

N:o 133.

Af herrar **D. Persson** i Tällberg och **O. A. Ericsson** i Ofvanmyra, om undersökning och upprättande af kostnadsförslag för anläggning af järnväg från Siljansbanan till Sveg samt eventuellt till Östersund och Ström m. m.

Vid 1900 års riksdag väckte undertecknade en motion (n:o 133), i hvilken vi föreslogo, att Riksdagen måtte besluta, att undersökning skulle verkställas samt plan och kostnadsberäkning upprättas för en järnväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar förbi Sveg i Härjedalen till Östersund och att för det ändamålet ett belopp af 50,000 kronor skulle anvisas.

I denna motion framhöllo vi, hurusom det vore af största vikt, att staten ingrepe reglerande på de orter, där större enskilda järnvägsföretag vore under planläggning eller ifrågasatta, helst då förhållandena voro sådana, att man på förhand kunde förutse, det statens intresse kräfde, att staten efter längre eller kortare tidsförlopp borde inlösa den enskilda banan för att densamma skulle få den betydelse, som en längre järnvägssträckning borde hafva såväl i strategiskt som ekonomiskt afseende; och vi uttalade den uppfattningen, att den bana, som då föreslagits att anläggas till Sveg, just vore af sådan beskaffenhet, och framhöllo tillika, att den på kommunikationer så vanlottade provinsen Härjedalen genom en bana med rätt utgångspunkt skulle komma i en gynnsammare ställning.

Såsom nödvändiga villkor för att en järnväg till Härjedalen skulle kunna motsvara sitt ändamål framhöllo vi vidare vikten af att banan från början finge rätt utgångspunkt, så att vägen till andra delar af vårt land ej blefve onödigt lång samt att samma järnväg måtte sammanknytas med någon lämplig punkt å norra stambanan, t. ex. Östersund, hvarjämte vi redan då uttalade såsom vår åsikt, att den enskilda företagsamheten ej skulle förmå omsätta en sådan plan i verklighet utan statens mellan-

komst. Vi tillåto oss då påstå och sökte äfven bevisa, att Orsa icke vore rätta utgångspunkten för en järnväg till Härjeådalen, utan föreslogo i stället Krylbo såsom lämpligaste utgångspunkten.

Denna vår motion blef af statsutskottet afstyrkt, och utskottets afstyrkande utlåtande blef äfven af Riksdagen godkändt. Som motiv för sitt afstyrkande anförde statsutskottet hufvudsakligen två skäl, nämligen: att den dåvarande tidpunkten syntes vara föga gynnsam för järnvägsköp, då inköpssumman skulle komma att ställa sig synnerligen hög till följd af den ovanligt stora afkastning, som järnvägarna under de senaste åren lämnat — hvilken afkastning utskottet likväl ansåg för sannolikt snart skulle komma att undergå en minskning — samt att det på kommunikationer så vanlottade Härjeådalen genom enskild företagsamhet skulle beredas en länge efterlängtd järnvägsförbindelse.

Vi anse oss kunna beteckna detta statsutskottets afstyrkande såsom gällande det dåvarande och grundadt på tillfälliga konjunkturförhållanden samt motiveradt egentligen på förhoppningen om den enskilda företagsamhetens mellankomst.

Utan att inlåta oss på den frågan, huruvida ändrade konjunkturförhållanden inträffat, sedan statsutskottet afgaf sitt ofvanberörda utlåtande och efter Riksdagens i öfverensstämmelse därmed fattade beslut, torde det dock tillåtas oss erinra därom, att den enskilda företagsamheten försökt att realisera den af utskottet sålunda uttalade förhoppningen, i det att ett enskildt bolag börjat bygga en järnväg till Sveg med Orsa som utgångspunkt. Men detta företag har redan strandat på grund af bristande medel, så att byggandet har måst afbrytas, och föga utsikt finnes för arbetets fortsättande på andra villkor än att staten på ett eller annat sätt träder hjälpande emellan.

Men då, såsom vi förra gången framhöllo och fortfarande vidhålla, den påbörja enskilda banan fått en högst olämplig sträckning, hvarigenom de viktiga såväl strategiska som ekonomiska intressen för både staten och de orter, af hvilka banan skulle beröras, komme att förfelas, anse vi fortfarande, att en fullständig utredning och undersökning på statens bekostnad bör äga rum. Vi hafva nu så mycket större skäl därtill som den tanken allt mer och mer mognat, att banans ändpunkt icke bör blifva Sveg utan att densamma bör fortsätta uppåt för att slutligen träffa riksgränsbanan mellan Boden och Gellivare, i hvilket syfte förberedande undersökningar redan äro verkställda dels af enskilda och dels genom kungl. järnvägsstyrelsens försorg.

