

## N:o 240.

Af herr **E. Sahlin**, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jernvägsanläggningar för statens räkning samt inköp af bandelen Örebro—Frövi.

I Kongl. Maj:ts nyligen afgifna nådiga proposition n:o 62 anföres å sidan 21, att Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags styrelse förklarar sig villig att till staten försälja sin fasta egendom i Örebro jemte bibanan till Skebäck.

Detta anbud är gifvet genom följande skrifvelse:

»Till kongl. jernvägsstyrelsen.

Till besvarande af kongl. styrelsens bref den 16 dennes meddelas värdsamt, att styrelsen för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag beslutit — derest bandelen Örebro—Frövi fortfarande blefve i bolagets ego, och staten skulle vilja inköpa Örebro—Köpings jernvägsverkstadsområde i Örebro och den dermed sammanhängande bibanan till Skebäck — att försäljningspriset skall bestämmas till 450,000 kronor, och att vid köpet förbehålles, att den tomt, på hvilken de enskilda jernvägarnes milkontor är uppfördt, förblifver Örebro—Köpings-bolagets egendom, äfvensom att till bolaget lemnas med eganderätt lämplig plats i närheten af Örebro norra station för lokomotivstall med dertill hörande mindre verkstad och dit ledande spår.

---

Örebro den 23 februari 1899.

För Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag:

*Marcus Agrelius.*»

Genom detta anbud synes mig frågan om Örebro—Krylbo-banans fullbordande genom byggandet af linien Spånga—Ullersäter—Örebro eller genom inköp af bandelen Frövi—Örebro och byggandet af linien Spånga—Frövi hafva kommit i ett nytt läge.

Såsom ett af de förnämsta skälen för det senare alternativet anför nemligen kongl. jernvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse af den 28 sistlidne februari — åberopad i den kongl. propositionen — att man genom köpet af bandelen Örebro—Frövi skulle förvärfva Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags fasta egendom i Örebro jemte bibanan till Skebäck och lastplatsen vid Svartån. Men då denna egendom kan förvärfvas äfven utan inköp af bandelen Frövi—Örebro, kan denna fördel icke längre betraktas såsom ett skäl för jernvägsköpet.

Då emellertid anbudet skriftligen gafs först den 23 februari, kan det ej väcka förvåning, att hvarken i jernvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse af den 28 i samma månad eller i Kongl. Maj:ts nådiga proposition af den 6 innevarande mars någon utredning gifves angående de förändringar i den af jernvägsstyrelsen på nådig befallning framlagda definitiva planen för Örebro—Krylbo-banans fullbordande i sträckningen Spånga—Ullersäter—Örebro, som lämpligen skulle kunna göras i sammanhang med de erbjudna fastigheternas inköpande.

*Inköp af  
Örebro—Kö-  
pings-bolagets  
fastigheter i  
Örebro jemte  
Skebäcks-  
banan.*

I fråga om den förmån, som skulle beredas statens jernvägar genom förvärfvandet af bolagets område i Örebro jemte spåret till Skebäck, erinrar kongl. jernvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse af den 28 februari 1899 först (prop. sid. 25) om »betydelsen för den ifrågasatta verkstadsanläggningen på Alnängarna af att staten erhöle dispositionsrätt öfver sagda spår. Men besittningen af jordområdet vid Örebro station vore af ej mindre vikt för statens jernvägar. Det belopp af 75,000 kronor, som i de olika kostnadsberäkningarna för Krylbo—Örebro-banan upptagits för utvidgning af Örebro station, afsåge endast att åstadkomma för den nya trafikens mottagande direkt erforderliga spårförändringar. Den alltjemt fortgående stegringen i rörelsen vid Örebro station måste emellertid inom en nära liggande framtid nödvändiggöra en betydande utvidgning af denna station, och kostnaden härför skulle kunna i afsevärd mån begränsas, om staten egde bolagets nuvarande jordområde. Exempelvis skulle, då en förflyttning af det nu öster om spårsystemet befintliga godsmagasinet under alla förhållanden måste ingå i planen för en utvidgning af stationen, detta magasin lämpligen kunna flyttas till bolagets likaledes öster om spårsystemet belägna område, medan åter, om staten ej egde detta område, plats icke gerna kunde anskaffas för magasinet öster om spårsystemet,

utan man blefve nödsakad förlägga detta vester derom, hvilket i sin ordning skulle medföra, att hufvudvägen till godsmagasinet måste anordnas medelst en vägport under spårsystemet, då korsning i plan icke utan väsentliga olägenheter och stor fara för trafiksäkerheten skulle kunna ifrågakomma. Vägporten skulle emellertid på grund af lokala förhållanden icke kunna anordnas utan en betydlig höjning af bangårdens hela spårsystem och eljest obehöfliga förflyttningar af husbyggnader. — Vid bedömandet af nu föreliggande fråga torde icke heller böra lemnas utan afseende, att staten genom försäljning till tomter af en del af ifrågavarande område skulle kunna återbekomma en icke obetydlig del af köpeskillingen för detsamma.»

