

N:o 106.

Ank. till Riksd. kansli den 2 maj 1905, kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning af väckta förslag om beviljande af ytterligare låneunderstöd för anläggning af järnväg från Orsa till Sveg. (R. A.)

Uti en till Riksdagen den 10 mars 1905 afåten proposition (N:o 103) har Kongl. Maj:t., under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva, att åt Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag måtte till fullbordande af den redan påbörjade järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg kunna å det af Riksdagen enligt skrifvelse den 7 maj 1901 till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Kongl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag af 7,500,000 kronor anvisas ytterligare ett understödsbelopp af 2,200,000 kronor utan iakttagande af i statsrådsprotokollet omnämnda i Riksdagens berörda skrifvelse stadgade villkor och med förbehåll att, äfven därest från statsverkets sida påyrkades inlösning af järnvägen, innan 10 år förflutit från det någon del däraf öppnats för allmän trafik, staten skulle äga påfordra, att inlösningsvärdet bestämdes af gode män, på sätt i den å ifrågavarande järnvägsanläggning meddelade koncessionen vore föreskrifvet för den händelse inlösning skulle tidigare ifrågakomma.

Uti två lika lydande motioner, som vid Riksdagens början blifvit väckta, den ena (N:o 25) inom Första Kammaren af herr *I. von Stapelmohr* m. fl. och den andra (N:o 121) inom Andra Kammaren af herr *K. Starbäck* m. fl., har föreslagits, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en summa af två millioner kronor, deraf 300,000 kr. under år 1905, att lämnas som statslån till Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag för fullföljande af järnbanan från Orsa till Sveg.

Till ofvannämnda statsrådsprotokoll har statsrådet och chefen för civildepartementet till en början anfört följande.

Koncession
å järnväg
Orsa—Sveg.

»Sedan den af Kungl. Maj:t den 11 oktober 1895 meddelade koncession å järnvägsanläggning från Orsa station å Mora—Orsa järnväg till Sveg i Härjedalen på grund af koncessionshafvarnas uraktlåtenhet att fullgöra därför stadgade villkor förfallit, söktes under år 1899 ny koncession å en järnväg mellan Orsa och Sveg enligt en af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren L. Sparr uppgjord plan. Enligt denna plan skulle järnvägen erhålla en längd af 128,48 kilometer förutom sidospår, beräknade till 6,6 kilometer, samt 1,435 meters spårvidd. Största lutningen å banan skulle utgöra 16:1,000 och den minsta kurvradien 300 meter i hufvudspår och 240 meter i sidospår. Banan skulle förses med skenor af stål, vägande 27,3 kilogram för meter. Förutom föreningsstation i Orsa upptogos i planen fyra större mellanstationer vid Emån, Oreho, Vassjön och Fogelsjö, fyra mindre mellanstationer vid Tallhed, Vallsjön, Tandsjö och Siksjön samt ändstation i Sveg. Kostnadsförslaget slutade å en summa af 4,436,000 kronor med rullande materiel och 3,700,000 kronor utan sådan materiel. I det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ärendet den 15 maj 1900 afgifna utlåtandet anfördes att, för så vidt kunde bedömas af de ingifna handlingarna och utan kontrollundersökning å marken, den beräknade kostnaden, därest företaget skulle komma till utförande under dåvarande förhållanden, otvifvelaktigt vore för låg och säkerligen behöfde ökas med minst 500,000 kronor, men att, då likväl en nedåtgående tendens i fråga om arbetspriserna redan kunnat iakttagas, och det följaktligen syntes möjligt, att järnvägen därest arbetet icke utfördes allt för brådstörtadt, skulle kunna fullbordas för lägre belopp än det nämnda, styrelsen icke velat angifva någon viss kostnadssumma såsom den sannolika.

Genom resolution den 12 september 1900 beviljades därefter koncession å den ifrågavarande järnvägen och fastställdes den ingifna planen utom beträffande sträckningen en kilometer närmast Orsa station.

I koncessionen föreskrefs dessutom, att åt broarnas öfverbyggnad skulle gifvas den styrka och bärighet, att de kunde motstå samma påkänning, som beträffande broarna vid statens järnvägar vore föreskrifven, samt att de, särskildt vid de mindre spännvidderna, skulle så vidt möjligt byggas helt och hållet af sten, äfvensom att broarnas landfästen och pelare skulle helt och hållet muras i cementbruk. Mötesplatser för militärtåg skulle anläggas på ett afstånd från hvarandra af högst 14 kilometer samt så anordnas, att de vid påfordran kunde utan sär-

skilda terrasseringsarbeten förses med rundspår af minst 350 meters fri längd. Åtgärderna för lokomotivens förseende med vatten skulle så ordnas, att vattentillgången vid påfordran genom provisoriska anstalter skulle kunna hastigt ökas, så att den blefve tillräcklig för en trafik af minst 16 tåg om dygnet i hvardera riktningen vid användande af dubbla lokomotiv.

Vidare stadgades, att koncessionshafvarna skulle före den 1 maj 1902 till Kungl. Maj:t inlämna bevis, att de, till säkerhet för fullgörandet af koncessionsvillkoren, i statskontoret nedsatt ett belopp af 70,000 kronor, och skulle järnvägsarbetet påbörjas senast den 1 juni 1902 samt därefter så bedrifvas, att järnvägen i sin helhet äfven hvad den i förslaget upptagna trafikmateriel anginge och, i händelse trafikmateriel utöfver hvad förslaget upptog måste för järnvägen anskaffas, jämväl hvad sådan materiel beträffade, kunde, därest öfverenskommelse om banans trafikerande med annan järnvägs materiel icke träffats, vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 juni 1905. Därjämte förbehöll Kungl. Maj:t svenska statsverket rättighet att inlösa järnvägen med tillbehör och trafikmateriel mot ett penningbelopp,

a) som, om yrkande om järnvägens afträdande till staten framställdes inom tio år efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, skulle motsvara hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkände, kostat koncessionshafvarna med tillägg af ränta efter fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat, och

b) som, om dylikt yrkande gjordes efter tio år från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skulle *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarade två gånger summan, enligt af Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delägarna i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock*, därest vare sig från statens eller från koncessionshafvarnas sida sådant fordrades, bestämdes af fem gode män, utaf hvilka Kungl. Maj:t skulle utse två och koncessionshafvarna två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkallade den femte; och skulle lösesumman, som skulle anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara månne,

äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, inom ett år efter det lösningsanspråket framställdes och i hvarje fall inom sex månader efter det staten tillträdt järnvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procent ränta därå, för år räknadt, från tillträdesdagen, samt egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i järnvägen intecknade skuld, hvaremellertid det skulle åligga koncessionshafvarna att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper ägt rum, insända till civildepartementet, för att där förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till järnvägens delägare, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år, revisionen omfattade, blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

Sedan Kungl. Maj:t därefter fastställt ordning för Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag, enligt hvilken ordning bolagets verksamhet hade till föremål att anlägga och, själfv eller genom annan, trafikera järnväg mellan Orsa och Sveg och bolagets aktiekapital skulle utgöra minst 1,900,000 kronor och högst 4,000,000 kronor samt bestämmelse lämnades därom att, om bolaget beviljades statslån för utförande af järnvägen, bolaget skulle vara skyldigt att till säkerhet för statens fordran inteckna järnvägen med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, blef koncessionen å ifrågavarande järnvägsanläggning, med Kungl. Maj:ts samtycke, öfverlåten på nämnda bolag. Emellertid hade bolagets styrelse hos Kungl. Maj:t anhållit om statslån till möjligast högsta belopp för järnvägsanläggningens utförande, därvid bolagsstyrelsen tillkännagaf, dels att aktier i bolaget tecknats till belopp af 1,903,000 kronor, men att grundad anledning förefunnes att antaga, att aktiekapitalet inom kort skulle uppgå till åtminstone 2,000,000 kronor, dels ock att, därest statslån erhöles till belopp, motsvarande hälften af den beräknade kostnaden för järnvägsanläggningen i dess helhet med afdrag af kostnaden för rullande materiel, bolagsstyrelsen hade för afsikt att antingen, för att kunna erhålla förhöjning i statslånet till belopp motsvarande hälften af hela anläggningskostnaden eller 2,218,000 kronor, söka åstadkomma ytterligare aktieteckning i stam- eller preferensaktier till belopp af 315,000 kronor eller ock för järnvägens trafikering bilda ett särskildt trafikeringsbolag. Uti det yttrande, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anledning af denna ansökning

den 18 februari 1901 afgaf, erinrade styrelsen, att den i sitt utlåtande i koncessionsfrågan ansett kostnaden behöfva ökas med 500,000 kronor, samt anförde vidare, att af detta belopp mer än 80 procent utgjordes af beräknad höjning för stålskenor med mera, hvilka i förslaget upptagits till 87 kronor för ton men vid tiden för det förra utlåtandet gällde 130 kronor för ton, samt återstoden hufvudsakligast af prisökning för syllar och brojárn; men att, sedan betydande prisfall inträdit särskildt i järnmarknaden, så att exempelvis priset för stålskenor nedgått under 100 kronor per ton, och i öfrigt tillgången på arbetare dämera vore god, hvilket i sin mån bidragit till den inom landet flerstädes iakttagna nedgången i arbetspriserna, styrelsen icke hölle för osannolikt, att järnvägen skulle kunna fullbordas för det beräknade kostnadsbeloppet. Vid pröfning af ansökningen fann Kungl. Maj:t enligt nådig resolution den 15 mars 1901 godt, med fastställande af den för järnvägsanläggningen uppgjorda kostnadsberäkningen, i hvad den afsåge järnvägens anläggande utan rullande materiel, att, såvidt den sålunda beräknade kostnaden finge tagas till grund för bestämmande af det sökta statslånets belopp, sluta å 3,700,000 kronor, bevilja bolaget för utförande af järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg ett lån å 1,850,000 kronor att utgå af de medel, som af 1896 års Riksdag ställts till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar. Därvid föreskref Kungl. Maj:t, bland annat, att bolaget skulle sist före den 1 oktober 1901 inför Kungl. Maj:t styrka, på sätt som kunde af Kungl. Maj:t godkännas, att det förfogade öfver ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande utan rullande materiel enligt den af Kungl. Maj:t fastställda arbetsplanen och det gillade kostnadsförslaget; och skulle minst så stor del af detta kapital, som motsvarade hälften af den beräknade anläggningskostnaden för banan utan rullande materiel, utgöras af tecknad eller inbetaladt aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande. Vidare skulle bolaget icke allenast i öfverensstämmelse med fastställd plan och under iakttagande af de föreskrifter, som för arbetets verkställande i öfrigt meddelades, utföra och fullborda järnvägsanläggningen äfvensom, där så behöfdes, anskaffa för trafikens uppehållande å banan erforderlig materiel, utan ock därefter för allmän trafik öppna samt för all framtid, utan ytterligare bidrag af allmänna medel, underhålla järnvägen med hvad därtill hörde i sådant skick, att den kunde för allmänna rörelsen begagnas. Dessutom skulle bolaget, innan någon del af låneunderstödet finge lyftas, hafva

dels fullgjort förstnämnda villkor, dels ock inför Kungl. Maj:t ådaga-lagt, antingen att bolaget anskaffat medel för inköp af den för järn-vägens trafikerande nödiga materiel eller ock att öfverenskommelse om trafikens bedrivande på annat sätt träffats. Slutligen förklarade Kungl. Maj:t sig vilja framdeles meddela närmare bestämmelser i fråga om tiderna för lyftning af det beviljade låneunderstödet.

Sedermera har bolaget, till ådagaläggande af att bolaget träffat öfverenskommelse om anskaffande af den för järnvägens trafikerande erforderliga rullande materiel, till Kungl. Maj:t ingifvit, jämte garanti-förbindelse, bestyrkt afskrift af ett mellan bolaget, å ena, samt Nya Aktiebolaget Atlas, å andra sidan, den 14 maj 1901 upprättadt och den 21 juni samma år å bolagsstämma med Orsa—Härjeådalens järnvägs-aktiebolag godkändt kontrakt, enligt hvilket Atlas till järnvägsbolaget utthyrde viss rullande materiel till värde enligt specifikation af tillhopa 686,160 kronor att levereras under loppet af åren 1902, 1903 och 1904, med stadgande att järnvägsbolaget skulle för den levererade materielen halfårsvis den 1 april och den 1 oktober betala en årlig hyra af 10 procent å de angifna värdena och äga rättighet att under kontraktstiden inköpa materielen till de angifna priserna med afdrag af hvad som intill tiden för öfvertagandet erlagts utöfver 6 procent årlig ränta, och skulle kontraktet fortfara att gälla, så länge järnvägsbolaget fullgjorde sina förpliktelser.

Vidare har bolaget, till ådagaläggande af att bolaget förfogade öfver ett kapital, som jämte statslånet vore tillräckligt till järnvägs-anläggningens utförande utan rullande materiel, öfverlämnat utdrag af Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Kopparbergs län protokoll den 20 augusti 1901, utvisande att bolaget, med anmälan att fyra uppgifna aktietecknare till fullo inbetalt af dem tecknadt aktiebelopp, tillhopa 1,300 kronor, till Kungl. Maj:ts befallningshafvande öfverlämnat 47 särskilda förbindelser, enligt hvilka ett lika antal aktietecknare, som af tecknadt aktiebelopp, 1,900,100 kronor, inbetalt 10 % med 190,010 kronor, förbundit sig att å vissa angifna tider inbetala återstående 90 % af aktiebeloppet, tillhopa 1,710,090 kronor.

Genom nådig resolution den 27 september 1901 behagade Kungl. Maj:t dels förklara, att Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag styrkt sig förfoga öfver ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens från Orsa till Sveg utförande utan rullande materiel enligt den af Kungl. Maj:t fastställda arbetsplanen och det gillade kostnadsförslaget; att af detta kapital minst så stor del, som motsvarade hälften af den beräknade anläggningskostnaden för banan

utan rullande materiel, utgjordes af tecknad eller inbetaldt aktiekapital; äfvensom att bolaget fullgjort det i fråga om anskaffande af den för järnvägens trafikerande nödiga materiel föreskrifna villkor, dels ock bestämma tiderna för lyftning af det beviljade statslånet.

Slutligen har bolaget dels styrkt, att det fullgjort den stadgade depositionen i statskontoret af 70,000 kronor, dels ock företett vederbörligt bevis därom, att arbetet å järnvägsanläggningen den 20 mars 1902 varit påbörjad.

Sedermera har Kungl. Maj:t vid olika tillfällen medgifvit ändring i den för järnvägsanläggningen fastställda planen. Sälunda har bolaget erhållit tillstånd att i rund- och stiekspår använda förut begagnade skenor med en vikt icke understigande 25 kilogram för meter i stället för i planen upptagna skenor vägande 27,3 kilogram för meter, äfvensom att i hufvudspår använda på statsbanan Boden—Gellivare förut begagnade skenor af 27,3 kilograms vikt för meter. Vidare har Kungl. Maj:t medgifvit anläggande af en hållplats i närheten af Stackmora såg, samt att i stället för stationen vid Vallsjön finge tillsvidare å samma plats utföras allenast vaktstuga med tillhörande ekonomihus m. m. Äfvenledes har för sträckan mellan sektionsnumren 57 kilometer och 88,460 kilometer från Orsa räknadt af Kungl. Maj:t medgifvits ändring i den ursprungliga planen, genom hvilken omstakning en förkortning i väglängden af 1.68 kilometer vunnits samt dessutom en väsentlig förbättring i tekniskt afseende uppnåtts därigenom, att maximilutningen skulle nedbringas till 14:1,000, tre broar undvikas och horisontalplanen å stationer och hållplats erhålla en sådan längd, att rundspår med 350 meters fri längd kunde därå nedläggas. Stationen Tandsjön skulle flyttas till närbelägen plats och Vassjöns station till Sandsjö, hvarjämte militär-mötesspår skulle anordnas vid Vassjön.

