

N:o 133.

Af herr **D. Persson** i Tällberg och **O. A. Ericsson** i Ofvanmyra, *angående anläggande af en jernväg från Siljansbanan till Östersund m. m.*

Om man också måste medgifva, att staten för närvarande har mer än tillräckligt med jernvägsbyggnader under utförande, så är det dock tydligt, att staten måste hafva sin uppmärksamhet fästad vid de utvecklingsmöjligheter, som endast beqväma kommunikationer kunna skapa.

Det är ock af allra största vigt, att staten ingriper reglerande på de orter, der större enskilda jernvägsföretag äro under planläggning eller ifrågasatta, helst då förhållandena äro sådana, att man på förhand kan förutse, det statens intresse kräfver, att staten efter längre eller kortare tidsförlopp bör inlösa den enskilda banan, för att densamma skall få den betydelse, som en längre jernvägssträckning bör hafva såväl i strategiskt som ekonomiskt afseende.

En bana af sådan beskaffenhet blir den, som föreslagits att byggas mellan Orsa och Sveg. Ty sedan längre tid tillbaka ha förslag till en jernväg från olika utgångspunkter i Dalarne till Herjeådalen förelegat, dervid olika sträckningar undersökts och planlagts. Och för några år sedan beviljades till och med koncession å sträckningen Orsa—Skattungbyn och från Skattungbyn till Sveg. Och dessutom hafva undersökningar verkstälts från Sveg till olika punkter å norra stambanan, utan att något af dessa förslag haft eller hafva någon större utsikt att förverkligas.

Nu har emellertid, hufvudsakligen genom en enda penningstark kommuns ingripande, en ny sträckning, nemligen Orsa—Sveg, stora förutsättningar att komma till stånd, såvida staten finner det med sin

fördel förenligt att understödja ett sådant företag med beviljande af lån intill halfva anläggningskostnaden.

Genom detta företags utförande skulle det på kommunikationer så vanlottade Herjeådalen komma i en gynsamare ställning.

Men om en jernväg till Herjeådalen skall motsvara sitt ändamål att tillgodose intressena för denna landsdel, som har så många förutsättningar till utveckling och framåtskridande, endast den får tidsenliga kommunikationer, så är det enligt vårt förmenande tvenne vilkor, som i detta fall äro afgörande för hela företagens betydelse.

Det första vilkoret är, att banan får rätt utgångspunkt, så att vägen till andra delar af landet ej blir onödigt lång, och det andra vilkoret är, att en sådan jernväg sammanknytes med någon lämplig punkt å norra stambanan, till exempel vid Östersund. Men en sådan plan förmår ej den enskilda företagsamheten omsätta i verklighet, utan dertill fordras statens mellankomst.

Om en jernväg genom dalarne till Sveg skall kunna blifva till största möjliga gagn, så är Orsa som utgångspunkt mycket olämplig, ty alla varor, som skulle fraktas till eller från de söder om Orsa liggande orter, skulle i allt för hög grad fördyras genom den omväg, som blir en följd af passerandet via Orsa. Ty vare sig man räknar afståndet från Stockholm öfver Krylbo eller från andra orter öfver den kontinentala central-statsbanan via Örebro—Krylbo eller, för att komma från närmaste sjöhamn, Gefle, måste trafiken ledas in på Gefle—Dala jernväg eller på Falu—Mora—Orsa-banan, dervid de båda förstnämnda trafiklederna göra en stor kurva eller löpa i stark bågform från Borlänge till Falun; och anlöpandet af Orsa för en fortsättning i riktning mot Sveg bringar banan i en halfcirkel, som förlänger vägen till Sveg med flere mil, hvilken omständighet i och för sig torde vara tillräcklig anledning att gifva banan en annan riktning, och lägges dertill, att den terräng, der den föreslagna banan Orsa—Sveg skulle framdragas, är mindre gynsam, så torde vi hafva goda skäl för att föreslå en annan sträckning af banan.

Det är en känd sak, att norra stambanan från Stockholm till Krylbo har en ganska fördelaktig sträckning och då nu Örebro—Krylbo-banan snart är färdig, så framställer sig osökt den tanken, att Krylbo är rätta utgångspunkten för en bana till vestliga Norrland.

Denna tanke styrkes ytterligare deraf, att från Krylbo utgår en enskild jernväg, som intar den rätta riktningen upp mot Sveg i Herjeådalen, nemligen Södra Dalarnes jernväg, hvilken från Borlänge fortsättes i samma riktning af Siljans jernväg. I dessa jernvägar är ock

staten redan intresserad genom lemnade lån, som enligt sista revisionsberättelsen uppgå till ett sammanlagdt belopp af i rundt tal 3,576,000 kronor.

Lägges härtill, såsom ofvan antydts, att det troligen blir staten, som måste fortsätta med bana från Sveg till Östersund — förslag derom ha redan framställts i både Första och Andra Kammaren, hvilka förslag till och med afse fortsättning från Östersund till Gellivare-banan — samt att den föreslagna Orsa—Sveg-banan behöfver minst halfva anläggningskostnaden i statslån, innan densamma kan förverkligas, så framtränger sig osökt den frågan, huruvida det icke ur alla synpunkter vore fördelaktigast, att staten redan från början toge denna jernvägsanläggning om hand.

Vi hafva därför tänkt oss som en plan att utföras i en ej alltför aflägsen framtid, att staten skulle inköpa Södra Dalarnes och Siljans jernvägar, och att staten sedan fortsatte att bygga en bana från Siljansbanan i sträckning genom de stora socknarne Leksand och Rättvik samt Boda och Ore till Sveg och Östersund. Derigenom finge man en rak väg både från Stockholm och Örebro genom Herjedalen till Östersund.

Ifrågavarande jernvägsförslag äro emellertid af den betydelse, att en undersökning från statens sida har så stora skäl för sig, att en sådan bör föregå beviljandet af såväl koncession som lån åt det ifrågavarande enskilda företaget.

Af särskildt strategisk betydelse torde det af oss framställda förslaget vara äfven derutinnan, att det på kortaste vägen komme att sammanbinda Dalregementets mötesplats, Rommehed, med militäretablissementet i Östersund.

På grund af hvad vi sålunda anfört, få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen må besluta, att undersökning skall verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en jernväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar förbi Sveg i Herjedalen till Östersund, och för ändamålet anvisa ett belopp af femtio tusen kronor.

Stockholm den 28 januari 1900.

D. Persson i Tällberg,

Ollas A. Ericsson.