Angående priset anför jernvägsstyrelsen (prop. sid. 21), att »vid en af bauingenjören Hj. Renborg i november månad år 1896 på styrelsens uppdrag verkställd approximativ värdering uppskattades denna egendom, bestående af 19 tunnland 16 kappland jord inom Örebro stad och Långbro socken, med spår, vexlar, kontors-, förråds- och verkstadsbyggnader af olika slag, lokomotivstall, boställshus, vagnbod, vändskifvor, lyftkran och vagnväg m. m., till ett värde af 432,000 kronor. Sedan dess hade visserligen ett mindre jordområde fränsålts, men å andra sidan jordvärdet betydligt stegrats. Vid sådant förhållande och då bolagsstyrelsen förklarat sig villig att försälja ifrågavarande egendom särskildt för sig för ett pris af 450,000 kronor, med vilkor, bland annat, att till bolaget med eganderätt lemnades lämplig plats i närheten af Örebro norra station för ett lokomotivstall med dertill hörande verkstad och dit ledande spår, torde samma egendoms värde numera icke kunna beräknas lägre än till 460,000 kronor.»

Om Ullersäters-banan kommer till stånd, skulle inköpet af denna egendom möjliggöra kostnadernas nedbringande med ett afsevärdt belopp.

För att kunna ordna trafiken vid Örebro station utan att behöfva fästa afseende vid Örebro—Köpings jernvägsspår å bangården och särskildt dess trafik mellan stationen och jernvägens lokomotivstallar, verkstäder och lastageplats vid Skebäck, har nemligen jernvägsstyrelsen i det framlagda förslaget, såsom synes af den propositionen bifogade kartan, ett stycke norr om staden dragit den nya banan öfver Örebro—Frövi-banan och så beredt densamma inträde i Örebro station på denna banas vestra sida. Denna jernvägsöfvergång jemte de för densamma nödvändiga bankarna blir ju genom lämpligt val af den fordrade platsen för nytt lokomotivstall fullkomligt obehöflig, om det ifrågavarande köpet kommer till stånd. Jag antager, att man sålunda kan spara in minst 20,000 kronor. Vidare behöfver man icke, om köpet kommer till stånd, bygga något nytt spår

till Skebäck, och man kan derigenom spara in de 135,000 kr., som denna anläggning beräknas kosta.

Den för staten så värdefulla egendomen kan således i förening med Ullersåters-liniens anläggning förvärfvas för en verklig kostnad af omkring 300,000 kronor.

Värderingen  
af bandelen  
Örebro-Frövi.

Jag öfvergår nu till en undersökning af de båda alternativen för Örebro—Krylbo-banans fullbordande och tillåter mig först göra några erinringar angående värderingen af bandelen Örebro—Frövi.

Som bekant värderade kongl. jernvägsstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande af den 31 december 1896 all den fasta och lösa egendom, som enligt den då framlagda planen skulle komma att ingå i köpet af nämnda bandel, till 1,880,000 kronor, hvilket pris enligt styrelsens mening skäligen borde höjas till 2,000,000 kronor. På förfrågan förklarade sig bandelens egare den 13 mars 1897 beredd att med ett inlösningspris af 3,000,000 kronor såsom utgångspunkt underhandla om försäljning. Den 16 mars 1897 förordade jernvägsstyrelsen ett inlösningspris af 3,160,000 kronor. Det oaktadt erhöll jernvägsstyrelsen den 1 juli 1897 Kongl. Maj:ts bemyndigande att underhandla om köp för en summa, ej öfverstigande 3,000,000 kronor. Då dessa underhandlingar ej ledde till något resultat, meddelade Kongl. Maj:t i ett nådigt bref den 3 december 1897, att *frågan om köpet hade förfallit*.

I stället för det förut af Kongl. Maj:t fastställda maximipriset, 3,000,000 kronor, har till grund för de i år återupptagna underhandlingarna lagts (prop. sid. 14) ett af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag den 27 december 1898 gjordt anbud, som vid uträkning befans utgöra:

Köpeskilling .....	3,160,000
förlust i ränteskilnad .....	50,000
förbindelsespår vid Frövi .....	115,000

Summa kr. 3,325,000,

hvertill lades en fordran, att staten skulle öfvertaga skyldigheten att intill år 1947 enligt ett upprättadt kontrakt trafikera Örebro—Svartå jernväg — en skyldighet, som, enligt hvad jag skall söka visa, sannolikt kommer att medföra kostnader för staten.

När Kongl. Maj:t anbefalde underhandlingarnas upptagande på dessa vilkor, hade Kongl. Maj:t således, utan att banans värde förändrats, be-

tydligt öfverskridit det maximipris af 3,000,000 kronor, som Kongl. Maj:t den 1 juli 1897 fastställt.