I detta sammanhang tillåter jag mig erinra, att järnvägen å sträckan mellan Oreho och Orsa, ehuru ej i sådant skick att den kunde för allmän trafik upplåtas, dock vid början af år 1904 var så pass fullbordad, att bolaget den 4 mars 1904 erhöi Kungl. Maj:ts tillåtelse att under dåvarande vinter å järnvägen transportera träkol mellan nämnda platser.

Efter att af det beviljade statslånet hafva lyft tillhopa 1,233,000 kronor, har i en den 2 mars 1904 till Kungl. Maj:t ingifven skrift Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag i underdånighet anhållit om ytterligare lån af statsmedel för utförande af järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg samt därvid anført följande. Redan under våren 1902 hade bolagets styrelse fått anledning tro, att banbyggnaden icke

Ansökning
om ytterligare
statslån.

skulle kunna fullbordas med därtill afsedda medel. Någon mera tillförlitlig uppskattning af befarade bristen i byggnadskostnaden hade dock svårligen kunnat ske, innan åtskilliga ifrågasatta ändringar af bansträckningen och i dess lutningsförhållanden blifvit noggrannt undersökta samt af en tids arbete erfarenhet vunnits om de verkliga kostnaderna i afseende å grundpriser med mera i förhållande till hvad kostnadsförslaget därom upptoge. Då det likväl varit angeläget att så snart som möjligt få kännedom om den brist, som vore att emotse, hade styrelsen i början af år 1903 låtit föranstalta om utredning därom, i den mån det då låtit sig göra. Denna utredning med utgångstid från den 1 mars 1903 hade visat en brist af 917,000 kronor utom expropriationskostnader. I anledning däraf hade styrelsen utlyst extra bolagsstämma, för hvilken styrelsen, med en redogörelse för bolagets ställning och den antagliga bristen, föreslagit utsläppande af preferensaktier till belopp af högst 600,000 kronor och om ändring af bolagsordningen till möjliggörande af detta. Skillnaden mellan preferensaktiesumman och den eventuella bristen hade styrelsen hoppats få fylld genom lån. Förslaget hade af bolaget godkänts och hade erforderlig ändring i bolagets ordning sedermera fastställts.

Af aktierna i bolaget, hvilka vore lydande å 100 kronor stycket, innehade

Orsa kommun	12,500 st. = kronor	1,250,000: —
Gäfle stad	2,000 » = »	200,000: —
Hamra kapellag	1,000 » = »	100,000: —
Jämtlands läns landsting	1,000 » = »	100,000: —
Svegs kommun	1,000 » = »	100,000: —
Lillherrdals kommun	500 » = »	50,000: —
Linsells kommun	250 » = »	25,000: —
Älfros kommun	100 » = »	10,000: —
Hede kommun	100 » = »	10,000: —
Vemdalens kommun	50 » = »	5,000: —
Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag	250 » = »	25,000: —
Siljans kolaktiebolag	150 » = »	15,000: —
Öfriga aktier	230 » = »	23,000: —

ägdes af enskilda personer och firmor till antal, växlande mellan 1 och 10.

Till ägarna af större antal aktier hade bolagsstyrelsen aflåtit skrifvelse med begäran om teckning af preferensaktier för omkring 30 procent af förut tecknad aktiebelopp. Jämtlands läns landsting

hade äfven beslutit teckna preferensaktier för 32,000 kronor, under förutsättning att genom försäljning af sådana aktier 600,000 kronor hopbringades. Då till följd af åtskilliga nekande svar och andra tillkomna omständigheter styrelsen icke sett utväg att genom försäljning af preferensaktier anskaffa 600,000 kronor, hade styrelsen hos kommunerna gjort ny framställning om tecknande af omkring 20 procent af förut tecknad kapital, men hade denna framställning ännu icke slutbehandlats af alla kommunerna. Då det för banbyggnadsfrågans förande framåt vore af påfallande vikt att få så noggrann kännedom som möjligt, om hvad som utöfver de medel, som därtill ännu stode till buds, erfordrades för banans fullbordande, hade, på anmodan af styrelsen, arbetschefen löjtnanten A. Aulin och bolagets verkställande direktör majoren W. Prinzencreutz uppgjort en detaljerad utredning af kostnaden för återstående arbetet, och utvisade denna utredning en slutsumma af 2,000,000 kronor.

Vid arbetets början hade bolagsstyrelsen haft att påräkna i aktiekapital och statslån tillhopa 3,753,000 kronor. Lades därtill räntor och diverse inkomster till belopp, som visserligen icke kunde exakt uppgifvas, men antagligen uppginge till omkring 47,000 kronor, stege byggnadskapitalet till 3,800,000 kronor. Af statslånet återstode, icke lyftade

kronor 617,000: —	
hos statskontoret funnes deponerade	» 70,000: —
till expropriationskostnader hade afsatts	» 100,000: —
upplupna räntor därå uppginge till cirka	» 6,000: —
	Summa kronor 793,000: —

Däremot hade styrelsen till likviderande af en del skulder och till andra nödiga utgifter nödgats upptaga ett lån till belopp af

	» 75,000: —,
hvadan ännu funnes att tillgå för banbyggnaden ...	kronor 718,000: —

Droges denna summa från den beräknade återstående kostnaden för banbyggnaden 2,000,000 kronor, uppstode en brist af 1,282,000 kronor, hvilken genom tillägg af blifvande räntor å medel, som måste upplånas, till dess hos statsverket inestående medel finge lyftas, omkring 13,000 kronor, komme att höjas till omkring 1,300,000 kronor.

I det fastställda kostnadsförslaget vore bansträckningen angifven till en längd af 128,48 kilometer. Vid renstakning och genom en

af Kungl. Maj:t delvis redan godkänd omläggning af linjen i lämpligare riktning hade längden förkortats med 4,48 kilometer, hvadan hela banlinjen nu belöpte sig till 124 kilometer. Med beräkning att kostnaden för hela banan färdigbyggd skulle stiga till 5,100,000 kronor, blefve således kostnaden i det närmaste 41,000 kronor för kilometer. Åtskilliga omständigheter hade bidragit till, att verkliga banbyggnadskostnaden så ansenligt öfverstege den beräknade, särskildt de i koncessionen meddelade föreskrifterna om utläggande af mötesplatser för militärtåg, skärpta anspråk på broars byggnadssätt och bärighet, stegring af priser å en del materialier, nedbringande till trafikens underlättande af största lutningen å banan från 16 : 1000 till 14 : 1000 jämte ökning af minsta kurvradien från 300 till 400 meter, särdeles ogynnsam terräng samt äfven bristande fullständighet i kostnadsförslaget. Kostnadsökningen till följd af lutningsförhållandenas förbättrande motvägdes dock till det mesta af besparing genom minskning af väglängden. Genom de angifna förbättringarna i koncessionens allmänna bestämmelser angående lutnings- och krökningsförhållandena hade banan från militärteknisk synpunkt bragts upp till första klass transportförmåga.

Såsom förberörda förteckning å de förnämsta aktieägarna gifve vid handen, vore det hufvudsakligast kommunala intressen, som drifvit fram banföretaget. För Orsa kommun hade det ansetts vara af största betydelse att få banan dragen genom socknens besparingsskog för att såmedelst möjliggöra tillvaratagandet på förmånligt sätt af ofantliga kvantiteter virke, som eljest skulle gagnlost förfaras, samt tillika befrämja odlingsföretag och lätta samfärdseln med afsides liggande utägor och byar. För Hamra kapellag i Gäfleborgs län samt för Svegs, Lillherrdals, Linsells, Älfros, Hede och Vemdalens socknar i Härjedalen vore skälet väsentligen af annan art. Dessa kommuner låge mycket aflägsse från större handelsplatser med järnvägs- eller sjöfartsförbindelser. Till Sveg vore afståndet från närmaste järnvägsstation, Ljusdal, omkring 12 mil, och till de andra Härjedalssocknarna utom Älfros vore afståndet längre. Härjedalens stränga klimat och karga jordmån medgifve icke jordbrukets idkande på framgångsrikt sätt. Den ringa mängd korn, som odlades, skadades ofta af frost, och missväxt å potatis förekomme tyvärr icke sällan. Stora mängder lefnadsförnödenheter, som ej hämtades från ladugårdsskötseln, måste därför köpas från andra orter och medelst dragare hemforslas långa vägar. Såsom känt vore, hade prisen på lefnadsförnödenheter under senaste decenniet stigit i hög grad. Om därtill lades, att dessa förnödenheter måste forslas 10 å 15 mil utefter

dåliga vägar, fölle det i öppen dag, huru tryckt och nära nog förtviflad ställningen skulle vara för Härjedalens befolkning. För att få någon lindring genom lättnad i transportkostnader och bättre möjlighet till afsättning af hvad som kunde finnas att aflåta af ladugårdsprodukter och skogsalster hade kommunerna efter stor betänksamhet vågat nära nog det yttersta i ekonomiskt afseende till åstadkommande af en banförbindelse. Medkänslan för Härjedalen hade manat Jämtlands läns landsting att, änskönt det redan vore hårdt belastadt med utgifter, insätta 100,000 kronor i företaget. Skulle dessa kommuners förhoppningar på en ljusare framtid svikas till följd af brist på medel att föra banarbetet till slut, träffade slaget tungt kommunerna, de där, utom det att de finge fortsätta sin tröstlösa kamp mot svåra lefnadsvillkor, nödgades vidkännas räntor å och amortering af de för aktieteckningarna upptagna lånen utan att komma i åtnjutande af någon motsvarande förmån. Utsikt att genom lån från enskildt håll anskaffa bristande byggnadskapital funnes icke, hvadan för bolaget icke återstode annat, än att vädja till staten med anhållan att staten ville träda hjälpande emellan. Bolaget ansåge icke behöfligt att närmare framhäfva det intresse, som från statens synpunkt kunde ligga i att en god förbindelseled droges från Dalarnas täta järnvägsnät norrut tvärs igenom Hamra stora och värderika kronopark, men bolaget tilläte sig dock uttrycka den tro, att det vore en för staten synnerligen behjärtansvärd angelägenhet, att Härjedalens bygder tillfördes ökad möjlighet till utveckling af deras näringar och till utnyttjande af skogstillgångarna på ett bättre sätt än dittills.

Ehuru den förhoppning ännu icke vore fullt utesluten, att de större aktieägarna eller flera af dem skulle genom preferensaktieteckning lämna något tillskott till bristens utjämnande, kunde bolaget för närvarande icke bestämdt räkna därpå, då dittills gjorda försök i det afseendet icke krönts med vidare framgång, än förut omnämnts, hvarför bolaget nu såge sig nödsakadt att vända sig till Kungl. Maj:t med underdånig begäran om beredande af ett lån å 1,300,000 kronor utaf statsmedel.

Sedan Kungl. Maj:t genom nådig remiss anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att öfver berörda ansökning afgifva underdånigt utlåtande, har styrelsen låtit genom kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren F. Enblom och löjtnanten vid samma kår K. A. Lagergren verkställa undersökning ute å marken för utrönande af de

Af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranstaltad granskning af kostnadsförslaget.

för Orsa—Svegs järnvägs fullbordande erforderliga arbetena och därmed förbundna kostnaderna, äfvensom anmodat milkontrollören hos järnvägsstyrelsen G. A. H. d'Ailly att uppgöra en beräkning af den nettoafkastning, som af banan skulle under olika förutsättningar kunna förväntas.

Af förstnämnda utredning, som är dagtecknad den 29 mars 1904, framgår, att kostnaderna för fullbordandet af banbyggnaden skulle belöpa sig till 2,700,000 kronor eller således till 700,000 kronor mer än den slutsumma, hvartill bolaget vid sin undersökning kommit. Undersökningsförrättarna hafva upplyst, att samtliga massor vore beräknade och kontrollräknade enligt till dem af arbetschefen öfverlämnade plan-, profil- och detaljritningar, hvilka visat, huru långt arbetet fortskridit vid början af år 1904, hvarjämte de af arbetschefen erhållit skriftliga och muntliga uppgifter angående arbetskvantiteter och förhållanden i öfrigt, som berörde banbyggnaden. För sina prissättningar hade undersökningsförrättarna haft ledning dels af erfarenheten från nyligen byggda järnvägar, dels af hvad de genom besiktning af de redan utförda arbetena och af terrängen för den återstående sträckan kunnat inhämta, dels och förnämligast af bolagets räkenskaper, af hvilka framginge arbetspris med mera vid de redan utförda delarna af järnvägen. Den skillnad i arbetskvantiteter, som förefunnes mellan deras och bolagets senaste beräkningar, bestode hufvudsakligen däri, att den för jordlösen beräknade bredden inom stängslet vore af dem ökad från omkring 12 meter till 14 å 18 meter, i öfverensstämmelse med behovet vid den redan inhägnade bandelen; att sidoschakt å sträckan från kilometer 76 till Sveg vore beräknad motsvara full sjunkning af alla bankar å myr, hvarför massan väsentligt öfverstege den af bolaget beräknade; att matjordsbeklädnad vore upptagen på samtliga ytor i skärningar och på bankar, då däremot i bolagets beräkning ej inginge beklädnad å grusbankar; samt att antalet trummor å öfre sträckan vore något ökad och deras bottendjup sänkt för bättre öfverensstämmelse med dikningslagens fordringar. Efter att hafva närmare redogjort för de grunder, efter hvilka undersökningsförrättarna vid prissättningen utgått, samt angifvit att stängsel, liksom i bolagets beräkning, ej vore upptaget för Orsa besparingsskog och Hamra kronopark och att sådana kostnader, som vore beroende af arbetstidens längd, såsom hyra för rullande materiel samt årlig afgäld för ingång på Orsa station, blifvit beräknade för två och ett halft år, hvilken tid ansåges åtgå för järnvägens färdigbyggande under förutsättning af arbetets upptagande under våren 1904,

hafva undersökningsförrättarna vidare anført, att skillnaden mellan bolagets och deras kostnadsberäkning, uppgående till 35 procent, kunde synas stor, men att ökningen ej innebure någon öfverdrift, om hänsyn toges till de ogynnsamma förhållanden, under hvilka arbetet i fråga måste utföras; att det vore möjligt, att afsevärda besparingar kunde göras genom omsorgsfull renstakning af linjen och balansering af massorna samt genom noggranna grustagsundersökningar och en försiktig arbetsledning, men att det äfven vore möjligt, att dylika besparingar fullt motvägdes af otjänlig väderlek eller ogynnsamma arbetarförhållanden och materialpris; att afsevärda förluster äfven kunde uppstå genom afbrott i arbetets fortgång; samt att till kostnadsberäkningarna borde läggas eventuella räntor och andra kostnader för kapitalanskaffning, rörelsekapital för järnvägsdriften och kostnad för möjligen erforderligt inköp af rullande materiel.»

Skillnaden i beräkningarna öfver kostnaderna för de å järnvägsanläggningen återstående arbeten efter majoren Prinzencreutz' och löjtnanten Aulins förslag samt efter kaptenen Enbloms och löjtnanten Lagergrens förslag framgår af en i statsrådsprotokollet å sid. 14 intagen tablå.