Men att ett så vidt omfattande och kostsamt järnvägsföretag, som innefattas uti dessa förslag, ej kan komma till utförande annat än som

statsbana, ligger i sakens natur, hvarför vi anse det från alla synpunkter klokast, att staten redan nu tager denna fråga om hand, utan att vi därmed vilja säga, att hela denna långa sträckning omedelbart skulle komma till utförande. Men för vinnande af en i möjligaste måtto fullständig och enhetlig plan vore det dock önskligt, att undersökningen omfattade hela den angifna sträckningen.

Den stora betydelse en sådan bana skulle få i strategiskt hänseende och den mäktiga häfstång till ekonomisk utveckling och framåtskridande densamma skulle bereda vidsträckta delar af vårt land med utvecklingsmöjligheter af oanad räckvidd, som endast tillbakahållas af bristande kommunikationer, torde det få anses ligga i statens välförstådda intresse att offra medel, som i en ej allt för aflägsen framtid utan tvifvel blefve rikligt ersatta. Det vore äfven med klok statshushållning mera förenligt, att staten hellre byggde banan och gäfvé densamma rätt riktning än att genom något större lånebelopp uppmuntra byggandet af en enskild bana, hvilken genom sin oriktiga utgångspunkt och närmast densamma varande ogynnsamma lutnings- och terrängförhållanden är ägnad att förrycka och snedvrida en eljest nödig och nyttig kommunikationsled, hvarigenom staten riskerar att förlora det lånebelopp som lämnas.

Uti vår förut åberopade motion af år 1900 sökte vi framhålla och visa, att om en järnväg genom Dalarna till Sveg skulle kunna blifva till största möjliga gagn, så vore Orsa en mycket olämplig utgångspunkt, emedan 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 blefve en följd af passerandet via Orsa; ty vare sig man räknade afståndet från Stockholm öfver Krylbo eller från andra orter öfver den kontinentala centralbanan via Örebro—Krylbo eller, för att komma från närmaste sjöhamn Gäfle, måste trafiken ledas in på Gäfle—Dala järnväg eller på Falun—Mora—Orsa-banan, därvid de båda trafiklederna gjorde en stor kurfva eller löpte i stark bågförm från Borlänge till Falun, och anlöpan af Orsa för en fortsättning i riktning mot Sveg bringade banan i en halfcirkel, som förlängde vägen med flera mil, hvilken omständighet i och för sig vore tillräcklig anledning att gifva banan en annan riktning, och lades därtill, att den terräng, där den föreslagna banan skulle framdragas, vore mindre gynnsam, så ansågo vi oss hafva goda skäl för att föreslå en annan sträckning af banan. Vi framhöllo äfven, hurusom från Krylbo utginge en enskild järnväg, som intoge den rätta riktningen upp mot Sveg i Härjedalen, nämligen Södra Dalarnes järnväg, hvilken från Borlänge fortsattes i samma riktning af Siljans järnväg, och hurusom staten redan vore intresserad i berörda järnvägar genom lämnade lån, som då upp-

gingo till 3,576,000 kronor. Och på dessa grunder föreslogo vi, att uti undersökningen jämväl skulle ingå förslag om inköp af Södra Dalarnes och Siljans järnvägar.

Af hvad som inträffat sedan år 1900 finna vi en bekräftelse på riktigheten af hvad vi då förutsade; och vi hålla därför fortfarande på vårt förslag och vilja till hvad vi då anförde nu framhålla till hvilka förmanliga utfartsvägar realiserandet af vårt förslag skulle leda. Ty vid Siljansbanans södra ändpunkt i Borlänge träffar densamma stora Bergslagsbanan, öfver hvilken trafiken på fördelaktigaste sätt ledes i olika riktningar till Falun och Göteborg och vidare från Borlänge öfver Södra Dalarnes jernväg till Krylbo, där densamma anknytes med statsbanorna till Stockholm och Örebro.

Genom en sådan fortsättning af Siljansbanan, som vårt förslag innebär, blefve äfven den banan räntabel och det kapital, som staten i densamma nedlagdt såsom lån, fruktbringande.

Denna plan till en genom hela landet löpande inlandsbana skulle sålunda fortsätta från statsbanan vid Krylbo öfver Borlänge—Insjön, Leksand, Rättvik, Boda, Ore, Furudals station å Orsa—Bollnäsbanan till lämplig punkt å den under byggnad varande Orsa—Svegbanan fram till Sveg för att sedermera förr eller senare utsträckas via Östersundstrakten fram till riksgränsbanan.

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 järnväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar till Sveg i Härjedalen, eventuellt Östersund och Ström, samt för ändamålet anvisa ett förslagsanslag af 50,000 kronor.

Stockholm den 28 januari 1904.

D. Persson i Tällberg.

Ollas A. Ericsson.