En tanke, som nog icke litet bidrog till beslutet om beviljande af medel för Örebro—Krylbo-banan, var att denna jernväg skulle blifva af stor betydelse för landets försvar. Frågans betydelse för landets försvar.

I den kongl. propositionen n:o 46 vid 1897 års riksdag återgifves t. f. generalstabschefens utlåtande af den 5 februari samma år, så vidt det berör den nu föreliggande frågan, sålunda:

»Sin största betydelse finge emellertid den ifrågasatta jernvägen sedd i samband med den under byggnad varande Örebro—Svartå-banan. Med tillhjälp af sistnämnda jernväg kunde nemligen två fullt sjelfständiga transportlinier — den ena öfver Svartå, den andra öfver Hallsberg — anordnas från vestra och södra Sverige till Örebro, men vid denna punkt måste hela trafiken upptagas af *en* transportlinie, Örebro—Köping—Tillberga, hvars trafikförmåga icke vore större än de båda sammanstötande liniernas hvar för sig. Helt annorlunda blefve förhållandet, om jernvägen Örebro—Krylbo komme till stånd på sådant sätt, att de båda förstnämnda transportlinierna kunde oberoende af hvarandra utsträckas ända till gränsen mellan Vestmanland och Upland; och betydelsen häraf, med hänsyn till en koncentrerung i norra Mälardalen, vore lätt att inse. Påtagligt vore emellertid, att den antydda fördelen helt och hållet försvunne, derest bandelen Örebro—Frövi af Köping—Hults jernväg inginge som en länk i den föreslagna stambanan, ty derigenom skulle uppstå ett pass, framför hvilket transporterna komme att stocka sig.»

I den föreliggande kongl. propositionen anför statsrådet och chefen för civildepartementet efter en kort erinran om detta uttalande (sid. 28): »Häremot vill jag nu endast erinra, att, enligt hvad jag inhemtat, bandelen Örebro—Frövi genom sitt fördelaktiga läge i tekniskt hänseende har en ovanligt stor trafikförmåga, hvartill kommer att, till följd af bestämmelserna i 1852 års privilegiebref för Köping—Hults jernväg, den till inköp föreslagna bandelen å hela sträckan redan har mark för dubbelspår samt alla broars landfästen anordnade för dubbelspår, om ock, till följd af ökade fordringar på utrymme mellan spåren, dessa landfästen nu äro något för smala. Det skulle sålunda icke möta synnerligen stora svårigheter att vid behof utlägga dubbelspår å den 25 kilometer långa sträckan mellan Frövi och Örebro, då de omförmälda dubbla transportlinierna skulle vara minst lika fördelaktigt anordnade, som om Ullersäter-alternativet nu valdes.»

Huru fördelaktigt än denna bandels läge i tekniskt hänseende må vara och huru ovanligt stor dess trafikförmåga än är, kan den ju synbarligen icke fylla det behof, som t. f. generalstabschefen framhållit. Han har också uttryckligen visat tillbaka en sådan tanke. Om vid en hastig truppöflyttning i det angifna fallet 20 tåg om 40 vagnar in-sättas i hvardera rigtningen på hvar och en af de två banor, som från söder och vester leda till Örebro, skulle, om stockning skall undvikas, på Örebro—Frövi-banan föras fram dubbelt så många eller dubbelt så långa tåg: intetdera lärer vara möjligt.

Ställningen är således den, att, sedan regeringen enligt sin önskan fått den i försvarshänseende mycket viktiga jernvägen af Riksdagen beviljad och af jernvägsstyrelsen definitivt planlagd, så föreslår nu regeringen Riksdagen att offra denna fördel — värd så mycket som en fästning, såsom en högt uppsatt militär i ett föredrag lär hafva sagt — och i stället genom en penningplacering bereda en jernförelsevis måttlig ekonomisk fördel. Visserligen skulle det icke »vid behof» möta synnerligen stora svårigheter att utlägga ett dubbelspår mellan Frövi och Örebro. Men när behofvet gör sig gällande, torde det lätteligen vara för sent att söka afhjelpa det.

Det torde därför vara rättvist att vid jernförelsen mellan de båda alternativen för Örebro—Krylbo-banans fullbordande till kostnaderna för inköpet af bandelen Örebro—Frövi lägga kostnaderna för ett dubbelspårs utläggande å denna sträcka. Om köpet kommer till stånd och bandelen Örebro—Frövi skall begagnas både för trafiken på Norrland och för trafiken på Vesterås—Stockholm, är kanske i alla händelser icke den tid aflägsen, då ett dubbelspår måste utläggas. Någon utredning af kostnaderna härför föreligger visserligen icke, men man erhåller en rätt god ledning i de siffror, som anföras i sammanhang med Kongl. Maj:ts förslag att utlägga ytterligare ett jernvägsspår mellan Lunds och Eslöfs stationer. Med frånräknande af kostnader för jordområdets anskaffande beräknas kostnaderna härför (statsverksprop. VI: 171) till omkring 31,000 kronor per bankilometer. Enligt detta pris skulle dubbelspåret utläggande på bandelen Örebro—Frövi kosta omkring 775,000 kronor, en summa, som, särskildt med afseende derpå att broarnas landfästen äro för smala, sannolikt är icke obetydligt för lågt tilltagen.