Vidare har föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet yttrat följande:

»Sedan kaptenen Enblom och löjtnanten Lagergren afgifvit sin förenämnda utredning, har styrelsen för Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag uti en till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingifven, till Eders Kungl. Maj:t ställd ansökning anført, att förhoppningen om, att de större aktieägarna eller flera bland dem skulle genom teckning af preferensaktier lämna något tillskott till utjämnande af bristen i byggnadskostnaden, numera grusats, i det att Orsa kommun å kommunalstämma den 9 april 1904 afslagit begäran från bolaget om teckning af preferensaktier till belopp af 250,000 kronor samt, enligt inkommet meddelande, något bidrag från Gäfle icke vore att förvänta. Då möjligheten att förmå Hamra kapellag samt Svegs, Lillherrdals, Linsells, Älfros, Hede och Vemdals kommuner att lämna några, om ock jämförelsevis små bidrag i form af preferensaktieteckning varit beroende af det svar, Orsa kommun komme att gifva å framställningen om ytterligare tillskott till banbyggnaden, och svaret från Orsa kommun, såsom nämndt, blifvit nekande, hade bolagsstyrelsen funnit det lönlöst att fullfölja sina till Hamra kapellag och Härjedalssocknarna gjorda, af kommunalmyndigheterna ännu icke behandlade framställningar om teck-

Ansökning
om höjning
af det begärda
statslånet.

ning af omkring 20 procent af förut tecknad aktiebelopp och därför återtagit dem. Från bolag och enskilda personer, som ägde aktier i järnvägsbolaget, hade styrelsen icke erhållit något svar å till dem aflättna skrivelser med begäran om ytterligare aktieteckning. Vid dessa för bolaget så beklagliga förhållanden såge bolagsstyrelsen annan utväg till fullbordande af järnvägsförbindelsen mellan Orsa och Sveg icke återstå, än att utaf staten få lån till belopp, motsvarande hela den beräknade bristen. Då denna numera vore beräknad till 2,000,000 kronor, anhölle styrelsen, att lånet måtte få utgå med sistnämnda belopp i stället för förut begärda 1,300,000 kronor.

Af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranstaltad trafikberäkning.

Enligt den af milkontrollören d'Ailly på uppdrag af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda trafikberäkning för banan skulle bruttoinkomsten af järnvägen komma att uppgå till 358,000 kronor och driftkostnaden, under förutsättning af ett tåg dagligen fram och åter och ett tåg hvarannan dag mellan banans båda ändpunkter, till 216,000 kronor, i följd hvaraf nettoinkomsten kunde beräknas till 142,000 kronor. Från denna summa måste dock dragas årlig ränta å värdet af den rullande materielen och kostnaden för dennas brandförsäkring med beräknade 41,510 kronor, hvarefter skulle återstå 100,490 kronor såsom årlig afkomst af byggnadskapitalet. Då för banans färdigbyggande erfordrades utöfver redan förbrukade 3,053,000 kronor, ytterligare 2,700,000 kronor och sålunda hela banan färdig utan rullande materiel skulle kosta 5,753,000 kronor, skulle järnvägen lämna 1,75 procent i afkastning å hela byggnadskostnaden. Om ett ytterligare statslån på 2,000,000 kronor beviljades och hela statslånet för järnvägen sålunda uppginge till 3,850,000 kronor, skulle afkastningen utgöra 2,61 procent å sistnämnda belopp. Den största afkastningen af det uti banan placerade statslånet skulle emellertid erhållas, om lånemedel anvisades jämväl för kontant inköp af rullande materiel, hvilken syntes kunna erhållas för 590,000 kronor, hvarigenom sålunda statslånet skulle uppgå till 4,440,000 kronor. Till förräntande af detta belopp blefve då hela nettovinsten 142,000 kronor tillgänglig, och skulle på sådant sätt erhållas 3,2 procent å det då ifrågavarande högre statslånet. Därest järnvägen skulle fullbordas endast å sträckan från Orsa till 60 kilometer — eller den del, som med nu tillgängliga medel skulle kunna sättas i fullt trafikfärdigt skick — beräknades bruttoinkomsten till 155,000 kronor och driftkostnaden till 115,700 kronor och således nettoinkomsten till endast 39,300 kronor, hvarifrån dock måste afdragas årliga kostnaden för den rullande materielens förhyrande och försäkring med

25,100 kronor, då återstoden utgjorde 14,200 kronor såsom afkomst af byggnadskapitalet. Då dittills å järnvägen nedlagts 3,053,000 kronor och om för dess försättande i fullt trafikfärdigt skick till 60 kilometers längd antoges åtgå ytterligare omkring 700,000 kronor, skulle bolaget hafva utgifvit i allt 3,753,000 kronor och därför allenast erhållit en bana, som å hela det utgifna kapitalet skulle lämna en afkastning, uppgående till ej mer än 0,38 procent. Om bolaget för fullbordande af bansträckan mellan Orsa och 60 kilometer tillåtes lyfta hela den nu inestående delen af erhållna statslånet och sålunda blefve i tillfälle att för detta ändamål använda hela statslånet 1,850,000 kronor, skulle den förenämnda nettoafkastningen, 14,200 kronor, komma att utgöra 0,77 procent å detta statslån. Om såsom statslån lämnades ytterligare 353,000 kronor, som erfordrades till inköp af rullande materiel, och hela statslånet således utgjorde 2,203,000 kronor, skulle nettovinsten utgöra 1,78 procent å sistnämnda belopp.

I sitt underdåniga utlåtande af den 23 april 1904 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som vid ärendets granskning icke funnit anledning till anmärkning mot, att kostnaderna för banans fullbordande beräknades till det af förrättningsmännen angifna beloppet 2,700,000 kronor, och ej heller mot den af milkontrollören d'Ailly afgifna beräkningen öfver banans afkastningsförmåga, vidare anført. Banbyggnadsarbetet hade så fortskridit, att sträckan Orsa—60 kilometer vore skenlagd och i öfrigt så fullbordad, att återstående arbeten å densamma syntes böra medföra en kostnad af högst 700,000 kronor. Å sträckan 57 till 79 kilometer vore stora delar af terrasseringen och alla vattenbyggnaderna utförda. Mellan 79 kilometer och Sveg vore däremot endast förberedande arbeten i mindre utsträckning, såsom stenuttagning och dylikt, påbörjade. Af byggnadsmaterialier vore skenor anskaffade för 90 kilometer, skenspik, stängselstolpar, telegrafstolpar och virke till lutningsvisare med mera för hela sträckan äfvensom telegraf- och telefonmateriel för en del af sträckan.

Kostnaderna för det dittills utförda arbetet, som omfattade den ojämförligt svåraste sträckan, öferskrede icke i rundt tal 3,100,000 kronor och skulle sålunda med tillägg af det för återstående arbeten erforderliga beloppet 2,700,000 kronor belöpa sig till sammanlagdt 5,800,000 kronor för den 124 kilometer långa banan eller i rundt tal till 46,800 kronor för kilometer, hvilket enligt styrelsens mening icke kunde anses högt i betraktande af den delvis svåra terrängen och orternas afskilda läge samt dåliga kommunikationsförhållanden. Järnvägens trafikförmåga hade genom de förbättringar, som bolaget vidtagit beträffande dess kurvor och lutningar, i afsevärd mån höjts utöfver hvad i koncessionen

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrel-
sens ut-
låtande.

föreskrifvits, och ehuru dessa förbättringar visserligen bidragit till ökandet af anläggningskostnaderna, syntes de dock få anses värdefulla särskildt med hänsyn till den strategiska betydelse banan skulle erhålla, sedan den satts i förbindelse vid Sveg eller annorstädes med den ifrågasatta inlandsbanan genom öfre Norrland. Genom de utförda omstakningarna hade sålunda banans lutningar nedbringats från 16 till 14 på 1,000 och dess minsta kurvradier ökats från 300 till 400 meter. I jämförelse med stambanan genom öfre Norrland norr om Långsele hade det resultat uppnåtts beträffande de tekniska bestämmelserna, att Orsa—Svegs järnväg skulle i de flesta fall uppfylla samma anspråk som berörda stambana, men öfverträffa denna i tvenne väsentliga afseenden nämligen i fråga om lutningarna och kurvradierna, som till stor del vore bestämmande för en järnvägs transportförmåga och som på nämnda stambana vore, lutningarna 16:1,000 och minsta kurvradierna 300 meter. På sträckan från Orsa till 39 kilometer, där längsta och största lutningarna förekomme, hade under oktober 1904 i närvaro af chefen för generalstaben och chefen för generalstabens kommunikationsafdelning äfvensom vederbörande byråchef hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställt profkörning med ett tungt militärtåg, sammansatt enligt de grunder, som för banor af »klass D» vore gällande, och hade därvid utrönt, att för tågets framförande med en hastighet af 25 kilometer i timmen icke förefunnits någon svårighet, ehuru banan vid detta tillfälle ej varit helt och hållet fullbordad.

Beträffande banans betydelse har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att på sträckan från Orsa till 60 kilometer banan skulle beröra endast Orsa kommun och dess besparingsskog, under det på återstående sträckan fram till Sveg den skulle med 25 kilometer af sin längd gå midt igenom Hamra ofantliga kronopark samt på återstående 29 kilometer sträcka sig in i Härjedalen och sålunda blifva af betydelse icke blott för Orsa utan äfven för Los med Hamra kapellag, Sveg, Linsäll, Ålfros, Lillherrdal, Ytterhogdal, Öfverhogdal, Vemdalen och Tämnäs med flera kommuner, som för det närvarande vore vanlottade på tidsenliga kommunikationer men dock ägde förutsättning af utveckling i flera hänseenden, sedan järnväg framdragits genom dessa bygder.

Till reglerande af de med banbyggnadsföretaget iråkade svårigheter kunde enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förmenande från statens synpunkt ifrågasättas hufvudsakligen tre olika utvägar, nämligen att inställa all vidare utbetalning från det redan beviljade statslånet samt genom banans realiserande söka återvinna så stor del som möjligt af redan utbetalda medel, eller att till bolaget utbetala

det redan anvisade statslånet 1,850,000 kronor i dess helhet för att därigenom sätta bolaget i tillfälle att fullborda banans södra del på sådant sätt, att för allmän trafik skulle kunna upplåtas af densamma så stor del som möjligt eller enligt de utförda beräkningarna sträckan Orsa—60 kilometer, *eller ock* att för banans fullbordande i hela dess utsträckning från Orsa till Sveg ytterligare anvisa det nu sökta nya statslånet å 2,000,000 kronor.

Användandet af det först nämnda sättet, eller att lämna bolaget helt och hållet utan vidare hjälp från statens sida, skulle, då inlösen af järnvägen för statens räkning icke nu syntes kunna ifrågakomma, leda därhän, att antingen banan komme att öfverlåtas till enskild spekulant för sådant belopp, att statsverket därigenom komme att lida afsevärd förlust, eller ock att hela företaget tillsvidare nedlades, hvarigenom anläggningen skulle förstöras och mista sitt värde samt såväl staten som de af järnvägen berörda orterna blifva i hög grad lidande. Tillämpades däremot det andra af de omförmälda sätten för frågans reglering, skulle banans afkastningsförmåga och gagn för däraf berörda orter, på sätt af milkontrollören d'Aillys beräkningar framginge, blifva så ringa, att äfven i detta fall det kunde ifrågasättas, huruvida dess bestånd skulle vara tryggadt, i synnerhet om den under sådant förhållande icke skulle uppnå anslutning med den blifvande inlandsbanan genom Norrland utan komma att utgöra en isolerad grenbana. Bereddes åter den sist ifrågasatta utvägen eller att anvisa ytterligare statslån på 2,000,000 kronor, skulle bolaget otvifvelaktigt sättas i stånd att fullborda banan i dess helhet och en afkastning erhållas, som på hela det då emottagna statslånet, 3,850,000 kronor, skulle lämna en nettoafkastning af lägst 2,61 procent eller obetydligt lägre än den ränta, staten själf erlade å sina lån. Därmed skulle vidare ernås den för statsverket afsevärda förmånen, att afkastningen af Hamra kronopark skulle komma att höjas med afsevärdt belopp, samt att de mindre bemedlade kommuner i Härjedalen, som redan i företaget nedlagt för dem betydande belopp, blefve i tillfälle att draga nytta af dessa utlagda penningar. Vidare skulle i de öde bygder, banan genomginge, komma att uppstå industri och rörelse af stor betydelse för dessa orters utveckling. Slutligen skulle ernås den icke minst värdefulla förmånen, att en inre järnvägsförbindelse från västra och mellersta Sverige till Östersund inom ett par år kunde vara utförd till halfva dess utsträckning. Äfven om Orsa—Svegs järnväg icke skulle komma att användas såsom en ingående länk i den ifrågasatta inlandsbanan, därest denna till äfventyrs komme att erhålla en västligare sträckning, så skulle den

dock som en anslutande bibana till inlandsbanan komma att för landet medföra stort gagn både i kommersiellt och strategiskt afseende.

Med stöd af hvad sålunda anförts tvekade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke att uttala den meningen, att ett bifall till bolagets senaste framställning vore den utväg till reglerandet af statens intressen i denna bana, som vore lämpligast. Då det emellertid visat sig, att en sakkunnig och verksam kontroll, som oafbrutet vore i tillfälle att reglera hushållningen med de erhållna statsmedlen, vore synnerligen behöflig och önskvärd beträffande med statslån understödda järnvägars såväl byggnad som framtida drift och underhåll, ansåge styrelsen, att såsom villkor för nu ifrågasatta statslånet erhållande borde fastställas, att bolaget skulle vara underkastadt en sådan skärpt kontroll, hvilken syntes kunna ordnas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg. Som den för lån till enskilda järnvägar af 1901 års Riksdag för åren 1902—1906 anvisade fonden redan vore till afsevärd del anlita och återstoden syntes vara erforderlig för att tillgodose ännu ej påbörjade järnvägars behof för närmaste år, syntes det ej lämpligt att söka utverka Riksdagens bifall till sagda fonds användning för Orsa—Svegs järnväg, utan syntes nödigt, att det nu ifrågasatta ytterligare låneunderstödet bereddes af därför särskildt anvisade medel.

Under återopande af den utredning, som sålunda i ärendet förekommit, och de anförda skälen för järnvägens understödjande med statslån för dess fullbordande i hela dess utsträckning mellan Orsa och Sveg hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes till Riksdagen göra framställning om beredande af medel för beviljande åt Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag af ett ytterligare lån af 2,000,000 kronor för järnvägens fullbordande.

