

N:o 121.

Af herr **K. Starbäck** m. fl., om statslån till Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag.

Efter mer än tioårigt förarbete på frågan om att medelst järnväg sätta Härjedalen i förbindelse med Dalarnes järnvägsnät hade denna fråga ändtligen förts fram så, att ett aktiebolag — Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag — år 1900 kunde bildas i ändamål att, enligt upprättad och af Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 12 september nämnda år godkänd plan, utföra en järnbana från Orsa station i Dalarne till Svegs kyrkoby i Härjedalen. Banan, med en spårvidd af 1.435 meter, en längd af 128.48 km. utom sidospår och en maximitlutning af 16 : 1000, beräknades kosta 4,436,000 kronor med och 3,700,000 kronor utan rullande materiel.

Det nybildade aktiebolaget med ett tecknad aktiekapital af 1,903,000 kronor sökte och erhöll statslån af 1,850,000 kronor, eller en summa motsvarande hälften af beräknade kostnaden för banan utan rullande materiel.

Sedan järnvägsaktiebolaget träffat uppgörelse med ett verkstadsaktiebolag om tillhandahållande af för blifvande trafik erforderlig rullande materiel, och Kungl. Maj:t godkänt denna uppgörelse, såsom betryggande för att tillräcklig materiel af nämnda beskaffenhet icke skulle komma att saknas, påbörjades banarbetet hösten år 1901.

Bolaget hade då att tillgå till mötande af den beräknade arbetskostnaden..... Kr. 3,700,000: —
 aktiekapitalet kr. 1,903,000: —
 statslånet » 1,850,000: — » 3,753,000: —

Vid verkställd omstakning af vissa stycken af banan blef linjen förkortad till ungefär 125 km.

Bolagets styrelse kom under arbetets gång tämligen snart till insikt om att de tillgängliga medlen icke skulle räcka till banarbetets fullbordande. Härtill medverkade åtskilliga omständigheter, däraf må framhållas,

utom ofullständigheter i kostnadsberäkningen, skärpta anspråk på brobyggnadssätt, stegring af priser å en del materiel, ogynnsam byggnadsterräng samt nedbringande till trafikens underlättande af största lutningen från 16:1000 till 14:1000.

Då de af bolaget gjorda försök att medelst ökning af aktiekapitalet anskaffa bristande kostnadsmedel strandade, fann bolagets styrelse sig nödsakad att under hösten år 1903 inställa arbetet. Af bansträckningen voro då 57 km. rälslagda och nära färdiga samt ytterligare 19 km. terrasserade, hvarjämte i linjens fortsättning företagits en del förberedande arbeten.

Af ofvanomförmälda för bolaget tillgängliga byggnadsmedel, 3,753,000 kronor, hafva omkring 3,050,000 kronor förbrukats, hvadan återstå omkring 700,000 kronor, däraf 617,000 kronor utgöra icke uppuren del af statslånet och 70,000 kronor innestå hos kungl. statskontoret såsom säkerhet för banarbetets utförande.

För vinnande af en i möjligaste mån exakt uppgift å återstående byggnadskostnaden har bolaget föranstaltat om, att tvenne af kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därtill utsedde erfarne järnvägsingeniörer verkställt utredning i nämnda afseende. Denna utredning visar en slutsumma af 2,700,000 kronor såsom erforderlig för banarbetets förande till slut.

Med stöd af utredningen har bolaget i en till Kungl. Maj:t ingifven ansökning anhållit om ytterligare statslån till banbyggnaden till belopp af 2,000,000 kronor. Under förutsättning af bifall till denna ansökning skall statens bidrag uppgå till 3,850,000 kronor af kostnaden för banan från Orsa till Sveg, cirka 5,800,000 kronor. Kostnaden för bankilometer blifver i så fall ungefär 46,400 kronor, däraf staten skulle bidragit med 30,800 kronor.

Bolagets ansökning har af kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har öfverinseende öfver banbyggnadsarbetet, tillstyrkts.

Kungl. järnvägsstyrelsen har däremot i ett öfver ansökningen afgifvet yttrande afstyrkt densamma och därvid uttryckt den mening, att staten icke bör ingripa för fullföljande af Orsa—Sveg-banan, förrän det blifvit bestämdt, om den ifrågasatta s. k. inlandsbanan skall komma till stånd och Orsa—Sveg-banan ingå som länk i densamma.

