

Nr 116.

Af herr **Torgén** *m. fl.*, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förvärfvande för statens räkning af järnvägen från Orsa till Sveg.*

Länge har på dagordningen stått frågan om en inlandsbana, som skulle sätta de på samfärdsleder illa lottade inre delarna af de norrlandska länen i god förbindelse med mellersta Sveriges rika järnvägsnät. Undersökningar hafva gjorts, och ju mer dessa fortskridit har den tanken vuxit sig starkare att en inlandsbana norrut är en i ordets bästa mening stor nationell fråga, hvilkens förande framåt betyder ökad näringslif och höjdt välstånd i vida delar af vårt land, där rika näringskällor, som nu ligga onyttjade, kunna göras flödande till gagn för orterna och till stärkande af hela landets kraft.

Med öppen blick för det mäktiga inflytande, järnvägsförbindelser visat sig hafva på landets utveckling, hafva statsmakterna äfven tagit stora steg framåt för att förhjälpa det inre Norrland ur dess efterblifna och betryckta läge. För en järnbana från Östersund till Ströms vattudal (115,8 km.) med bispår från Ulriksfors till Strömsund beviljade 1907 års Riksdag på nådig proposition 10,900,000 kronor, och för fortsättning af banan från Ströms vattudal (Ulriksfors) till Ångermanälven (120 km.) äskade Kungl. Maj:t af Riksdagen år 1911 ett anslag af 9,050,000 kronor, hvilken framställning af Riksdagen bifölls. Enligt det vid kungl. propositionen fogade statsrådsprotokollet ställdes då i utsikt, att vid innevarande riksmöte kunde förväntas en Kungl. Maj:ts proposition om en järnbana från Brunflo station till Sveg, där den skulle sättas i förbindelse med Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolags järnbana från Sveg till Orsa. Denna nya bandel skulle byggas efter samma principer, som bandelen Ströms vattudal—Ångermanälven och således efter enklare tekniska bestämmelser, än förut gällt för statsbanebyggnader; dock skulle göras de modifikationer, som betingade

des af den förutsättning, att banans trafikförmåga redan från början blefve minst lika stor, som järnvägens mellan Orsa och Sveg. Till följd af det enklare byggnadssättet hade byggnadskostnaden för banan (161 km.) kunnat nedbringas till 11,700,000 kronor.

I statsverkspropositionen till nu församlade Riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att i afvaktan på kungl. proposition om anläggande af en statsbana från Brunflo till Sveg för ändamålet beräkna ett anslag för år 1913 af 500,000 kronor.

Då en banbyggnad från Orsa till Sveg planlades, skedde detta i förhoppning att denna bandel framdeles skulle komma att bilda en länk i den redan då mycket omordade inlandsbanan och därför komma att af staten öfvertagas. Vederbörande myndigheter tyckas äfven hafva räknat med en sådan möjlighet, att döma däraf att i koncessionen, som meddelades den 12 september 1900, införts sådana tekniska byggnadsbestämmelser, att banan i bärighet och trafikförmåga skulle komma i nära öfverensstämmelse med statsbanornas. Största lutningen å banan skulle få uppgå till 16:1,000 och minsta kurvradien sättas till 300 meter i hufvudspår och 240 meter i sidospår. Anläggningskostnaden beräknades till 3,700,000 kronor utan rullande materiel.

I koncessionen förbehöll Kungl. Maj:t statsverket rättighet att inlösa järnvägen med tillbehör och trafikmateriel efter vissa betalningsvillkor, hvilka äro olika för det fall att inlösning ifrågakommer inom tio år efter det någon del af banan öppnats för allmän trafik, eller sådan fråga uppstår först senare. Enligt de i afseende å förra fallet stadgade villkor skulle staten betala ett pris, som återgafve koncessionshafvaren hans utlagda kapital med 5 procent ränta, under det att för senare fallet köpeskillingen tänkts skola motsvara järnvägens affärsvärde, antingen uträknadt med hänsyn till nettobehållningen under de senaste tio åren, bestämd på visst angifvet sätt, så att värdet sattes till ett kapital uppgående till två gånger nettobehållningen, eller ock, därest någon af parterna det fordrade, bestämdt af gode män.

För banans utförande enligt koncessionen bildades Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag med ett inbetalt aktiekapital af 1,903,000 kronor. Till detta kapital bidrogo Orsa kommun med 1,250,000 kronor, Gäfle stad med 200,000 kronor, Hamra kapellag i Gäfleborgs län med 100,000 kronor, Jämtlands läns landsting med 100,000 kronor, Svegs kommun i Härjeådalen med 100,000 kronor, Lillherrdals, Linsells, Älfros, Hede och Wemdalens kommuner, likaledes i Härjeådalen, med tillhopa 100,000 kronor samt bolag och enskilda personer med återstoden 53,000 kronor.

Det var hufvudsakligen kommunala intressen af olika art, som drefvo fram banföretaget. För Orsa kommun var det af största betydelse att få banan dragen genom Orsa sockens besparingsskog för att såmedelst möjliggöra tillvaratagandet af ofantliga mängder virke, som eljest skulle gagnlöst förfaras. Härjeådalskommunerna åter stodo inför nödvändigheten att göra starka ekonomiska ansträngningar för att genom en järnvägsförbindelse åstadkomma någon lättnad i sina tunga existensvillkor.

Sedan Kungl. Maj:t beviljat järnvägsaktiebolaget ett statslån af 1,850,000 kronor påbörjades arbetet, under hvilket maximilutningen å banan reducerades till 14:1,000 och minsta kurvradien utsträcktes till 400 meter i hufvudspår.