Uti inforbradt underdånigt utlåtande af den 5 maj 1904 har järnvägsstyrelsen erinrat, hurusom i järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande den 31 januari 1903 angående dels verkställande af undersökningen för en statsbana mellan Dalarna och Bohuslän dels anläggning af järnväg från Sveg till Ströms vattudal framhållits, att den under anläggning varande järnvägen Orsa—Sveg kunde komma att behöfva af staten tagas i anspråk såsom en blifvande del af den tilltänkta s. k. inlandsbanan. För att emellertid så skulle kunna ske, erfordrades, att vissa ändringar vidtoges i nämnda järnvägs lutningsförhållanden. Största lutningarna, hvilka i det ursprungliga förslaget varit beräknade till 16:1000, hade sedermera nedbringats till 14:1000, under det att å öfriga sträckor af inlandsbanan större lutningar icke tänkts skola förekomma än 10:1000. Den erfarenhet, styrelsen vunnit af de stora

lutningar, som förefunnes å stambanan genom öfre Norrland, hade bringat styrelsen den bestämda uppfattningen, att större lutningar än 10:1000 borde, så vidt möjligt, undvikas å en statsbana, och detta ej blott af militärtekniska skäl, utan äfven ur trafikekonomisk synpunkt, då de stora lutningarna i väsentlig mån ökade driftkostnaderna. Vid sådant förhållande och då verkställda undersökningar gifvit vid handen, att mellan Ströms vattudal och Näsbergs hållplats å Gellivarebanan — en sträcka om cirka 50 mil af den tilltänkta inlandsbanan — större lutningar än 10 på tusen icke behöfde anbringas, ansåge styrelsen, att såsom villkor för Orsa—Svegs järnvägs ingående uti inlandsbanan måste uppställas möjligheten att få största lutningarna å nämnda järnväg ändrade i öfverensstämmelse med hvad man tänkt skola förekomma å öfriga delar af inlandsbanan, och ämnade styrelsen, för så vidt den af Kungl. Maj:t till 1904 års Riksdag aflättna proposition om anslag till verkställande af undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och Sveg vunne Riksdagens bifall, redan under år 1904 verkställa undersökningar, huruvida sådana ändringar kunde åvägbringas. Det syntes styrelsen vid sådant förhållande vara lämpligt afvakta resultatet af nämnda undersökningar, innan Kungl. Maj:t vidtoge någon åtgärd i anledning af bolagets framställning, ty om undersökningarna gäfvit vid handen, att något hinder för ifrågavarande ändringar icke förefunnes, och sannolikhet alltså skulle föreligga för att Orsa—Svegs järnväg komme att tagas i anspråk af staten för inlandsbanan, syntes det vara lämpligare, att staten själf öfvertog fullbordandet af banan i full öfverensstämmelse med den plan, som för inlandsbanan i dess helhet kunde blifva bestämd. På grund af hvad sålunda anförts hemställde styrelsen, att den af bolaget gjorda framställningen icke måtte för det dåvarande föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd; och anhölle styrelsen, att framdeles, sedan förenämnda undersökningar blifvit afslutade, få inkomma med förnyadt utlåtande i ärendet. Skulle den af styrelsen sålunda uttalade uppfattningen icke delas af Kungl. Maj:t, ville styrelsen, i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, framhålla, att en bana Orsa—Sveg gifvetvis vore af vida större betydelse för den allmänna samfärdseln än en bana från Orsa till 60 kilometer, och detta så mycket mera som, äfven om Orsa—Svegs järnväg icke komme att ingå såsom en del af inlandsbanan, denna i allt fall torde komma att dragas förbi Sveg. Den af milkontrollören d'Ailly gjorda trafikutredningen visade, att det äfven för staten skulle vara ekonomiskt fördelaktigare att genom det ökade statslånet möjliggöra banans framdragande till Sveg, än att låta bolaget

disponera det redan beviljade statslånet för banans afslutande 60 kilometer från Orsa. Styrelsen kunde dock ej underlåta att erinra, att en beräkning af blifvande trafik alltid måste blifva mer eller mindre hypotetisk.

Chefens för
generalstaben
utlåtande.

Till följd af nådig remiss har chefen för generalstaben den 13 maj 1904 i ärendet sig yttrat och därvid till en början erinrat, hurusom han i underdånigt utlåtande den 27 februari 1904 angående utförande af fullständiga undersökningar rörande en föreslagen bana från en punkt å bohuslänska kusten öfver Malung—Sveg och Ströms vattudal till trakten af Näsbergs hållplats framhållit, att Bergslagernas järnvägar från Göteborg till Falun erbjöde en för de militära transportererna i krigstid tillfredsställande trafikförmåga; att byggandet af en ny järnvägslinje väster om linjen Orsa—Sveg och på endast omkring 30 kilometers afstånd från densamma knappast kunde hafva utsikt att blifva förverkligadt inom en öfverskådlig tid; samt att det under sådana omständigheter syntes ur militär synpunkt tills vidare fullt tillräckligt för åstadkommande af en genom hela landet löpande förstklassig inlandsbana, att åtgärder vidtoges för höjande af trafikförmågan hos järnvägslinjerna Falun—Orsa och Orsa—Sveg till samma trafikklass som Bergslagernas järnvägar och den föreslagna norrländska inlandsbanan. Sedan detta underdåniga yttrande afgifvits, hade ej något inträffat, som kunnat rubba generalstabschefens uppfattning, att såväl Bergslagernas järnvägar från Göteborg till Falun som linjerna Falun—Orsa och Orsa—Sveg borde ingå i den tillämnade militära inlandsbanan, hvad de båda senare linjerna anginge, dock endast för så vidt de kunde uppbringas till förstklassig trafikförmåga.

Med anledning af hvad järnvägsstyrelsen i nu förevarande ärende anført, har chefen för generalstaben framhållit, att han visserligen till fullo delade styrelsens uppfattning, att de i inlandsbanan ingående järnvägssträckningarna borde vara af samma trafikklass, så att de tyngsta förekommande militärtågen kunde framföras med föreskrifven hastighet öfver banans hela utsträckning. Icke desto mindre hölle generalstabschefen före, att i vissa fall och för kortare sträckor någon eftergift, för så vidt denna af andra omständigheter uppvägd, kunde göras på det framställda villkoret af maximilutning af 10 : 1000. En sådan eftergift, hvarmed i föreliggande fall skulle vinnas, att inom en ej allt för aflägsen framtid få åtminstone en del af inlandsbanan fullbordad, finge dock ej i något fall sträckas så långt, att ej genom användande af den kraftigaste öfverbyggnad och de tyngsta lokomotiv den afsedda trafikförmågan kunde med full säkerhet upprätthållas.

Genom profkörning å sträckan Orsa—kilometer 39, å hvilken sträcka de största stigningarna förekomme, med gruståg af samma vikt som de tyngsta förekommande militärtåg, hade chefen för generalstaben personligen vunnit den uppfattningen, att sådan eftergift å fordran på maximilutning af 10 : 1000, som här ifrågasatts, möjligen kunde beviljas för vissa sträckor å linjen Orsa—Sveg.

Då det emellertid ur såväl militärisk som kulturell synpunkt syntes vara af vikt, att arbetet på fullbordandet af linjen Orsa—Sveg ej afstannade, och då detta utan statens mellankomst säkerligen blefve fallet, syntes skäl tala för ett tillmötesgående af den af Orsa—Herjedalens järnvägsaktiebolag gjorda framställningen om beviljande af ett statslån å ytterligare 2,000,000 kronor. Alldenstund Orsa—Svegbanan, enligt hvad förut framhållits, syntes böra ingå såsom en del i den blifvande inlandsbanan och således såvidt möjligt gifvas förstklassig trafikförmåga, borde såsom villkor vid beviljandet af detta lån stadgas, att den återstående delen af banan skulle byggas förstklassig, så att å densamma ej förekomme större stigningar än 10 : 1000 och ej mindre kurvradier än 400 meter. Hvad anginge den södra redan fullbordade delen af banan, syntes de åtgärder, hvilka eventuellt kunde befinnas nödvändiga för ökande af dess trafikförmåga, böra bero på resultatet af den utaf järnvägsstyrelsen ifrågasatta undersökning och därpå följande pröfning ur militärisk synpunkt.

På grund af hvad sålunda anförts hemställde chefen för generalstaben, bland annat, att förevarande ansökan om ytterligare statslån å 2,000,000 kronor måtte beviljas endast under villkor att å sträckan kilometer 79—Sveg större lutningar än 10 : 1000 samt mindre kurvradier än 400 meter ej finge förekomma, samt att undersökning snarast möjligt måtte ske, huruvida och i hvad mån trafikförmågan kunde ökas å sträckan Orsa—kilometer 79.»

Såsom järnvägsstyrelsen i sitt förberörda utlåtande erinrat, hade Kungl. Maj:t till 1904 års Riksdag aflåtit proposition angående anvisande af anslag för verkställande af fullständiga undersökningar rörande en del af den så kallade inlandsbanan, nämligen å sträckan från bohuslänska kusten till Sveg. Med anledning af denna proposition samt inom Riksdagen väckta motioner beslöt Riksdagen enligt skrifvelse den 18 maj 1904 bevilja medel för verkställande af dylika undersökningar för hela den ifrågasatta inlandsbanan från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan.

Af järnvägsstyrelsen föranstaltade undersökningar af järnvägen Orsa—Sveg såsom länk i inlandsbanan.

Sedan järnvägsstyrelsen därefter genom kungl. bref den 3 juni 1904 anbefallts inkomma med förslag till plan för dessa undersökningar, hvilka borde omfatta ej blott den ifrågasatta järnvägens sträckning och kostnaden för densammas anläggning utan äfven en noggrann utredning i afseende på de förhållanden, som kunde vara af betydelse för bedömandet af företagets ekonomiska bärighet, har styrelsen, enligt hvad i stadsrådsprotokollet vidare meddelats, den 18 juni 1904 till Kungl. Maj:t aflåtit en skrifvelse, däruti styrelsen, under erinran om sitt uttalande i förberörda utlåtande den 5 maj 1904 samt i afvaktan på att det infortrade förslaget till plan för undersökningarna rörande inlandsbanan hos styrelsen utarbetades, hemställt om bemyndigande att, så snart ske kunde, påbörja undersökningar, huruvida möjlighet förefunnes att få de största lutningarna å Orsa—Svegbanan ändrade i öfverensstämmelse med hvad som afsetts å öfriga delar af inlandsbanan skola förekomma, samt därvid, för den händelse det skulle visa sig vara möjligt att taga järnvägen i anspråk för inlandsbanan, dels verkställa värdering å de arbeten, som redan blifvit utförda å järnvägen, dels ock beräkna kostnaden ej mindre för järnvägens färdigbyggande enligt af Kungl. Maj:t fastställd plan, med den afvikelse från densamma, som blefve en följd af, bland annat, vissa lutningars förändring, än äfven för de kompletteringsarbeten i öfrigt, som vore erforderliga för att järnvägen skulle kunna ingå såsom en del i den ifrågasatta inlandsbanan. I sammanhang därmed och då det vore antagligt, att, såsom ytterligare förutsättning för att Orsa—Svegs järnväg skulle blifva möjlig att använda såsom en ingående del i inlandsbanan, måste krävas, att vid gjord undersökning järnvägarna Orsa—Mora samt Mora—Brintbodarna—Malung befunes kunna tagas i anspråk för samma ändamål, hemställde styrelsen tillika om bemyndigande att jämväl å sistnämnda järnvägar företaga enahanda undersökning som å linjen Orsa—Sveg och att, om det visade sig möjligt utföra erforderliga förändringar af dessa järnvägar, verkställa beräkning af kostnaderna för dessa förändringar samt för behöfliga kompletteringsarbeten å järnvägarna, och förklarade järnvägsstyrelsen sig skola, sedan berörda undersökningar blifvit afslutade, till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse för desamma samt eventuellt med utlåtande angående inlösande af samtliga ifrågavarande järnvägar.

Genom kungl. bref den 1 juli 1904 anbefalldes järnvägsstyrelsen ock att, på sätt styrelsen sålunda hemställt, så snart ske kunde, påbörja ifrågavarande undersökningar rörande ej mindre den under byggnad varande järnvägen Orsa—Sveg än äfven järnvägarna Mora—Orsa och

Mora—Brintbodarna—Malung, hvarvid borde tagas i öfvervägande hvad chefen för generalstaben i sitt förut återgifna utlåtande den 13 maj 1904 anført i fråga om järnvägens lutningsförhållanden, samt, sedan undersökningarna blifvit afslutade, till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse för desamma.

Sedan järnvägsstyrelsen med anledning af det styrelsen sålunda lämnade bemyndigande låtit genom baningenjören, löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Hj. Fogelmarck verkställa ifrågavarande undersökningar och beräkningar, hade styrelsen i skrifvelse till Kungl. Maj:t den 31 december 1904 anført följande.

I fråga om lutningsförhållandena å den redan terrasserade delen af Orsa—Svegbanan mellan Orsa och Oreho station, belägen på 51,4 kilometers afstånd från Orsa, förekomme lutningar 14:1000 på afsevärda sträckor, och vore detta särskildt förhållandet mellan Tallheds och Oreho stationer, af hvilka den förra låge på ett afstånd från Orsa af 11,3 kilometer. Vid Tallhed vidtog i riktning mot Sveg en dylik stigning, som fortsatte till kilometer 35,8, där banan uppnådde högsta höjden eller 523 meter öfver hafvet. Från sistnämnda plats sänkte sig linjen, hufvudsakligast medelst lutning 14:1000, ned till Ore älf, som vid kilometer 50,4 öfverginges på en höjd öfver hafvet af 392 meter. Att å sträckan från Tallhed norrut nedbringa maximilutningarna till 10:1000 låte sig icke göra utan fullständig omläggning af banan och densammas framdragande i annan riktning. Då emellertid berörda bansträcka vore i det närmaste terrasserad och rälslagd samt delvis grusad, hvartill komme att, enligt hvad chefen för generalstaben förklarar, emot bibehållandet för vissa sträckor af de befintliga maximilutningarna icke vore något att erinra, under förutsättning att genom användandet af den kraftigaste öfverbyggnad och de tyngsta lokomotiv den afsedda trafikförmågan kunde upprätthållas, hade samma bansträckas slopande icke ansetts böra ifrågakomma, utan hade i stället beräknats att, då så befunnes erforderligt, därstädes använda förstärkt maskinkraft för tågens framförande. För detta ändamål måste lokomotiv finnas i beredskap på ömse sidor af de sålunda angifna skarpa lutningarna, och talade för en sådan anordning särskildt den omständigheten, att lutningarna 14:1000 förekomme sammanhängande i stor utsträckning. Vidkommande lutningarna 14:1000 å sträckan mellan Orsa och Tallhed hade desamma tänkts skola bibehållas. Tekniska svårigheter mötte väl icke för samma lutningars borttagande, men då det befunnits i flera hänseenden fördelaktigare att i Orsa och icke i Tallhed hafva förlagdt det lokomotiv, som måste användas för förstärkning af tågen från Tallhed norrut, hade

det syntes icke vara af behovet påkalladt att för en kostnad af omkring 50,000 kronor nedbringa sistsagda lutningar till 10 : 1000. Hvad åter beträffade lutningsförhållandena å bandelen norr om Oreho station, hade utrönt, att de lutningar, skarpare än 10 : 1000, hvilka förekomme å redan bearbetade sträckor af berörda bandel eller vore å profilen angifna för återstående sträckor af banan, kunde undvikas genom dels omläggning af balanslinjen dels banans omstakning. Då enligt antagna förutsättningar för inlandsbanan kurva med 400 meters radie finge förekomma i stigning 10 : 1000, hade undersökningsförrättaren beräknat, att i raklinje en maximilutning 11,5 : 1000 finge, för minskning af terrasseringsarbetena, användas, när tågmotståndet ändock icke blefve större än i stigning 10 : 1000 i kurva med 400 meters radie. Styrelsen hölle dock före, att maximilutningen i raklinje kunde ökas från 11,5 : 1000 till 11,9 : 1,000. Å den helt eller delvis terrasserade linjen mellan kilometer 51,4 och kilometer 76,5 hade omstakning företagits å sträckorna kilometer 57+220—58+614, 64+120—72+500 samt 73+700—76+360, när lutningarna där varit allt för långa för att endast genom balanslinjens omläggning kunna nedbringas till 10 : 1000. Emellertid välldes genom denna omstakning, att de å berörda sträckor utförda icke obetydliga terrasseringsarbeten, stenarbeten för trummor och för två broar öfver Wassjöån och Sundsjöån samt husbyggnader och grunder för sådana å Sundsjöåns station icke kunde komma till någon användning. Å linjen norr om kilometer 76,5 till Sveg, där några arbeten ännu icke utförts, hade omstakning af den koncessionerade linjen gjorts dels å sträckan kilometer 80+780—90+420 och dels från kilometer 103+860 till Sveg. Sammanlagda längden af de lutningar, skarpare än 10 : 1000, som genom nu angifna omstakningar undvikits, uppginge till 23,780 meter. Efter de gjorda omstakningarna komme banans längd, räknadt från midt till midt af Orsa och Svegs stationshus — hvilken längd enligt den koncessionerade sträckningen uppginge till 127,791 kilometer, men vid den definitiva utstakningen blifvit nedbringad till 123,630 meter — att utgöra omkring 124,500 meter.

