellan kanalbyggarna och järnvägsförespråkarna startade tidigt och vägbyggaralternativet hade också parallellt sina klara förespråkare i kampen om statens resurser.

1829-03-30 kom ett **första nationellt förslag** i järnvägsfrågan från Riddarhuset (Gustaf af Uhr) att låta staten undersöka möjligheten till en "*järnrailväg*" mellan Vättern och Hjälmarén. Förslagets bakgrund fanns i uppfattningen hos förslagsställaren att det var ett "*fatalt misstag*" att ha dragit Göta Kanal från Vättern ut till Östersjön istället för till Hjälmarén och därmed ha kommit att binda ihop Göteborg med Söderköping istället för med Stockholm.

¹ STATENS JÄRNVÄGAR 1856-1906; HISTORISK-TEKNISK-EKONOMISK BESKRIFNING I anledning af STATENS JÄRNVÄGARS FEMTIOÅRIGA TILLVARO utgifven PÅ KUNGL. MAJ: TS NÄDIGA BEFALLNING af JÄRNVÄGSSTYRELSEN Under redaktion af [GUSTAF WELIN](http://runeberg.org/sj50/1/) byrådirektör // Centraltryckeriet, Stockholm 1906 ; <http://runeberg.org/sj50/1/> [Politisk historik. Af Lektorn A. Rydfors](#) med bilder från olika delar av hela det digitaliserade verket.