Örebro—  
Svartå-  
trafiken.

Det med köpet förbundna öfvertagandet af skyldigheten att trafikera Örebro—Svartå jernväg torde vara af ganska tvifvelaktigt värde för staten. Visserligen har driftkostnaden å banan af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag år 1898 kunnat begränsas till 95,000 kr. (kongl. prop. sid. 17) eller

1,900 kr. per bankilometer, men härvid är att märka, dels att driftkostnaden äfven för det bolag, som nu trafikerar banan, i år måste blifva högre, emedan enligt uppgift antalet tågilometer ökats med omkring 16 % och kolpriset stigit med något öfver en femtedel, dels att driftkostnaderna på statens jernvägar gerna blifva högre än på enskilda banor. Så billig driftkostnad som 1,900 kr. per bankilometer hade staten icke på någon af sina banor under år 1897, det sista år, för hvilket jag har tillgängliga uppgifter. Visserligen var driftkostnaden för linien Boden—Bräcke jemte dess bibanor endast 2,011 kr. per bankilometer och å linien Sköfde—Karlsborg 2,901 kr., men i medeltal för Sveriges statsbanor utgjorde den 5,645 kr. och för linierna söder om Storvik 7,342 kr. Under det att Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag år 1898 beredde sig någon vinst på trafiken å Örebro—Svartå-banan, synes det därför sannolikt, att staten såsom besörjande samma trafik skulle hafva gjort förlust — huru stor torde vara svårt att afgöra. Lägges till grund för beräkningen 1897 års driftkostnad å linien Sköfde—Karlsborg, den billigaste driftkostnaden å statens jernvägar söder om Storvik, så skulle driftkostnaden hafva belöpt sig till  $50 \times 2,901 = 145,050$  kr., och då den trafikerande kontrahenten enligt kontraktet hade rätt att räkna sig till godo endast 101,000 kr., skulle statens förlust under år 1898 således hafva sprungit upp till omkring 44,000 kr.

Härtill kommer, att de C-aktier i Örebro—Svartå jernväg, som under vissa förhållanden skola lemnas till den trafikerande kontrahenten, i statens hand hafva mindre värde än i den enskildes. Kontraktet synes lätteligen kunna föranleda, att staten måste inköpa banan, en affär som — nödiga förbättringar å banan för att sätta den i statsbanemessigt skick inberäknade — icke gerna kan beräknas lägre än till 2,500,000 kr. eller 50,000 kr. pr bankilometer\*) Ett sådant pris skulle visserligen understiga det lägsta pris, för hvilket staten hittills anlagt någon bana, men ändå vara för högt i förhållande till den inkomst, statsbaneförvaltningen torde kunna beräkna af denna linie.

Ehuru således kongl. jernvägsstyrelsen är öfvertygad, att statsbaneförvaltningen utan risk för staten kan öfvertaga det föreliggande trafikkontraktet, synes mig detta vara mycket tvifvelaktigt och ingalunda framgå af den i denna del mycket ofullständiga utredning, kongl. jernvägsstyrelsen presterat.

Sammanställas med ledning af det föregående kostnaderna för de båda alternativen, båda så vidt möjligt är i alla afseenden likställda, så finner man:

\*) För Örebro—Krybo-banans anläggning beräknas 69,000 kr. pr kilometer, jordvärdet icke inberäknadt.

*Ekonomisk  
jämförelse  
mellan de  
båda alterna-  
tiven.*

*Kostnaderna för Frövi-alternativet:*

Banbyggnad Spånga—Frövi .....	308,000	kronor
Inköp af bandelen Örebro—Frövi jemte fastigheter i Örebro och Skebäcksbanan .....	3,160,000	»
Beräknad förlust i ränteskilnad .....	50,000	»
Förbindelsespår vid Frövi jemte därför erforderliga bankar	115,000	»
Lifräntor .....	75,000	»
Omedelbar kompletteringskostnad (269,000—31,500; jfr. prop. sid. 27) .....	237,500	»
Successivt erforderlig kompletteringskostnad .....	241,000	»
Rullande materiel (prop. sid. 24) .....	300,000	»
Utläggande af dubbelspår Örebro—Frövi .....	775,000	»
	<hr/>	
	Summa	5,261,500 kronor,

hvertill sannolikt komme för inköp och komplettering af Örebro—Svartå jernväg en summa, som torde kunna beräknas till minst 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> million.