Af de gjorda undersökningarna hade sålunda framgått, att Orsa—Svegbanan kunde utföras på sådant sätt, att — med undantag för de långa lutningarna 14 : 1000 å den redan terrasserade och rälslagda delen af banan mellan Orsa och Oreho — dittills för inlandsbanan gjorda förutsättningar i afseende å tracén kunde varda uppfyllda, samt att det i sådant afseende vore möjligt att taga den enskilda järnvägen i anspråk för inlandsbanan.

Vid detta förhållande hade, till fullgörande af den i kungl. brefvet den 1 juli 1904 gifna befallning, verkstälts värdering af de arbeten, hvilka redan blifvit utförda å Orsa—Svegbanan, äfvensom beräknats kostnaderna för banans färdigbyggande samt för erforderliga kompletteringsarbeten; och innefattades resultatet af dessa utredningar dels i en med styrelsens ifrågavarande skrifvelse öfverlämnad tablå, utvisande värdet af Orsa—Härjeådalens järnvägsbyggnad den 1 september 1904 vid eventuellt inköp för statens räkning, dels ock i ett jämnväl bifogadt kostnadsförslag till järnvägens fullbordande.

Af berörda tablå inhämtades, att undersökningsförrättaren beräknat värdet af Orsa—Svegbanan i dess nuvarande skick till 2,911,990 kronor 37 öre.

Sedan järnvägsstyrelsen, enligt hvad af statsrådsprotokollet sid. 26 och 27 inhämtas, angifvit de grunder, efter hvilka nämnda värdering ägt rum, har styrelsen, beträffande kostnaderna för Orsa—Svegbanans färdigbyggande och komplettering, anført, att dessa kostnader — hvilka, såsom förut nämnts, enligt det kostnadsförslag, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen låtit genom kaptenen Enblom och löjtnanten Lagergren uppgöra och hvilket kostnadsförslag järnvägsstyrelsen i nu förevarande utlåtande benämnde det äldre, beräknats till 2,700,000 kronor — vid den genom järnvägsstyrelsens försorg gjorda uträkningen upptagits till 5,388,000 kronor, hvartill komme dels 625,000 kronor, utgörande kostnaden för anskaffande af rullande materiel efter 5,000 kronor per kilometer, dels ock en summa af omkring 130,000 kronor, hvilken Gäfle—Dala järnvägsaktiebolag fordrat för rättigheten att inleda Orsa—Svegbanan å den bolaget tillhöriga Orsa station. I det äldre kostnadsförslaget hade nämligen därför beräknats allenast en mindre afgift under 2¹/₂ år, eller under själfva byggnadstiden, för rättighet att använda Orsa station.

Sammanlagda kostnaderna för banans färdigbyggande och komplettering äfvensom för rullande materiel skulle alltså uppgå till 6,143,000 kronor. Såsom förut angifvits, hade den summa, som undersökningsförrättaren ansett staten böra vid ett eventuellt öfvertagande af Orsa—Svegbanan erlægga, uppskattats till 2,911,990 kronor 37 öre. Lades därtill nyssberörda belopp 5,388,000 kronor och 130,000 kronor, skulle kostnaden för banan i komplett skick belöpa sig, oafsedt rullande materiel, till 8,429,990 kronor 37 öre eller 67,440 kronor per kilometer samt, inberäknadt rullande materiel, till 9,054,990 kronor 37 öre eller 72,440 kronor per kilometer.

Såsom vid en jämförelse mellan det äldre kostnadsförslaget och det nu upprättade i fråga om kostnaderna för banans färdigbyggande och komplettering inhämtades, öfverstege kostnaderna, oafsedt rullande materiel, enligt det senare förslaget dem enligt det förra med 2,818,000 kronor. Till denna kostnadsökning hade i väsentlig grad bidragit, dels att maximilutningarna nedbringats, hvarigenom banan måste framdragas genom mera kuperad terräng och terrasseringsarbetena blifva fördyrade, dels att på grund af erfarenheten från de under senare åren utförda banbyggnader för statens räkning högre priser för husbyggnader ansetts böra beräknas, dels att flera vattengenomlopp och banbevakningsbostäder m. m. samt delvis starkare öfverbyggnad förutsatts, hvartill komme den omständigheten, att banan beräknats skola byggas såsom statsbana, hvilket med hänsyn till de anspråk, som ställdes på en sådan, själfallet måste öka kostnaderna. Styrelsen ansåge sig böra framhålla, att kostnaderna enligt nu föreliggande kostnadsförslag vore så beräknade, att arbetena borde kunna för desamma utföras, äfven om banans fullbordande komme att äga rum under en tid, då arbets- och materialprisen vore lika höga, som de varit vid slutet af 1890-talet.

Af den utaf järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen angående de verkställda undersökningarna i afseende å bansträckorna Orsa—Mora Noret, Mora Noret—Mora och Mora—Brintbodarna—Malung, hvilken redogörelse finnes återgifven i statsrådsprotokollet sid. 29—33, inhämtas, bland annat, följande.

I anledning af de skarpa lutningarna och kurvorna å sträckan Brintbodarna—Malung kunde denna sträcka icke tänkas ingå såsom en del i inlandsbanan, med mindre samma sträcka fullständigt ombyggdes. Vid detta förhållande och då beträffande bansträckan Mora—Brintbodarna linder i tekniskt afseende icke mötte mot användande för inlandsbanan af en del af denna sträcka, nämligen bandelen mellan Mora och Gäfvunda station, belägen närmast norr om Brintbodarna, hade undersökningar verkställtts för en ny linje från Gäfvunda station till Malung. Sammanlagda kostnaderna för komplettering af de två bansträckorna Orsa—Mora och Mora Gäfvunda jämte anordnande af förbindelsespar mellan Orsa—Mora Noret och Dalälften, hvilket vore behöfligt för åstadkommande af direkt förbindelse mellan Orsa och Mora, samt för anläggning af ny järnväg mellan Gäfvunda och Malung hade beräknats uppgå till 4,681,000 kronor, hvartill komme lösesummorna för bansträckorna Orsa—Mora och Mora—Gäfvunda äfvensom för Brintbodarna—Malungs järnväg, för den händelse staten måste öfvertaga dessa järnvägar, om den ifrågakända nya banan mellan Gäfvunda och Malung komme till stånd. Då det emellertid på

af järnvägsstyrelsen anförda skäl icke gärna kunde ifrågakomma att taga förenämnda för trafik öppnade järnvägar i anspråk för deras uppgående i inlandsbanan, hade styrelsen låtit verkställa undersökning, huruvida utan användande af samma järnvägar inlandsbanan skulle kunna med antagna förutsättningar rörande denna banas tracé framdragas mellan Malung och Orsa eller någon i närheten af Orsa belägen punkt å Orsa—Svegbanan. Härvid hade undersökningsförrättaren föreslagit en linje utgående från Malung väster om Öjesjön och Myckelsjön samt vidare norr om Våmhus kyrka till en punkt å Orsa—Svegbanan, belägen omkring 6 kilometer norr om Orsa kyrkoby. Enligt järnvägsstyrelsens åsikt kunde emellertid den nya linjen vid en detaljerad undersökning antagligen gifvas en i någon mån förändrad riktning, så att densamma droges söder om Våmhus kyrka, hvarigenom en förkortning af linjen med 4 kilometer skulle vinnas.

Vidkommande Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolags ansökning om förhöjdt statslån för Orsa—Svegbanan har järnvägsstyrelsen, enligt hvad af statsrådsprotokollet inhämtas, anført följande.

Huruvida ett ingripande från statens sida borde äga rum för att, så vidt för det dåvarande kunde förutses, möjliggöra fullbordandet af Orsa—Svegbanan, för hvilken de dittills nedlagda kostnaderna uppginge till 3,146,032 kronor 54 öre, däraf 1,233,000 kronor utgjorde den af bolaget lyftade delen af det redan beviljade statslånet, syntes vara beroende på om en inlandsbana från bohuslänska kusten till Gellivarebanan komme att anläggas och, i sådant fall, hvilken sträckning komme att gifvas åt densamma uti vidkommande trakter. Under förutsättning att den södra delen af ifrågasatta banan mellan bohuslänska kusten och Gellivarebanan framfördes till Malung samt att dess fortsättning norrut komme att beröra Sveg, kunde för densammas framdragande mellan nämnda två platser följande hufvudsträckningar tänkas, nämligen:

1:o) linjen Malung—Orsa—Sveg, för hvilken dock med största sannolikhet erfordrades, på sätt förut omtalats, en ny järnvägsbyggnad från Malung förbi Myckelsjön till lämplig punkt å Orsa—Svegbanan strax norr om Orsa station — vare sig i den sträckning, hvilken undersökningsförrättaren föreslagit för denna järnvägsbyggnad och genom hvilken linjen mellan Malung och Sveg skulle få en längd af omkring 229,4 kilometer, eller i den sträckning, järnvägsstyrelsen tänkt sig för samma järnvägsbyggnad genom omstakningen vid Våmhus, medförande en vägförkortning af omkring 4 kilometer, hvarigenom linjens längd skulle blifva omkring 225,4 kilometer; och

2:o) en västligare linje, gående från Malung:

(alternativ a) antingen väster om sjöarna Öje, Vänjan och Myckelsjön till Älfdalen samt därifrån utefter Rotälven och Rottnesjön förbi Lillherrdal till Sveg med en längd af omkring 207,3 kilometer;

(alternativ b) eller ock till Limesforsen samt vidare förbi Transtrand, Särna och Lillherrdal till Sveg med en längd af omkring 226,7 kilometer.

Enligt de under punkt 2:o angifna båda alternativ, af hvilka det senare förutsatte inköp af den 31 kilometer långa Malung—Limesforsens järnväg, skulle erfordras en helt och hållet ny järnvägsanläggning mellan i ena fallet Malung och Sveg samt i det andra Limesforsen och Sveg. Beträffande alternativ a) hade genom styrelsens försorg under nästlidna sommar okulärt undersökts linjen mellan Malung och Myckelsjön, hvilken linje hade en längd af omkring 52,7 kilometer, och hade denna undersökning gifvit vid handen, att en järnväg kunde framdragas i berörda sträckning med för inlandsbanan förutsatt tracé. Med ledning af plan- och profilritningar, hvilka genom enskildas föranstaltande uppgjorts af ingenjören W. Lindegren för en järnväg från Älfdalen utefter Rotälven och förbi Lillherrdal till Sveg under förutsättning af maximlutningar 16:1000 och med minimiradier af 300 meter, hade utrönts, att järnväg med den tracé, man tänkt sig för inlandsbanan, kunde byggas i sistnämnda sträckning, hvars längd skulle blifva omkring 125,7 kilometer, och syntes af tillgängligt kartmaterial framgå, att detsamma gällde återstående omkring 28,9 kilometer långa linjen mellan Myckelsjön och Älfdalen. Styrelsen ansåge ganska sannolikt, att kostnaden, inklusive rullande materiel efter 5,000 kronor per kilometer, för alternativ a) icke komme att öfverstiga 72,500 kronor per kilometer, hvadan hela linjen skulle kosta omkring 15,029,000 kronor. Vidkommande alternativ b) hade någon undersökning för detsamma icke blifvit verkställd genom styrelsens försorg, men hade styrelsen anledning numera antaga, att åtminstone nedgången söderifrån till Särnasjön och uppgången därifrån norrut till vattendelaren vid Härjedalsgränsen komme att draga mycket höga kostnader eller kanske blifva omöjliga att utföra, om banan skulle byggas i enlighet med den för inlandsbanan tilltänkta tracé. Med hänsyn jämväl därtill, att linjen enligt detta alternativ skulle komma alltför mycket åt väster och därjämte blifva längre än linjen Malung—Älfdalen—Lillherrdal—Sveg, syntes skäl förefinnas för att utesluta samma alternativ, synnerligast som det behof af bättre kommunikationer, hvilket berörda alternativ skulle fylla, syntes kunna på ett någorlunda

tillfredsställande sätt tillgodoses genom Malung—Limedforsens järnvägs utsträckning.

Vid angifna förhållanden komme valet alltså att stå emellan dels sträckningen Malung—Orsa—Sveg, därvid två linjer kunde ifrågakomma, nämligen linjen Malung—Myckelsjön—Orsa—Sveg i enlighet med undersökningsförrättarens förslag och linjen Malung—Myckelsjön—Våmhus—Orsa—Sveg, sådan styrelsen tänkt sig denna linje, dels ock sträckningen Malung—Myckelsjön—Älfdalen—Lillherrdal—Sveg. I fråga om de uppmätta längderna af sistberörda tre sträckningar och desamma virtuella längder, vid hvilka senares beräkning hänsyn tagits allenast till lutningarna, när de olika linjernas kurvförhållanden kunde antagas vara ungefär desamma och således icke i någon mera afsevärd grad inverka på skillnaden mellan de virtuella längderna, ställde sig samma längder sålunda:

den *uppmätta* längden:

af linjen Malung—Myckelsjön—Orsa—Sveg i enlighet med undersökningsförrättarens förslag 229,400 meter;

af linjen Malung—Myckelsjön—Våmhus—Orsa—Sveg enligt styrelsens förslag 225,400 meter; och

af linjen Malung—Myckelsjön—Älfdalen—Lillherrdal—Sveg 207,300 meter; samt

den *virtuella* längden: respektive 420,440, 416,356 och 371,644 meter, hvadan linjen öfver Orsa i virtuell längd öfverstege linjen öfver Älfdalen med omkring 49 kilometer (eventuellt 45 kilometer), under det att skillnaden mellan de uppmätta längderna utgjorde endast omkring 22 kilometer (eventuellt 18 kilometer). De sålunda angifna längderna vore emellertid allenast approximativt beräknade. Till den stora ökningen af virtuella längden bidroge nästan uteslutande de å linjen Orsa—Oreho bibehållna lutningarna 14:1000.

Hvad beträffade de kostnader, som en järnväg mellan Malung och Sveg i oförmälda sträckningar betingade, ville styrelsen, som förutsatte, att, om inköp för statens räkning af de för trafik öppnade enskilda järnvägarna Orsa—Mora och Mora—Brintbodarna—Malung eller delar af samma järnvägar ansåges böra ifrågakomma, statens utgifter för inköpet samt för järnvägssträckornas komplettering och partiella ombyggnad icke finge öfverstiga kostnaden för byggandet af en ny bana från Malung till lämplig punkt å Orsa—Svegbanan strax norr om Orsa, hänvisa till följande sammanställning rörande kostnaderna, vid hvilkas beräkning de ifrågasatta nya banbyggnaderna antagits kunna utföras för 72,500 kronor per kilometer, inklusive rullande materiel

efter 5,000 kronor per kilometer, eller för enahanda kostnad, som af järnvägsstyrelsen beräknats för Orsa—Sveg.