Att döma af den plan, som kungl. järnvägsstyrelsen uppgjort för de undersökningar i och för inlandsbanan, hvartill 1904 års Riksdag beviljade medel, torde tidigast år 1909 vara att förvänta fullständigt förslag, utvisande, huru kungl. järnvägsstyrelsen tänker sig inlandsbanans sträckning m. m. Då emellertid någon utsikt att fortsätta arbetena å Orsa—

Sveg-banan utan statens mellankomst ej tyckes förefinnas, skulle till följd af berörda tidsutdrägt frågan om Orsa—Sveg-banans fullbordande blifva undanskjuten till en obestämd tid efter 1909. För staten, som har 1,233,000 kronor, utom räntor, bundna i företaget, skulle ett sådant uppskof gifvetvis blifva menligt; och de kommuner, hvilka offrat betydande summor för åvägabringande af en för dem högst angelägen samfärdselled, skulle af uppskofvet träffas mycket hårdt. Under dröjsmålet blifver det offrade kapitalet ofruktbarande, och det utförda arbetet tager, af brist på nödigt underhåll, skada, som kräfver mycket dryga omkostnader att afhjälpa, när banarbetet skall återupptagas. Skulle åter framdeles banarbetet anses böra helt och hållet öfvergifvas, blifver förhållandet än värre. För de svaga Härjedalskommuner, hvilka åtagit sig tungt tryckande skuldbördor till åstadkommande af en förbindelseled, som de ansett oundgänglig till lättande af befolkningens svåra existensvillkor, skall den ekonomiska ställningen helt visst blifva hotad på ett sätt, som innebär en allvarlig fara för kommunernas utveckling.

Kungl. järnvägsstyrelsen har med hänsyn till Orsa—Sveg-banans möjliga ingående i inlandsbanan beräknat kostnaderna för förstnämnda banas fullbordande till Sveg och dess anknjytning till Orsa station till 5,518,000 kronor, om staten skall utföra arbetena. Orsa—Sveg-banan i dess nuvarande skick har af kungl. järnvägsstyrelsen uppskattats till i afrundadt tal 2,912,000 kronor. Med den utförda bandelens inlösande till värde af 2,912,000 kronor skulle således hela banan färdig komma att kosta staten 8,430,000 kronor utom kostnaden för rullande materiel, 625,000 kronor. Trots en så betydande kostnad skulle ändå den utförda bandelen, inemot 6 mil, icke i afseende å lutningsförhållandena komma i det skick, kungl. järnvägsstyrelsen fordrar som statsbanemässigt, eller få en maximilutning af 10 : 1000, utan fortfarande hafva lutningar af 14 : 1000.

Statens insats för järnvägsförbindelse mellan Orsa och Sveg blifver, ifall staten efter inlösande af utförda bandelen färdigbygger banan, 8,430,000 kronor, utom kostnaden för rullande materiel; men genom lämnande af begärda statslånet allenast 3,850,000 kronor. Det första alternativet medför för staten en direkt utgiftsökning af 4,580,000 kronor, utan att i fråga om lutningsförhållandena större fördel blifver att vinna, än att å norra hälften, hvilken efter den koncessionerade planen i afseende å terräng och lutningar är betydligt fördelaktigare än den södra, maximilutningen blifver 10 : 1000 i stället för 14 : 1000, som den är och skulle förblifva å södra delen.

För den dagliga trafik, som inom öfverskådlig framtid blifver att påräkna, betyda dessa lutningar säkerligen ganska litet. I militärt afseende åter torde det endast vara vid krigsfara i nordligaste delen af vårt land och däraf påkallade stora transporter af trupper och förråder, som olägenhet af starkare maximilutning kommer att i viss mån göra sig gällande, men denna olägenhet lär i så fall utan alltför stor svårighet kunna öfvervinnas genom att, såsom kungl. järnvägsstyrelsen tänkt sig saken för den södra hälften af banan, förstärka maskinkraften. Det kan därför med fog ifrågasättas, huruvida icke från militär synpunkt man bör vara till freds äfven om, till följd af terrängsvårigheter och däraf betingade kostnader, lutningarna blifva något skarpare än 10:1000, helst en profkörning med tyngsta militärtåg, som redan försiggått å utförda bandelen med maximilutning af 14:1000, lämnat godt resultat. För försvaret är det utan gensägelse af största vikt, att en bana finnes, äfven om den icke fyller alla anspråk på statsbanemässighet. I och för frågan om inlandsbanan kan det blifva af intresse att erfara, för hvilken kostnad en fullt trafikabel järnväg med normal spårvidd kan byggas i trakter, liknande dem, igenom hvilka man tänkt sig inlandsbanans nordliga del, från Sveg räknadt, dragen.

Ett öfvergifvande af banbyggnadsföretaget är liktydigt med ett tillspillogifvande af det i banan nedlagda kapitalet. Staten såväl som aktieägarna komma att däraf i mer eller mindre grad lida men. Ett sådant förfarande kan, från hvilken synpunkt saken än betraktas, näppeligen vara att föredraga framför att offra ytterligare medel på banarbetets utförande. Då detta billigast och lättast kan ske såmedelst, att bolaget sättes i stånd att föra sin uppgift fram till målet, tillåta vi oss hemställa,

det Riksdagen måtte till Kungl. Maj:ts förfogande ställa en summa af två millioner kronor, däraf 300,000 kr. under år 1905, att lämnas som statslån till Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag för fullföljande af järnbanan från Orsa till Sveg.

Stockholm den 28 januari 1905.

Karl Starbäck.

J. Bromée.

Johan Olofsson.

Karl Karlsson.

Joh. Nydäl.

S. J. Enander.

Sven Palme.

A. Fr. Burman.