*Kostnaderna för Ullersäters-alternativet:*

Banbyggnad Spånga—Ullersäter—Örebro (enligt jernvägsstyrelsen beräknad till 2,207,000, minskadt med 135,000 för en bibana till Skebäck och 20,000 för en vägöfvergång, båda obehöfliga, om fastigheterna i Örebro köpas .....	1,852,000	kronor
Föreningsstation vid Ullersäter .....	200,000	»
Köp af fastigheter i Örebro jemte Skebäcksbanan .....	460,000	»
Rullande materiel (prop. sid. 26) .....	217,500	»
	<hr/>	
	Summa	2,728,500 kronor.

Frågan gäller nu, i hvad mån de båda alternativen kunna antagas blifva räntebärande. Fästa vi oss ej vid Svartå-banan och räkna vi bort de 460,000, som utgöra värdet af fastigheterna i Örebro, så får man de summor, som skulle förräntas genom trafiken å linien Spånga—Örebro, nemligen respektive 4,801,500 kronor och 2,269,500 kronor.

Vid beräkningen af den nettoinkomst, som staten under den närmaste tiden skulle kunna påräkna å linien Örebro—Frövi (prop. sid. 22—24) antar jernvägsstyrelsen driftkostnaden utgöra samma procent af bruttoinkomsten, som utgör medeltalet för Sveriges statsjernvägar söder om Storvik åren 1896—1898. För år 1887 utgjorde detta medeltal 53 proc.



Det synes emellertid vara vanskligt att grunda beräkningen på en siffra, som blir så gynsam genom den relativt billiga driftkostnaden på de långa stambanelinierna och icke gäller för de mindre sträckorna. För linien Ånge—Storvik, till hvilken Örebro—Krylbo-banan rätt nära ansluter sig\*), utgjorde driftkostnaden år 1897 60 procent af bruttoinkomsten, för dess fortsättning Örebro—Hallsberg 70 procent och för linien Hallsberg—Mjölby 64 procent. Medeltalet för dessa tre banor utgör 62 procent, hvilken siffra också utgör medeltalet för samtliga statsbanor söder om Storvik, om man frånräknar de lifligt trafikerade östra, vestra och södra stambanorna.

Man kan till äfventyrs hafva åtskilligt att anmärka mot det sätt, hvarpå jag valt siffran, utgående från ett enda år och väljande endast vissa banor, kanske i trafiktekniskt hänseende obeqväma. Men jag vill då i stället följa jernvägsstyrelsens exempel och välja medeltalet för Sveriges statsbanor söder om Storvik. Dock vill jag icke såsom jernvägsstyrelsen välja medeltalet för de sista tre åren, som i afseende på utgiftsprocenten varit enstående gynsamma, utan jag vill välja den sista 10-årsperioden, för hvilken uppgifter finnas offentliggjorda. Utgiftsprocenten för statens jernvägar söder om Storvik åren 1888—1897 utgör i medeltal 62,25\*\*).

Beräknas nu driftkostnaden efter 62 procent, skulle den för linien Spånga—Frövi—Örebro utgöra 210,660 kronor och nettobehållningen således 129,114 kronor, motsvarande vid kapitalisering efter en räntefot af 4 procent ett värde af 3,227,850 kronor.

Äro de gjorda förutsättningarna rigtiga, så skulle Örebro—Krylbo-banans fullbordande enligt Frövi-alternativet för den beräknade summan vara en föga vinstgifvande affär. Jernvägsstyrelsen har kommit till ett annat resultat genom att dels räkna inköpskostnaden lägre, än jag upptagit den, dels räkna driftkostnaden efter en lägre procent. I det sista afseendet anser styrelsen till och med sannolikt (sid. 24), att, då linien

\*) För bandelen Storvik—Krylbo saknar jag särskild uppgift för år 1897, men för åren 1886—1895 utgjorde den i medeltal 72,51 %.

\*\*) *Utgiftsprocenten vid nedanstående statens jernvägar åren 1886—1897:*

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Storvik—Krylbo .....	68,80	79,65	71,04	76,08	64,91	84,03	74,66	74,84	70,71	60,41	—	—
Hallsberg—Örebro .....	67,69	70,43	62,63	61,99	65,55	67,02	70,39	68,72	64,35	72,27	76,77	70,80
Hallsberg—Mjölby .....	88,29	91,85	83,35	78,14	73,91	84,11	76,89	77,91	71,67	64,18	68,26	64,13
Samtliga statens jernvägar												
norr om Storvik .....	—	89,71	79,71	79,42	87,83	96,53	98,12	96,98	96,08	82,28	77,36	72,20
Samtliga statens jernvägar												
söder om Storvik .....	—	67,89	63,81	62,96	65,83	66,30	66,87	65,84	61,81	59,57	56,40	53,07

Örebro—Frövi i trafik-tekniskt hänseende erbjuder stora fördelar, utgiftsprocenten för bandelen i fråga kommer att icke obetydligt understiga den beräknade utgiftsprocenten. Jag tillåter mig anmärka, att utgiftsprocenten å banan Örebro—Hallsberg, som väl också, ehuru ej lika plan som Örebro—Frövi-linien, i trafik-tekniskt hänseende erbjuder stora fördelar, det oaktadt är mycket hög — i medeltal för 10-årsperioden 1888—1897: 68 procent — sannolikt emedan der för samtrafikens skull måste gå flera tåg, än som för banan i och för sig skulle behövas. Just denna svårighet torde äfven komma att fördyra utgiftsprocenten på statsbandelen Örebro—Frövi, emedan det torde möta öfverstigliga svårigheter att med de tåg, som förmedla transitotrafiken till och från Norrland, äfven förmedla trafiken till och från Stockholm—Vesterås-banans område.