Om man utginge från den förutsättning, att Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag, hvars skuld till staten vore 1,233,000 kronor jämte räntor, hvilka vid 1904 års slut uppgått till 122,290 kronor 37 öre, vid en eventuell öfverlåtelse af Orsa—Svegbanan erhöle skillnaden mellan, å ena sidan, omförmälta af undersökningsförrättaren satta värde å banan 2,911,990 kronor 37 öre efter afdrag dock af det belopp, 153,165 kronor 99 öre, hvarmed styrelsen funnit sig böra minska värdet af förrådseffekterna — för hvilka enligt styrelsens åsikt staten icke borde betala mer än 47,400 kronor 62 öre, däraf 32,400 kronor 62 öre skulle utgöra likvid för sliprar och återstående 15,000 kronor motsvara transportkostnaden för erforderlig, staten tillhörig arbetsredskap från dess förråd till Orsa — eller alltså 2,758,824 kronor 38 öre, samt, å andra sidan, det utanordnade statslånet 1,233,000 kronor jämte 18,300 kronor, hvilket senare belopp utgjorde enligt i riksgäldskontoret lämnad uppgift nuvarande värdet af statens räntefordran (den s. k. anståndsrentan), eller tillhoppa 1,251,300 kronor, skulle bolaget bekomma 1,507,524 kronor 38 öre. För detta fall skulle, därest en ny järnväg byggdes från Malung förbi Myckelsjön till lämplig punkt å Orsa—Svegbanan strax norr om Orsa, hvilken järnväg antoges kunna anläggas för 8,004,000 kronor, i händelse den framdroges i den af undersökningsförrättaren föreslagna riktning, och för 7,714,000 kronor, om den af styrelsen ifrågasatta sträckningen vid Våmhus komme till utförande, statens utgifter för hela bansträckan Malung—lämplig punkt å Orsa—Svegbanan—Sveg, sålunda beräknade: nyssberörda belopp 1,507,524 kronor 38 öre + statslånet jämte anståndsrentan 1,251,300 kronor + kostnaderna för ej mindre Orsa—Svegbanans färdigbyggande och komplettering samt förseende med rullande materiel, hvilka kostnader af undersökningsförrättaren upptagits till 6,143,000 kronor, än äfven den nya järnvägen från Malung, belöpa sig till 16,905,824 kronor 38 öre respektive 16,615,824 kronor 38 öre, beroende på om den af undersökningsförrättaren föreslagna linjen eller den af styrelsen ifrågasatta valdes. Då en ny bana från Malung öfver Älfdalen och Lillherrdal till Sveg beräknats, såsom förut angifvits, kosta 15,029,000 kronor, skulle alltså statens utgifter för berörda bansträcka Malung—lämplig punkt å Orsa—Svegbanan—Sveg öfverstiga kostnaderna för linjen Malung—Älfdalen—Lillherrdal—Sveg med 1,876,824 kronor 38 öre respektive 1,586,824 kronor 38 öre. Om det åter antoges, att Orsa—Svegbanan öfvertoges af staten, samt att bolaget frikallades från den skuld, hvori det häftade till staten på grund af det erhållna statslånet,

mot det att bolaget utan någon godtgörelse öfverläte banan, skulle statens utgifter för sträckningen Malung—lämplig punkt å Orsa—Svegbanan—Sveg belöpa sig till 15,398,300 kronor, i hvilken summa inginge statslånet jämte värdet å anståndsrentan samt förut angifna belopp 6,143,000 kronor för Orsa—Svegbanans färdigbyggande m. m. och 8,004,000 kronor för ny bana från Malung till nämnda punkt å Orsa—Svegbanan enligt undersökningsförrättarens förslag, samt till 15,108,300 kronor, därest den af styrelsen ifrågasatta sträckningen komme till utförande; och skulle jämväl under berörda antagande kostnaderna öfverstiga de för linjen Malung—Ålfdalen—Lillherrdal—Sveg beräknade med 369,300 kronor respektive 79,300 kronor. Då, enligt hvad sålunda visats, en bana Malung—lämplig punkt å Orsa—Svegbanan—Sveg skulle blifva ej blott längre utan äfven dyrare än en bana Malung—Ålfdalen—Lillherrdal—Sveg samt då, hvad beträffade den ekonomiska bärkraften, en bana öfver Ålfdalen icke syntes vara underlägsen någon af de andra sträckningar för en inlandsbana å linjen mellan Malung och Sveg, hvilka kunde tänkas ifrågakomma, syntes det styrelsen kunna antagas såsom aldeles visst att, om koncession icke redan beviljats å Orsa—Svegbanan, det icke skulle ifrågasatts att framdraga den s. k. inlandsbanan öfver Orsa till Sveg.

Styrelsen hade vid de nu utförda beräkningarna gått ut därifrån, att Orsa—Svegbanans ingående såsom en länk i inlandsbanan skulle åstadkommas genom densamma öfvertagande och färdigbyggande af staten. Det kunde därvid invändas, att ett annat sätt vore att med tillmötesgående af järnvägsbolagets ansökan om förhöjdt lån låta bolaget själf färdigbygga banan och att därefter vid lämplig tidpunkt inlösa densamma för statsverkets räkning. Om gjorda beräkningar hölle streck, skulle i detta fall en mindre kostnad för statsverket uppkomma. I detta hänseende ansåge likväl styrelsen att, om för möjliggörande af Orsa—Svegbanans färdigbyggande genom järnvägsbolagets egen försorg staten skulle bevilja det nu sökta lånet, säker garanti måste finnas för att banan fullbordades på sådant sätt, att de dittills för en inlandsbana uppställda tekniska bestämmelser, hvilka enligt verkställda undersökningar kunde tillämpas för sträckningen mellan Sveg och Gellivarebanan, blefve uppfyllda, dock med den begränsning för vissa sträckor, som förutsatts i chefens för generalstaben omförmälda utlåtande. Styrelsen antog dock, att bolaget näppeligen kunde åstadkomma en dylik garanti, och det syntes äfven i själfva verket vara mycket tvifvelaktigt, huruvida bolaget medelst det ifrågasatta lånet ens kunde få till stånd en bana enligt koncessionens bestämmelser med den

ändring uti densamma, att det icke förekomme skarpare lutningar än 14:1000 och icke mindre kurvradier än 400 meter. Därjämte ville styrelsen erinra, att i det på föranstaltande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade kostnadsförslag någon kostnad icke finnes upptagen för inköp af rullande materiel, för hvilken endast beräknats hyra under byggnadstiden, samt att, därest öfverenskommelse icke träffats med annan järnvägsförvaltning om trafikerande genom dess försorg af Orsa—Svegbanan, till de beräknade kostnaderna för banans fullbordande måste läggas det belopp, som erfordrades för inköp af rullande materiel. Vidare kunde det med stöd af den genom styrelsens försorg under nästlidna sommar på marken verkställda noggranna undersökningen med tämligen stor visshet antagas, att, hvad beträffade terraseringsarbeten och vattengenomlopp å linjen Orsa—Oreho, där någon sådan förändring af redan tillämpade tekniska bestämmelser icke förutsatts, som inverkade på nyssnämnda två slag af arbeten, dessa arbeten komme att blifva omkring 100,000 kronor dyrare än i förenämnda kostnadsförslag beräknats. Med den uppfattning, styrelsen sålunda måste hysa rörande möjligheten för bolaget att ställa garanti för arbetets fullbordande eller att utan sådan garanti i verkligheten bringa järnvägsanläggningen till fullbordan, vore det uppenbart, att styrelsen icke kunde vid undersökningen angående lämpligheten att söka ordna den föreliggande frågan så, att Orsa—Svegbanan komme att ingå i inlandsbanan, påräkna, att järnvägen Orsa—Sveg skulle komma till stånd såsom enskild järnväg för att sedermera i stadgad ordning öfvertagas af statsverket.

Frågan, om staten borde på ett eller annat sätt nu inskrida för att möjliggöra färdigbyggandet af Orsa—Svegbanan, syntes emellertid vara beroende icke blott därpå, om en inlandsbana blefve anlagd, utan äfven när arbetena å densamma kunde tänkas varda påbörjade. I sådant afseende ville styrelsen framhålla att, då resultatet af de fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, för hvilkas verkställande 1904 års Riksdag beviljat anslag, icke syntes kunna framläggas för Riksdagen förrän år 1909, det syntes, som om beslut om byggande af en sådan järnväg icke kunde fattas förrän tidigast sistnämnda år, hvadan ock, om Orsa—Svegbanan lämnades ur räkningen, det vore antagligt, att påbörjandet af arbetena för en inlandsbana norrut från Malung eller annan lämplig plats i närheten däraf icke kunde ske förrän tidigast i början af år 1910. Vid sådant förhållande skulle en sträcka af inlandsbanan från Malung norrut, till längd ungefär motsvarande Orsa—Svegbanan, kunna öppnas för trafik

först vid slutet af år 1913. Därest man åter antoge, att under år 1905 beslut fattades om Orsa—Svegbanans öfvertagande och fullbordande för statens räkning samt att arbetena å banan, för att redan verkställda arbeten icke skulle än ytterligare förfaras, blefve omedelbart efter sålunda fattadt beslut återupptagna och bragta till utförande, skulle banan kunna öppnas för trafik med 1908 års ingång. Genom inträffande omständigheter skulle staten alltså blifva nödsakad att minst sex år tidigare, än i annat fall varit behöfligt, börja trafikandet af Orsa—Svegbanan, hvilket enligt verkställda utredningar rörande beräknade bruttotrafikinkomster samt utgifter för drift och underhåll komme att för staten medföra en afsevärd förlust, oafsedt ränteförlusten å det i banan nedlagda kapital, räknad från tiden för banans öppnande för trafik. För bedömande af den förlust, hvilken enligt styrelsens förmenande skulle tillskyndas staten genom Orsa—Svegbanans eventuella öfvertagande och fullbordande, tillåte sig styrelsen, som ingalunda underskattade banans stora betydelse för de vidsträckta, på samfärdsmedel vanlottade orter, hvilka skulle komma att draga nytta af järnvägsanläggningen i fråga, hänvisa till följande utredning rörande ekonomiska resultatet af Orsa—Svegbanans eventuella trafikering under de sex första åren efter banans fullbordande. Denna utredning hade skett under två olika förutsättningar: *den ena* (alternativ I), att staten betalade till bolaget förut omförmälda belopp, 1,507,524 kronor 38 öre, för hvilket fall statens utgifter för banan, hvars fullbordande m. m. beräknats draga en kostnad af 6,143,000 kronor, skulle belöpa sig till 8,901,824 kronor 38 öre, däraf 1,233,000 kronor statslån och 18,300 kronor utgörande värdet af anståndsrentan, samt *den andra* (alternativ II), att banan öfvertoges af staten utan att någon godtgörelse för densamma lämnades bolaget, och skulle under sistberörda förutsättning statens utgifter för banan uppgå till 7,394,300 kronor, däraf 1,251,300 kronor, motsvarande statslånet och värdet af anståndsrentan, samt förenämnda belopp, 6,143,000 kronor, för banans fullbordande m. m. Berörda utredning grundade sig, hvad anginge trafikinkomster å en af förste aktuarien och föreståndaren för styrelsens statistiska kontor gjord ekonomiskt-statistisk undersökning (se bilagan vid statsrådsprotokollet) samt, beträffande driftkostnaderna, å särskilda af löjtnanten Fogelmark gjorda beräkningar, hvarjämte vid utredningens upprättande antagits:

att banan skulle öppnas för trafik med 1908 års början eller således 6 år tidigare än förhållandet blifvit, om påbörjandet af inlandsbanan samt öppnandet för trafik af en sträcka af densamma, till längd ungefär motsvarande Orsa—Svegbanan, ägt rum vid förut angifna tidpunkter;

att trafikinkomsterna uppginge till 237,000 kronor per år;

att driftkostnaderna för två tåg i hvardera riktningen belöpte sig till 378,000 kronor per år, till hvilket belopp styrelsen ansett sig kunna nedbringa de af löjtnanten Fogelmarck till 390,000 kronor upptagna kostnaderna genom reduktion af vissa under »Banafdelningen» förekommande utgiftsposter; samt

att från banans öppnande för trafik 3,6 % ränta beräknades å statens i banbyggnaden nedlagda kapital, uppgående i utjämnade tal till 8,902,000 kronor respektive 7,394,000 kronor.

Utredning rörande ekonomiska resultatet af Orsa—Svegbanans eventuella trafikering under de sex första åren efter banans fullbordande:

Olika förutsättningar.	Trafikinkomster per år.	Driftkostnader per år.	Skillnad.	Ränta å statens i banan nedlagda kapital.	Statens förlust per år.	Statens förlust för sex år.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Alternativ I	237,000	378,000	141,000	320,472	461,472	2,768,832
Alternativ II	237,000	378,000	141,000	266,184	407,184	2,443,104

Såsom af denna utredning framginge, skulle statens förlust å banan under ifrågavarande 6 trafikår belöpa sig enligt alternativ I till 2,768,832 kronor och enligt alternativ II till 2,443,104 kronor. Därvid syntes dock böra anmärkas, att, därest den dagliga trafiken å banan inskränktes till ett tåg i hvardera riktningen, hvilket dock icke syntes kunna ifrågasättas mer än möjligen under den allra närmaste tiden efter banans öppnande, medeltalet per år af kostnaderna för drift och underhåll kunde beräknas utgöra 298,000 kronor, och att, om trafiken besörjdes medelst dels ett dagligt tåg i hvardera riktningen, dels tre tåg upp och tre tåg ned i veckan, medeltalet per år af berörda kostnader komme att blifva 325,000 kronor.

Den verkställda utredningen med däri angifna förlustsiffror för statsverket syntes styrelsen ådagalägga, att det icke rimligen kunde blifva fråga om att söka genom statens mellankomst rädda något af bolagets i järnvägsföretaget insatta medel. Men äfven om detta icke skedde, syntes i allt fall förlusten för statsverket af järnvägsanläggningens öfvertagande blifva så betydlig, att, jämväl med den ytterst sannolika risken för staten att förlora det redan utanordnade statslånebeloppet efter

afdrag af hvad som kunde utfås af bolagets tillgångar af räler m. m., någon åtgärd icke kunde af styrelsen förordas i syfte att för statsverkets räkning fullborda banbygget. Orsa—Svegbanans sträckning vore enligt den lämnade redogörelsen vida mindre fördelaktig för en blifvande inlandsbana från bohuslänska kusten till lämplig punkt å Gellivarebanan än sträckningen öfver Älfdalen. För orten mellan Orsa och Sveg vore det uppenbarligen en allvarlig olägenhet, om den påbörjade järnvägen icke komme till stånd. Men orten mellan Älfdalen och Sveg vore helt visst i lika stort behof af den järnväg, som enligt de verkställda utredningarna och beräkningarna kunde till större nytta för det allmänna framdragas genom dessa byggder. Kronoskogar finnes efter bägge linjerna, och det torde knappast kunna anses mer fördelaktigt att få bekvämare utfartsmöjligheter för kronoskogarna norr om Orsa än för dem, som berördes af sträckningen Älfdalen—Sveg.

Då det slutligen gällde att pröfva frågan om förhöjdt statslån till sökandebolaget under den förutsättning, att en inlandsbana från bohuslänska kusten till lämplig punkt å Gellivarebanan icke komme till stånd under den närmare framtiden, så kvarstode det redan i det föregående omförmälda hindret, att, såvidt visadt blifvit eller eljest vore känt, tillräcklig trygghet icke förefunnes, att med den begärda hjälpen det ifrågavarande järnvägsföretaget verkligen kunde komma till fullbordan. Lämnades ytterligare 2,000,000 kronor i lån från statsverket, syntes detta, om järnvägen till sist ändock icke kunde af bolaget fullbordas, med nödvändighet medföra, att staten måste öfvertaga och bringa arbetet till slut. Men en isolerad statsbana Orsa—Sveg utan samband med en inlandsbana kunde icke under något förhållande anses ur statens synpunkt önskvärd.