Det visade sig emellertid snart nog att af åtskilliga skäl, för hvilka det skulle blifva för vidlyftigt att här redogöra, banarbetet icke kunde slutföras för aktiekapitalet jämte statslånet, tillhoppa 3,753,000 kronor, hvarför aktiebolaget såg sig nödgadt hänvända sig till Kungl. Maj:t med underdånig ansökan om ytterligare lån till banarbetets fullbordande. Efter nådig proposition beviljade Riksdagen år 1905 ett nytt lån af 2,200,000 kronor på vissa villkor, däribland det att, därest från statsverkets sida påyrkades inlösning af järnvägen inom tio år från det någon del af järnvägen öppnats för allmän trafik, staten skulle äga påfordra, att lösningsvärdet bestämdes af gode män på sätt i koncessionen är föreskrifvet för den händelse inlösning skulle senare ifrågakomma.

Banarbetet fortgick sedermera så, att banan, utom en kort del närmast Svegs station, öppnades för allmän trafik i november 1908 och återstoden i februari 1909. Under sistnämnda år utfördes åtskilliga kompletteringsarbeten och verkställdes slutafsyning å banan.

Banan har en längd af 123 å 124 km. samt maximilutningar af 14:1,000 och kurvradier i hufvudspår af minst 400 meter. Kostnaden för densamma uppgick den 31 december 1909 till i jämnt tiotal 6,742,840 kronor, däri ingå expropriationsersättningar. I betraktande af det solida byggnadsättet och den mycket besvärliga byggnadsterrängen torde byggnadskostnaden vara jämförelsevis billig. Den ställer sig åtminstone afsevärdt lägre än den beräknade kostnaden för banan från Sveg till Brunflo.

Under den tid, som förflutit efter det banan öppnades för allmän trafik, hafva inkomsterna af banan täckt driftkostnaderna och behöfliga reparationskostnader samt år från år varit i stigande. Något öfverskott till betalning af ränta å statslånet har banan ej lämnat. Den fortgående

ökningen af banrörelsen gifver emellertid grundad anledning att tro, att, sedan en bandel från Sveg till Brunflo blifvit färdig och Orsa—Svegbanan fått mottaga genomgångstrafik därifrån, det ekonomiska resultatet af banan skall blifva ganska gynnsamt.

Det vill därför synas vara väl förenligt med statens bästa att inom en nära tid försäkra sig om banan genom att inlösa densamma. Därigenom skulle staten vinna, utom annat, att staten kunde ansluta banan Brunflo—Sveg till Svegs station och ordna trafiken å banan från Sveg till Orsa på förmånligaste sätt. Det står väl också utom allt tvifvel, att det skulle blifva till gagn för staten att få leda trafiken på egen bana till och från järvägsknuten i Orsa, därifrån enskilda järnvägar löpa såväl österut till statsbanan vid Bollnäs som söderut till Mora och vidare till Falun och hamn vid Vänern.

Inlösning af banan skulle ej heller blifva i finansiellt afseende tryckande, då staten ju icke skulle hehöfva utbetala mer än skillnaden mellan sin fordran i kapital 4,050,000 kronor jämte tillagda upplupna räntor samt den blifvande inlösningssumman. Huru detta skulle ställa sig kan man få en föreställning om genom en jämförelse mellan statens fordran, räntor inbegripne, den 31 december 1910 5,005,735: 59 kronor och det bokförda värdet af järnvägsanläggningen för samma dag 6,755,099: 62 kronor. Till den 31 december 1911 har skillnaden minskats till följd af ökning af det oguldna räntebeloppet. En inlösning af banan under närmaste åren kan således icke blifva en för staten synnerligt kännbar affär.

För de aktieäggande kommunerna, i synnerhet för de ekonomiskt svaga Härjeådalskommunerna, skulle det åter blifva till stor lättnad att genom banans inlösning till statsverket få loss ett kapital och kunna använda det till fyllande af andra angelägna behof.

Det förefaller äfven från flera synpunkter rimligt att så sker. Visserligen kan det sägas, att då kommunerna inlåtit sig på banbyggnadsföretaget utan någon garanti för att staten skulle inlösa banan, de må skylla sig själfva för de penningesvärigheter de därpå komma att få vidkännas, men häremot må erinras, att då staten bekostar banbyggnaderna från Sveg norrut utan annan uppoffring för orterna än för afgiftsfri upplåtelse af mark med mera efter vissa bestämmelser, billighetsskäl tala för att motsvarande förmåner komma orterna, som hafva förbindelse med fortsättningen af inlandsbanan från Sveg söderut till Orsa, till del, så att icke kommuner, som gjort stora insatser för åvägbringande af denna för staten obestriddigen betydelsefulla bandel och under den långa byggnadstiden af cirka åtta år fått betala räntor å

upplånade medel utan motsvarande trafiklättnader, icke skola förlora allt hvad de vedervågat för företaget, som numera, såsom saken utvecklats sig, fått karaktären af ett statsintresse af påfallande vikt.

På grund af det anförda få vi hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes inleda underhandlingar med Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag om förvärfvande för statens räkning af aktiebolagets järnväg från Orsa till Sveg och därefter för Riksdagen framlägga det förslag till järnvägens förvärfvande, hvartill underhandlingarna gifva anledning.

Stockholm den 24 januari 1912.

G. Nic. Torgén.

A. J. Wedin.

Ing. Bergman.

D. Viklund.

Eskils Hans Hansson.

Per Tysk.

D. Persson i Tällberg.

Bernh. Eriksson.

C. R. Jansson.

E. A. Leksell.

Ol. Olsson i See.

Fabian Månsson.