Ännu större blifva naturligtvis vanskligheterna, om man äfven tager med i beräkningen trafiken å eller inköpet af Örebro—Svartå-banan.

Jernvägsstyrelsen framhåller, att den med undantag för linien Frövi—Spånga icke i kalkylen tagit hänsyn till den nya trafik å Örebro—Frövi-linien, som måste uppstå genom Krylbo-banans tillkomst. Jag vill förtydliga detta genom den erinran, att den norrländska transitotrafiken redan nu går öfver Örebro—Frövi-banan (Krylbo—Sala—Tillberga—Frövi—Örebro—Hallsberg). Från de trakter, genom hvilka den nya banan går, torde man icke kunna vänta mycken trafik, då ju Vestanfors och Fagersta hafva en bekväm utfartsväg öfver Engelsberg—Tillberga—Stockholm. I hvad mån Örebro—Krylbo-banan kommer att skapa ny trafik och öka fjerrtrafiken, kan naturligtvis ännu ej beräknas, och denna trafik tillkommer oberoende af valet mellan de nu föreliggande alternativen.

Innan jag lemnar de rent ekonomiska synpunkterna, vill jag göra ännu några anmärkningar.

Kongl. jernvägsstyrelsen framhåller såsom en fördel, att staten enligt det nu föreliggande förslaget skulle kostnadsfritt öfvertaga äfven Frövi—Ludvika-banans andel i Frövi station (sid. 17), och civilministern konstaterar, att härigenom hela Frövi station skulle blifva uteslutande statsegendom (sid. 28). Den ifrågavarande andelen af Frövi station (jordområde, boställshus och utförda arbeten) uppskattas af jernvägsstyrelsen till ett värde af 82,000 kronor. Den kostnadsfria öfverlåtelsen häraf motsvaras närmast af en kontant utbetalning till Örebro—Köpingsbolaget af 98,200 kronor samt af en ökning i anläggningskostnaderna med 16,800 kronor eller tillsammans 115,000 kronor. Men härtill kommer ytterliggare, att det direkta förbindelsespåret mellan Frövi—Ludvika och Örebro—Köpings jernvägar, som skall anläggas, helt och hållet förändrar betydelsen af Frövi nu starkt trafikerade station. De stora tågen på Frövi—Ludvika-banan

komma icke att gå till Frövi station och fördelen af att vara ensam egare till det stora området med allt hvad derå finnes blir väsentligen mindre, än vid första påseende kan synas.

Jernvägsstyrelsen framhåller också (sid. 25) såsom en fördel, att staten genom förvärfvandet af bandelen Örebro—Frövi skulle undvika konkurrens med Örebro—Köpings jernväg å sträckan mellan Ullersäter och Örebro. Äfven civilministern framhåller (sidan 27) såsom för staten fördelaktigt, att, om möjligt, den fraktkonkurrens undvikes, som skulle blifva en följd af byggandet af linien Ullersäter—Örebro. Denna antydan om konkurrens kan tydligen ej afse trakten mellan de båda banorna. Denna upptages nemligen till större delen af sjön Väringen och Kåglans skogsbygd och är således af föga värde för jernvägstrafik; trakten sydväst om Kågla ligger alltför nära Örebro för att i detta hänseende hafva någon betydelse; endast för trakten nordost om Väringe närmast Spånga kan någon egentlig konkurrens uppstå. Den väsentliga lokaltrafiken å den nya Ullersäters-banan skulle komma från trakter öster ut, som omöjligen kunna hafva något gagn af Frövi-banan. Hvad transito-trafiken beträffar, är det ju själfklart, att den norrländska trafiken kommer att gå på statsbanan. Vidare kommer, enligt de för samtrafik gällande reglerna, det gods, som från orter söder om Örebro går till Ullersäter och stationer öster derom å Örebro—Köpings-banan äfvensom till stationer å Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg till och med Kungsängen att föras på statsbanelinien till Ullersäter i stället för att såsom nu gå öfver Ervalla och Frövi; trafikinkomsten för den trafik, som sålunda skulle öfverflyttas från Örebro—Köpingsbanan, utgjorde, enligt benäget meddelande, under år 1898 på bandelen Örebro—Ervalla—Frövi—Ullersäter 22,618 kronor.