Vid bedömande af föreliggande fråga hade styrelsen utgått från antagandet, att, om beslut fattades om anläggande af den s. k. inlandsbanan, denna bana komme att sträcka sig från bohuslänska kusten genom öfra Dalarna och vidare till lämplig punkt å Gellivarebanan. Annorlunda ställde sig förhållandet, om man i likhet med chefen för generalstaben utginge från den förutsättningen, att en inlandsbana, som vore fullt antaglig såväl från militär synpunkt som ock i andra afseenden, kunde erhållas, om densamma, med begagnande af Bergslagernas järnvägar samt järnvägarna Falun—Orsa och Orsa—Sveg, byggdes endast mellan Sveg och Gellivarebanan. Då, såsom förut nämnts, af de gjorda undersökningarna framgätt, att Orsa—Svegbanan kunde utföras på sådant sätt, att, med undantag för vissa sträckor, dittills för inlandsbanan gjorda förutsättningar i afseende å tracén kunna vardas

uppfyllda, samt då enligt styrelsens förmenande det icke syntes vara omöjligt att höja järnvägen Falun—Orsa till samma trafikklass som Bergslagens järnvägar och norrländska inlandsbanan, syntes det under den angifna förutsättningen vara lämpligt, att Orsa—Svegbanan intoges såsom en länk uti sistberörda bana. Af skäl, som styrelsen förut framhållit, skulle dock, om Orsa—Svegbanan skulle kunna användas för norrländska inlandsbanan, detta vinnas icke på det sätt, att järnvägsbolaget beviljades det sökta lånet, hvilket enligt den utredning styrelsen åstadkommit måste förutsättas vara alldeles otillräckligt, utan därigenom att staten öfvertog banbyggnaden för att fullborda densamma. Att ett dylikt öfvertagande likväl komme att för statsverket medföra en afsevärd förlust, hade redan förut påvisats.

På grund af hvad sålunda anförts hemställde järnvägsstyrelsen, att ifrågakvarande af Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag gjorda ansökning om lån af statsmedel å 2,000,000 kronor för fullbordande af Orsa—Svegbanan icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd. Därest det kunde antagas, att inlandsbanan blefve byggd allenast mellan Sveg och Gellivarebanan samt att för dess fortsättning söderut järnvägslinjerna Orsa—Sveg och Falun—Orsa komme att tagas i anspråk, syntes emellertid skäl föreligga för staten att öfvertaga Orsa—Svegbanan och fullborda densamma, men torde, innan beslut om banans öfvertagande fattades, dels utredning erfordras, om och på hvilka villkor Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag vore villigt att öfverlåta banan till staten, dels ock undersökning i enlighet med hvad chefen för generalstaben hemställt verkställas rörande möjligheten att höja järnvägssträckningen Falun—Mora—Noret till samma trafikklass som Bergslagens järnvägar och norrländska inlandsbanan.

Departements-
chefens
yttrande.

För egen del har departementschefen anfört följande:

»Af den förut lämnade redogörelsen inhämtas, att de medel, som stå till bolagsstyrelsens förfogande, icke på långt när förslå till banans färdigbyggande och att järnvägsbolaget jämväl saknar utväg att anskaffa hvad som felas. Vid sådant förhållande och då utsikten att någon enskild eller korporation skulle vilja öfvertaga och fullborda banan lär vara synnerligen ringa, skulle antagligen företaget i dess helhet eller åtminstone hvad beträffar den nordliga delen, där arbetet ännu knappast påbörjats, förfalla, därest ej staten på ett eller annat sätt träder emellan. Vid öfvervägande af frågan, huruvida skäl förefinnes för ett sådant ingripande, erinrar jag till en början därom, att ett nedläggande af hela järnvägsföretaget skulle medföra stor förlust ej mindre för staten, som därtill redan tillsläppt 1,233,000 kronor och

som för den synnerligen värdefulla Hamra kronopark skulle hafva stor nytta af järnvägen, än äfven för kommunerna, som äro de hufvudsakliga aktieägarna. Särskildt för Härjedalskommunerna, som i aktier tecknat för deras förhållanden afsevärda belopp och som redan förut äro hårdt tyngda af kommunalskatter, skulle det vara ett synnerligen svårt slag, om järnvägen ej skulle komma till stånd och kommunerna således skulle få ränta och amortera de af dem tecknade aktiebeloppen utan att få någon som helst valuta därför. Den ekonomisk-statistiska utredning, som järnvägsstyrelsen föranstaltat, visar, att de vidsträckta områden, som nu äro alldeles i saknad af järnvägskommunikationer men som genom det nu ifrågavarande företaget skulle blifva satta i järnvägsförbindelse med det öfriga järnvägsnätet, befinna sig uti en ekonomiskt ganska efterblifven ställning. Uppenbart är, att förbättrade kommunikationer skulle i högst väsentlig mån för befolkningen i dessa trakter, som lefver under mycket svåra förhållanden, underlätta dess arbete för sin utkomst, ej minst genom minskning i de nu synnerligen höga lefnadskostnaderna, hvarjämte det naturligtvis är att förvänta, att de möjligheter till utveckling på olika områden, som nog äfven här förefinnas, genom förbättrade kommunikationer skola komma till sin rätt. För staten kommer järnvägen att direkt medföra en stor fördel, därigenom att den öppnar säker utsikt till ett bättre tillgodogörande af Hamra kronopark. Enligt de upplysningar, som inhämtats, skulle försäljningspriset å virke från kronoparken, nu utgörande minst 250,000 kronor årligen, stiga med minst 10 procent, hvarjämte järnvägen skulle bereda ökad möjlighet att tillgodogöra för kolning och pappersved lämpligt virke och därigenom äfven möjliggöra en mera rationell skogsvård. En synnerligen viktig omständighet att i förvarande hänseende taga i betraktande är ock frågan, huruvida nu ifrågavarande järnväg kan antagas kunna komma att ingå såsom en länk i den ifrågasatta inlandsbanan. Järnvägsstyrelsen har ansett, att, under förutsättning att inlandsbanan komme att sträcka sig från bohuslänska kusten genom öfre Dalarna till Gellivarebanan, den lämpligaste sträckningen mellan Malung och Sveg, hvilka punkter den nya järnvägen under alla förhållanden borde beröra, vore icke öfver Orsa utan öfver Älfdal och Lillherrdal, samt, endast för det fall, att inlandsbanan icke skulle dragas till kusten utan endast sträcka sig mellan någon punkt i Dalarna och Gellivarebanan, förordat Orsa—Svegbanans intagande såsom integrerande del af inlandsbanan. Huruvida detta är riktigt, synes mig dock kunna ifrågasättas. Den utredning af kostnaderna för de olika sträckningarna, som af järnvägsstyrelsen lämnats, visar att,

under förutsättning att de nu nedlagda arbetena icke betalades med högre belopp än som motsvarar bolagets skuld till staten, och mera kan väl järnvägen icke anses värd, kostnaderna för en bana med sträckning öfver Orsa skulle ställa sig ungefär lika med kostnaderna för en bana öfver Älfdalen och Lillherrdal. Och några andra skäl, hvarför den senare sträckningen i och för sig borde föredragas, hafva icke anförts. Järnvägsstyrelsens hufvudskäl mot Orsa—Svegbanans intagande i inlandsbanan är, att det skulle uppkomma förlust å driften af Orsa—Svegbanan därigenom, att denna bana skulle byggas färdig tämligen långt innan den öfriga delen af inlandsbanan kunde komma att påbörjas. Detta skäl förfaller emellertid, om staten nu icke öfvertager och fullbordar Orsa—Svegbanan. Detta anser jag nämligen icke tillrädligt. Frågan om inlandsbanan är ännu alltför outhärdlig för att det skulle kunna förordas, att staten redan nu besluter sig att bygga Orsa—Svegbanan färdig såsom en del af inlandsbanan, helst kostnaderna skulle blifva synnerligen betydande. Återstår då att tillse, huruvida icke staten må kunna bevilja järnvägsbolaget det ytterligare understöd af statsmedel, som erfordras för järnvägens fullbordande, därvid man naturligtvis alltid bör hafva i sikte möjligheten att staten sedermera kan öfvertaga banan, om den anses böra ingå såsom en del af inlandsbanan.

Vid de undersökningar, som på uppdrag af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkstälts rörande återstående kostnaderna för järnvägens färdigbyggande, hafva dessa kostnader uppskattats till 2,700,000 kronor, under det att enligt den af järnvägsstyrelsen föranstaltade utredning samma kostnader upptagits till 5,518,000 kronor, allt utan rullande materiel. Skillnaden mellan dessa belopp, eller 2,818,000 kronor, har, enligt hvad järnvägsstyrelsen framhållit, uppkommit hufvudsakligen till följd däraf, att vid den senare undersökningen, hvilken afsett att utröna kostnaderna för järnvägens försättande i sådant skick, att den kunde ingå såsom länk i en blifvande inlandsbana, förutsatts, att maximilutningarna å banan skulle nedbringas från 14 : 1,000 till 10 : 1,000 och att banan jämväl i öfrigt skulle byggas såsom statsbana, hvilket med hänsyn till de anspråk, som ställas å en sådan, måste högst väsentligt öka kostnaderna. Tages däremot hänsyn allenast till ortens behof af järnvägskommunikationer, synas nyssnämnda förutsättningar utan tvekan kunna eftergifvas. Icke heller hänsynen till banans eventuella intagande i inlandsbanan synes ovilkorligen kräfva de af järnvägsstyrelsen för inlandsbanan förutsatta tekniska bestämmelsernas iakttagande. Af järnvägsstyrelsens utredning framgår, att berörda förutsättningar kräfva så

betydligt ökade kostnader, att det med skäl kan ifrågasättas, huruvida en sålunda byggd inlandsbana skulle kunna under en närmare framtid komma till stånd. Med afseende härå har jag i skrifvelse den 6 i denna månad anmodat järnvägsstyrelsen inkomma med utlåtande, huruvida icke för inlandsbanan skulle kunna gifvas sådana tekniska bestämmelser, att utan åsidosättande af banans afsedda ändamål kostnaderna för densamma kunde i möjligaste mån begränsas. Vid detta förhållande synes nu icke skäl förefinnas att uppställa högre fordringar å banans byggnadssätt än hvad den reviderade planen innehåller. Jag erinrar i detta sammanhang, att järnvägen enligt denna plan kommer att i afseende å lutningar och kurvradier, de viktigaste af de tekniska bestämmelserna, öfverträffa statsbanan mellan Långsele och Boden, samt att chefen för generalstaben vid afprofning af den södra delen af banan funnit densamma kunna ur militärisk synpunkt godkännas. Emellertid torde det belopp af 2,700,000 kronor, hvartill de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnade undersökningsförrättarna kommit, icke blifva tillräckligt för järnvägens fullbordande. Järnvägsstyrelsen har nämligen i sin förberörda underdåniga skrifvelse den 31 december 1904 anmärkt, att kostnaderna för terrasseringsarbeten och vattengenomlopp å sträckan Orsa—Oreho kunde antagas blifva omkring 100,000 kronor dyrare än beräknats. Därjämte hafva bemälda undersökningsförrättare för rättigheten att för den nya järnvägen använda Orsa station allenast beräknat en årlig afgäld under byggnadstiden med tillhoppa 11,875 kronor, under det afgiften för denna rättighet blifvit genom nådig resolution den 11 november 1904 bestämd till ett kontant belopp för en gång af — såvidt för närvarande kan beräknas — 97,815 kronor 54 öre. Till följd häraf bör till den beräknade återstående kostnaden 2,700,000 kronor läggas dels 100,000 kronor och dels skillnaden mellan 97,815 kronor och 11,875 kronor eller 85,490 kronor, då summan blir 2,885,940 kronor. Enligt af bolagsstyrelsen lämnade uppgifter rörande bolagets ekonomiska ställning skulle för banbyggnadens fortsättande finnas att tillgå — med inberäkning af ej lyftad del utaf det redan beviljade statslånet — ett belopp af 718,000 kronor, hvarifrån dock borde afräknas omkring 13,000 kronor, utgörande beräknad ränta å lån, som måste upptagas, innan återstoden af statslånet samt det i statskontoret deponerade beloppet finge lyftas. Emellertid har Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 11 november 1904, jämte det bolaget på därom gjord ansökning befriats från skyldigheten att å vissa sträckor af järnvägen uppsätta stängsel, till följd hvaraf anläggningskostnaden för banan antagits komma att minskas med 24,000 kronor, förklarar, att statslånet skulle nedsättas med 12,000 kronor. I följd häraf blifver det

nu disponibla byggnadskapitalet allenast 693,000 kronor och kommer den nämnda minskningen i byggnadskostnaden icke att inverka på den nyss gjorda beräkningen, enär förrättarna af den senaste undersökningen utgått från att stängsel å de ifrågavarande sträckorna ej skulle behöfva uppsättas. Den brist i byggnadskapitalet, som skulle behöfva fyllas genom försträckning af statsmedel, uppgår alltså till 2,192,940 kronor eller i rundt tal 2,200,000 kronor. Statsbidraget i dess helhet skulle då uppgå till 4,038,000 kronor och kostnaden för järnvägen utan rullande materiel till i det närmaste 6,000,000 kronor.

Hvad härefter angår banans afkastningsmöjligheter möter det gifvetvis stora svårigheter att därom fälla ett tillförlitligt omdöme. Milkontrollören d'Ailly har beräknat bruttoafkastningen af banan till 358,000 kronor och driftkostnaderna för ett tåg dagligen och ett tåg hvarannan dag i hvardera riktningen till 216,000 kronor. Vid den af järnvägsstyrelsen senast föranstaltade beräkningen åter har bruttoafkastningen uppskattats till allenast 237,000 kronor och driftkostnaden under nyss angifna förutsättning i afseende å tågrörelsen till 325,000 kronor. Denna senare kostnad är emellertid beräknad under antagande att banan skulle trafikeras af staten. Om banan kommer att befinna sig i enskild hand, lärer driftkostnaden kunna antagas blifva väsentligt mindre. I sådant hänseende tillåter jag mig åberopa en till mig af ordföranden i järnvägsbolagets styrelse öfverlämnad utredning, upprättad af trafikchefen vid den med Orsa—Svegbanan i mycket likställda Dala—Hälsinglands järnväg kaptenen W. Bäckström. I denna utredning har driftkostnaden beräknats, under förutsättning af ett tåg dagligen i hvardera riktningen, till 191,000 kronor, om dessutom ett tåg dagligen i hvardera riktningen mellan Orsa och Oreho insättes, till 218,000 kronor samt under förutsättning af två tåg i hvardera riktningen å hela sträckningen till 240,000 kronor. Om med hänsyn till dessa beräkningar det kan vara att hoppas, att trafikinkomsterna skola kunna betäcka utgifterna, är det dock ovisst, huruvida, åtminstone under den närmaste tiden efter det banan blifvit färdig, tillräckligt öfverskott skall finnas till fulla gäldandet af det belopp, som järnvägsbolaget, enligt det förut nämnda aftalet med aktiebolaget Atlas skulle hafva att erlägga såsom ränta och amortering af rullande materiels värde. I detta hänseende vill jag emellertid fästa uppmärksamheten å, att enligt den af trafikchefen Bäckström i sammanhang med utredningen angående trafik kostnaden uppgjorda beräkningen den rullande materielen skulle kunna något minskas, hvarigenom årsafgiften jämväl nedgår, samt att, enligt hvad ordföranden i järnvägsbolagets styrelse meddelat mig, utsikt finnes att genom aftal med annan bana

om gemensam förvaltning och gemensamt begagnande af materiel kostnaden för materielen äfvensom de allmänna förvaltningskostnaderna skulle kunna ytterligare nedbringas. Ringa utsikt finnes emellertid i hvarje fall, att bolaget skulle kunna under den närmare framtiden betala föreskrifven annuitet å statslånet. Högst sannolikt är dock att, därest järnvägen komme att utgöra en del af en blifvande inlandsbana, trafikförhållandena komma att gestalta sig betydligt bättre.