Slutligen vill jag också framhålla, att två jernvägsprojekt för närvarande diskuteras i Nerike, hvilka kunna komma att ega betydelse för frågan. Dels är tal om att den beslutade Örebro—Pålsboda-banan skulle för undvikande af malmomlastning i Örebro fortsättas till Nora; härigenom skulle trafiken mellan Nora och Örebro öfvergå till denna kortare led i stället för att befordras på två banor och längre väg via Ervalla, hvarjemte åberopas, att under år 1898 icke mindre än 687 vagnslaster malm sändes från Nora till Pålsboda. Dels är tal om byggande af en jernväg Örebro—Eskilstuna, hvarvid man räknat på anslutning till den nya statsbanan vid Sjögesta station; denna bana skulle, om den kommer till stånd, tillföra Ullersäters-linien någon ökning i trafiken.

---

En jemförelse mellan de båda alternativen bör emellertid göras äfven ur andra synpunkter än den rent affärsmässiga.

En högst väsentlig synpunkt har jag redan berört, den strategiska. Med hänsyn till landets försvar måste man anse önskvärdt, att antingen Ullersäters-alternativet vidhållles eller också linien Örebro—Frövi göres dubbel-spårig. Då ett andra spår på denna bana ökar kostnaden utan att öka banans rentabilitet och utan att öka antalet kommunikationsleder och därför knappast under den närmaste framtiden kommer till stånd, torde ur denna synpunkt Ullersäters-alternativet vara att afgjort föredraga framför Frövi-alternativet.

*Privata  
intressen.*

Jag vill äfven fästa uppmärksamheten på de privata intressen, som beröras af frågan. Dessa äro mycket utbredda. Först nämner jag intresset i de trakter, som omedelbart beröras af endera banan. För Örebro stad och den bördiga trakten nordost om staden — hufvudsakligen Glanshammars härad — är det naturligtvis mycket önskvärdt att få till stånd en beqväm väg för den redan nu lifliga samfärdseln. För de trakter åter, som beröras af bandelen Örebro—Frövi, är intresset för Ullersäters-linien också stort. Örebro—Frövi-liniens förvandling till statsbana skulle nemligen medföra en betydlig ökning i kommunalskatten. För Örebro stad torde detta visserligen icke vara af stor betydelse. Vid den andra ändstationen blir verkan af inköpet mera ödesdiger. Ej långt ifrån halfva fyrktalet i Näsby kommun faller på Frövi station; kommunalutskylderna torde således till följd af köpet komma att nära fördubblas. Också hafva kommunerna längs efter Ullersäters-linien villigt tecknat sina bidrag — in alles i det närmaste 154,000 kronor — för den händelse denna linie kommer till stånd, medan helt naturligt hvarken Örebro stad eller någon kommun vill bidraga till Frövi-alternativet. Helt naturligt är också, att, när Kongl. Maj:t anbefalt att underhandlingarna angående Frövi-alternativet skulle afbrytas, åtskilligt i de närmast Ullersäters-linien liggande trakterna ordnades med hänsyn till den blifvande jernvägen, äfvensom att intresset för att beslutet om banans fullbordande i denna sträckning skall ega bestånd derigenom blir så mycket mer lifaktigt.

Detta intresse återfinnes äfven väl grundadt utom de trakter, som omedelbart beröras af frågan. Helt lätt antyder statsrådet och chefen för civildepartementet (sid. 28) såsom en fördel, att trafiken å Örebro viktiga station blefve uteslutande statsbanetrafik, så att skilda trafikintressen icke vidare der förekomme. Fördelen skulle väl till stor del bestå deri, att den trafik, som nu går från Örebro öfver Vesterås till Stockholm, i stället skulle komma att föras öfver Hallsberg till Stockholm. Staten skulle visserligen derigenom bereda sig en inkomst på, enligt hvad jag hört uppgifvas, omkring 90,000 kronor om året, men det torde med skäl kunna

sättas i fråga, om det är fullt som sig bör, att staten på detta sätt skulle utan tvingande skäl genom köp af en bana tillägna sig från en annan bana ett förvärf, som enskilda personer med omtanke och flit arbetat upp, under det de tillika på ett fullt tillfredsställande sätt betjenat allmänheten. Jag vill äfven framhålla, att denna vinst, på samma gång den medför en icke obetydlig minskning i vinsten å Örebro—Frövi-linien, skulle beredas genom en icke obetydlig trafiks öfverförande på den redan förut tungt belastade linien Katrineholm—Stockholm och sålunda i sin mån bidraga till att påskynda behovet af ett dubbelspårs anläggande på denna plats.

Likasom Frövi-banans inköpande skulle vålla svårigheter i trafikens ordnande å linien Katrineholm—Stockholm, skulle det äfven medföra svårigheter vid ordnandet af tågförbindelserna å linien Örebro—Köping—Vesterås—Stockholm. Vid tidtabellens uppgörande skulle nemligen tre egare här söka förena sina ganska skilda intressen. Erfarenheten ger tillräckligt vid handen, att detta sannolikt ej blir en lätt sak.