Oaktadt således det ifrågavarande företaget, ur rent finansiell synpunkt sedt, icke torde komma att gifva afkastning å det kapital, som därå nedlägges, anser jag likväl, på grund af hvad förut anförts, och särskildt med hänsyn till den kraftiga hjälp järnvägen otvifvelaktigt kommer att bereda Härjedalens under synnerligen svåra existensvillkor lefvande befolkning, att staten icke bör undandraga sitt understöd till arbetets fullbordande; och tillstyrker jag därför ett ytterligare lån af statsmedel till belopp af 2,200,000 kronor.

Medel till ifrågavarande statslån torde utan olägenhet kunna anvisas från det extra anslag af 7,500,000 kronor, som till låneunderstöd för enskilda järnvägar af 1901 års Riksdag ställts till Kungl. Maj:ts förfogande, att utgå med 1,500,000 kronor under hvart af åren 1902—1906. Från berörda anslag har hittills af Kungl. Maj:t beviljats lån å tillhoppa 4,306,700 kronor, hvadan af detsamma återstår att disponera 3,193,300 kronor.

Om det af mig förordade lånebeloppet beviljades från ifrågavarande anslag, skulle däraf således återstå att användas under innevarande och nästkommande år 993,300 kronor, hvilket med hänseende till de på Kungl. Maj:ts pröfning beroende ansökningar om lån från dessa medel torde kunna anses vara tillräckligt.

Därest statslån beviljas, torde någon ändring böra vidtagas i de för statsverkets rätt till inlösen af järnvägen stadgade villkor. Dessa villkor äro olika för det fall, att inlösning ifrågakommer inom 10 år efter det någon del af järnvägen 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 återgifver 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 10 sista åren så att värdet sättes till ett kapital, å hvilket medelafkastningen under sagda år utgör fem procent ränta, eller ock, därest någon af parterna det fordrar, bestämdt af gode män. Då i förevarande fall skäl icke synes föreligga att, därest inlösning sker inom de 10 första åren, garantera

koncessionsinnehafvaren att återfå sitt utlagda kapital med ränta, synes jämväl i nu afsedda fall staten böra äga påkalla, att verkliga värdet genom gode män bestämmes.

Emellertid kan Kungl. Maj:t icke utan Riksdagens medgifvande anvisa ytterligare lån för ifrågavarande järnvägsanläggning från förenämnda extra anslag. Enligt skrifvelse den 7 maj 1901 har nämligen Riksdagen såsom villkor för beviljande af lån från anslaget, hvilket dessutom är afsedt endast för nya, ännu ej påbörjade järnvägsanläggningar, föreskrifvit *dels* i punkt 2:o), att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande, på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af inbetaladt eller tecknad aktiebelopp eller eljest utan återbetalningskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande, *dels* *ock* i punkt 3:o), bland annat, att låneunderstöd må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget och att vid lyftningen af understödet skall iakttagas, att inbetalningarna å den del af anläggningskapitalet, som bör utgöras af aktiekapital eller eljest utan återbetalningskyldighet lämnadt tillskott, skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar. Dessa villkor kunna uppenbarligen ej gälla för nu ifrågavarande lån.

Lika med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser jag, att särskild kontroll öfver byggnadsarbetet bör anordnas i syfte att tillse, att arbetet må varda för den beräknade kostnaden fullbordadt. Då emellertid bolaget enligt de för statslåns tillgodonjutande i allmänhet gällande vilkor är skyldigt underkasta sig alla de kontroller, som af Kungl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga, erfordras härom icke någon särskild bestämmelse.»

Utskottets
yttrande.

Af hvad enligt statsrådsprotokollet förekommit i detta ärende vill utskottet erinra om följande förhållanden.

Det för anläggning af järnväg från Orsa till Sveg ursprungligen uppgjorda kostnadsförslaget slutar på en summa af 4,436,000 kronor med rullande materiel och 3,700,000 kronor utan sådan materiel. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utlåtande af den 18 februari 1901 på anförda skäl förklarar sig icke hålla för osannolikt, att järnvägen skulle kunna fullbordas för det sålunda beräknade kostnadsbeloppet, har Kungl. Maj:t den 15 mars samma år fastställt berörda kostnadsbe-

räkning, i hvad den afsåg järnvägens anläggning utan rullande materiel, samt för anläggningens utförande beviljat Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag ett statslån till den beräknade kostnadens halfva belopp eller 1,850,000 kronor. Sedan vidare hos Kungl. Maj:t blifvit visadt, att i bolaget tecknats aktier till belopp af något mer än 1,900,000 kronor, har Kungl. Maj:t den 27 september 1901 förklaradt, att bolaget styrkt sig förfoga öfver ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande utan rullande materiel enligt den af Kungl. Maj:t fastställda arbetsplanen och det gillade kostnadsförslaget. Af det beviljade statslånet har bolaget hittills utbekommit 1,233,000 kronor, och sammanlagdt har på järnvägsanläggningen nedlagts omkring 3,100,000 kronor; men för anläggningens fullbordande beräknas nu af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara erforderligt ytterligare 2,700,000 kronor, hvilket belopp emellertid på af föredragande departementschefen anförda grunder ansetts böra höjas till omkring 2,886,000 kronor. Kostnaden för järnvägen utan rullande materiel antages sålunda nu komma att belöpa sig omkring 6,000,000 kronor i stället för i det fastställda kostnadsförslaget beräknade 3,700,000 kronor.

Visserligen har i de nya kostnadsberäkningarna, såsom ock vid det redan utförda arbetet å banan skett, den från början bestämda maximlutningen af 16 : 1,000 nedbragts till 14 : 1,000, hvarjämte minsta kurvradien ökats från 300 till 400 meter. Men den af lutningsförhållandenas förbättring föranledda kostnadsökningen torde, på sätt särskildt påpekats, till det mesta motvägas af besparing i följd af den minskning i väglängden, som vid banans omstakning vunnits, och på det hela läser det icke kunna bestridas, att den kostnadsberäkning, som lagts till grund för bestämmande af statslånets belopp, varit synnerligen otillförlitlig. Liknande förhållande har, om än ej i så hög grad som här är fallet, förekommit äfven med afseende å flera andra enskilda järnvägsanläggningar, för hvilkas utförande statslån under senare tiden beviljats. I dessa fall hafva emellertid vederbörande järnvägsbolag funnit utväg att, hufvudsakligen genom enskild upplåning, anskaffa medel till banans fullbordande. Men följderna häraf har mången gång blifvit, att företaget under en lång följd af år fått arbeta med stora ekonomiska svårigheter och icke kunnat fullgöra sina förbindelser till staten. I anledning af dessa förhållanden har utskottet ansett sig böra framhålla angelägenheten af att för framtiden större omsorg och noggrannhet af vederbörande ämbetsverk ägnas åt granskning af de kostnadsberäkningar, som i enlighet med Riksdagens föreskrifter beträffande den till Kungl. Maj:ts disposition ställda lånefonden för enskilda

järnvägsanläggningar skola läggas till grund såväl för bestämmande af det belopp, hvarmed i hvarje fall lån från fonden må kunna utgå, som ock vid pröfningen, huruvida ett jämte statslånet fullt tillräckligt enskildt kapital finnes att tillgå för anläggningens utförande.

Hvad angår den nu ifrågavarande järnvägen Orsa—Sveg, synes det knappast förefinnas någon utsikt att densamma skall kunna fullbordas, därest icke staten träder emellan. Då emellertid banan nu står halffärdig, vore det enligt utskottets mening ytterst beklagligt, om företaget måste uppgifvas och det betydande kapital, som redan nedlagts därå, finge anses tillspillogifvet. Särskildt för de fattiga kommunerna i Härjedalen, hvilka ådragit sig betungande skulder för åstadkommande af denna för orten synnerligen viktiga förbindelseled, vore det mycket hårdt, om densamma icke skulle komma till stånd och de gjorda uppoffringarna sålunda skulle blifva utan nytta. Med afseende å järnvägens betydelse för staten har påvisats den fördel, som därigenom skulle beredas för tillgodogörande af afkastningen från Hamra kronopark. Hvad vidare angår frågan huruvida Orsa—Svegbanan lämpligen skall kunna ingå såsom en länk i den tilltänkta inlandsbanan, synes denna fråga icke kunna med någon säkerhet bedömas, förrän närmare utredning och undersökning beträffande sistnämnda bana blifvit verkställd. Då emellertid inlandsbanan under alla förhållanden lär komma att framgå öfver Sveg, bör otvifvelaktigt en järnväg från denna ort till Orsa med dess redan befintliga järnvägsförbindelser både i sydlig och östlig riktning blifva till stort gagn såväl för den allmänna samfärdseln som ock för strategiska ändamål. Och af det yttrande, som chefen för generalstabben afgifvit i ärendet, framgår att Orsa—Svegbanans byggnadssätt enligt den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen reviderade planen kan anses motsvara äfven de militära fordringarna, och synes vid detta förhållande tillräcklig anledning saknas att vid anläggning af banan tillämpa det betydligt dyrbarare byggnadssätt, som af järnvägsstyrelsen förordats.

Med afseende å ofvan angifna förhållanden och på grund af de skäl, som i öfrigt blifvit af departementschefen anförda, anser sig utskottet kunna tillstyrka att för fullbordande af ifrågavarande järnväg ett ytterligare statslån å 2,200,000 kronor må beviljas Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag.

För att emellertid vinna erforderlig trygghet, att järnvägsföretaget verkligen skall komma till fullbordan utan att statens hjälp än mera behöfver anlitas, anser utskottet det böra såsom villkor för beviljande af berörda låneunderstöd föreskrifvas, att landsting, kommuner eller

enskilda i afgifven förbindelse, som af Kungl. Maj:t godkännes, utfästa sig att, i händelse de af statsmedel för järnvägsanläggningens utförande anvisade låneunderstöd jämte öfriga för bolaget tillgängliga medel skulle visa sig icke vara tillräckliga för järnvägsbyggnadens fullbordande, enligt plan, som af Kungl. Maj:t fastställles, tillhandahålla bolaget för detta ändamål ytterligare erforderliga medel intill ett belopp af 250,000 kronor.

Det i propositionen intagna förbehåll i afseende å villkoren för statens rätt till inlösen af järnvägen anser utskottet jämväl vara af förhållandena påkalladt.

Utskottet hemställer alltså,

att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt de af herr von Stapelmohr m. fl. och herr Starbäck m. fl. i ämnet väckta motionerna, må medgifva, att å det af Riksdagen enligt skrifvelse den 7 maj 1901 (n:o 74) till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Kungl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag af 7,500,000 kronor må, utan iakttagande af i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 10 mars 1905 omförmälda, i Riksdagens berörda skrifvelse stadgade villkor, åt Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag till fullbordande af den redan påbörjade järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg kunna anvisas ytterligare ett låneunderstöd till belopp af 2,200,000 kronor, dock under villkor *dels* att landsting, kommuner eller enskilda i afgifven förbindelse, som af Kungl. Maj:t godkännes, utfäst sig att, i händelse de af statsmedel för järnvägsanläggningens utförande anvisade låneunderstöd jämte öfriga för bolaget tillgängliga medel skulle visa sig icke vara tillräckliga för järnvägsbyggnadens fullbordande enligt plan, som af Kungl. Maj:t fastställles, tillhandahålla bolaget för detta ändamål ytterligare erforderliga medel intill ett belopp af 250,000 kronor, *dels ock* att, därest från statsverkets sida påyrkas inlösnings af järnvägen, innan 10 år förflutit från det någon del där af öppnats för allmän trafik, staten skall äga påfordra, att inlösningsvärdet bestämmes af gode

män, på sätt i den å ifrågavarande järnvägsanläggning meddelade koncessionen är föreskrifvet för den händelse inlösning skulle senare ifrågakomma.

Stockholm den 2 maj 1905.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservation:

af herrar *P. Pehrsson, H. Andersson, C. Persson, S. O. Nylander, G. Odqvist, J. A. Sjö, D. Persson, A. Petersson* och *N. Nilsson*, hvilka ansett att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»Af hvad enligt statsrådsprotokollet — — — — — (= utskottets yttrande) — — — — — tillgå för anläggningens utförande.

Hvad angår den nu ifrågavarande järnvägen Orsa—Sveg, har det för järnvägsbolaget hittills visat sig omöjligt att anskaffa det betydande kapital, som erfordras för järnvägens färdigbyggande, och man har i anledning häraf ansett sig hafva grundad anledning befara, att banarbetet icke skulle kunna föras till slut, därest ej staten trädde hjälpare emellan. Af handlingarna framgår, att den södra delen af banan till en utsträckning af omkring 60 kilometer redan är skenlagd, och för fullbordande af denna sträcka torde väl under alla förhållanden medel på enskild väg kunna uppbringas. Å den norra delen af banan hafva däremot endast mindre betydande arbeten verkställts. Helt visst vore det att beklaga, om företaget måste med afseende å sistnämnda sträcka tills vidare öfvergifvas, men det kan dock icke förefalla utskottet vara af förhållandena påkalladt eller tillrådligt, att staten för fullbordande af denna järnvägsanläggning skulle offra de betydande belopp, som nu satts i fråga. I företaget har staten, såsom nämnts, redan i form af lån insatt 1,233,000 kronor, och det lär icke kunna undvikas, att staten får vidkännas en afsevärd förlust å denna försträckning. Men utan

tvifvel komme statens förlust att högst betydligt ökas, om bolaget för järnvägsanläggningens fullbordande finge utbekomma ej blott återstoden af det redan beviljade statslånet, utgörande mer än 600,000 kronor, utan äfven den summa af 2,000,000 å 2,200,000 kronor, som enligt de nu föreliggande förslagen skulle för ändamålet anvisas. Äfven om järnvägen med dessa ytterligare tillskott skulle kunna färdigbyggas — hvilket emellertid på grund af den utredning, järnvägsstyrelsen i ärendet lämnat, måste anses ganska osäkert — torde dock ytterst ringa utsikt förefinnas, att staten under en öfverskådlig framtid skall kunna få någon ränta å dessa försträckningar, helst en afsevärd del af de trafikinkomster, som banan kan komma att lämna, måste gå till hyra af rullande materiel. Om än staten kan anses få någon nytta af järnvägen för tillgodogörande af afkastningen från Hamra kronopark, står denna fördel i allt fall icke i rimligt förhållande till ofvan antydda uppoffringar.

Hvad angår det framkastade förslaget om Orsa—Svegbanans intagande såsom en länk i den tilltänkta inlandsbanan kan enligt utskottets mening lämpligheten häraf icke med någon som helst säkerhet bedömas, innan närmare undersökningar och utredning rörande sistnämnda bana blifvit verkställda.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

- a) att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må vinna Riksdagens bifall; samt
- b) att Riksdagen ej heller må bifalla de af herr von Stapelmohr m. fl. och af herr Starbäck m. fl. i ämnet väckta motionerna.»

Herrar *A. G. L. Billing*, *N. Boström* och *S. G. von Friesen* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