*Trafiksörig-  
heter.*

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet anför (sid. 28) ännu ett skäl till förmån för Frövi-alternativet, nemligen »att, vid den nu allmänt öfverklagade svårigheten för jordbruket att anskaffa tillräckligt antal arbetare, en viss lättnad kan vinnas, om på en, om ock ej alltför afsevärd, sträcka en redan befintlig bana köpes i stället för att ny jernväg bygges».

*Arbetsmär-  
kaden.*

Det gäller denna gång anläggningen af en bana om 26 kilometers längd (skilnaden mellan Ullersäters-liniens längd, 31 kilometer, och Spånga—Frövi-liniens längd, 5 kilometer). Frågan förtjenar emellertid en närmare granskning. De arbeten, som skola utföras, kunna värderas på följande sätt:

*enligt Frövi-alternativet.*

Anläggning af linien Spånga—Frövi .....	308,000	kronor
Anläggning af förbindelsespår vid Frövi .....	115,000	»
Omedelbart förestående förbättringar .....	237,000	»
Successivt förestående förbättringar .....	241,000	»
Utläggning af ännu ett spår å linien Örebro—Frövi .....	775,000	»
	<hr/>	
	Summa	1,676,000 kronor

*Enligt Ullersäters-alternativet.*

Anläggning af linien Spånga—Örebro (2,207,000 kronor) med afdrag för ett obehöfligt spår till Skebäck (135,000 kronor) och en obehöflig vägöfvergång (20,000 kronor) .....	1,852,000 kronor
Anläggning af förbindelsen vid Ullersäter .....	200,000 »
	<hr/>
	Summa 2,052,000 kronor

Synnerligen stor blir icke skilnaden mellan de förestående arbetenas värde, äfven om man vid Frövi-alternativet räknar bort 775,000 kronor för dubbelspåret utläggning, något, som regeringen icke för närvarande föreslagit, men som synes vara ganska angeläget och vid behof böra göras; ja, icke ens om man dessutom räknar bort 241,000 kronor för de förbättringar, som endast successive behöfva göras. Genom en jämförelse i afseende på de förestående arbetenas värde torde man bäst kunna beräkna, hur många arbetare hvarterda alternativet kräfver. Jag vill äfven fästa uppmärksamheten vid, att det, åtminstone vid Ullersäters-alternativet, gäller sammanhållandet af arbetare, som redan dragits ifrån jordbruket, och tillåter mig att rörande denna fråga i sin helhet hänvisa till den utredning, som statsrådet och chefen för civildepartementet gaf i Riksdagens båda kamrar, när det den 7 april 1897 gälde byggandet på en gång af Kalixbanan, Örebro—Krylbo-banan och Bohusläns-banan. (Se Riksdagens prot. 1897 F. K., 2, 20, 5, A. K. 3, 24, 49.)

Af det anförda synes mig framgå:

*att* Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags fastigheter i Örebro jemte bibanan till Skebäck kunna och böra af staten förvärfvas, hvilketdera alternativet för Örebro—Krylbo-banans fullbordande än väljes, samt att detta förvärf i sammanhang med Ullersäters-alternativet genom förenklingar i planen för jernvägens byggande kan göras synnerligen billigt;

*att* Frövi-alternativet medför en betydligt större kostnad för staten utan att gifva betryggande utsigter för skälig ränta samt att det i köpet ingående kontraktet angående trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg är en högst vanskligh affär;

*att* Ullersäters-alternativet utan ökning i kostnaden tillgodoser ett betydande intresse i afseende på landets försvar, medan Frövi-alternativet endast genom ett andra spårs utläggande för en dryg och icke räntebärande kostnad kan tillgodose detta intresse;

att icke obetydliga privatintressen blifva tillgodosedda genom Ullersäters-alternativet, medan deremot Frövi-alternativet skadar betydande privatintressen i både Nerike och Vestmanland;

att Frövi-alternativet skulle vålla svårigheter i trafikens ordnande både å linien Katrineholm—Stockholm och å linien Örebro—Köping—Vesterås—Stockholm;

att intetdera alternativet synnerligen hårdt hotar arbetsmarknaden äfvensom att skilnaden mellan dem i detta afseende icke är synnerligen stor; samt

att man icke har att såsom följd af Ullersäters-alternativet befara någon för staten ofördelaktig konkurrens å sträckan Ullersäter—Örebro.

På grund häraf får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts nådiga proposition n:o 62 i den del, som afser fullbordandet af Örebro—Krylbo-banan, ville för år 1900 anvisa till inköp af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags verkstadsområde i Örebro och den dermed sammanhängande bibanan till Skebäck ..... kronor 450,000,  
till fullbordande af statsbanan från  
Krylbo till Örebro återstoden af den  
beräknade anläggningskostnaden ... » 2,254,000  
eller tillsammans kronor 2,704,000

Stockholm den 29 mars 1899.

*Enar Sahlén.*