

N:o 162.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan dels ock för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal; gifven Stockholms slott den 19 april 1907.

Under återopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

dels att för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för 1908 bevilja 83,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp,

dels ock att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet angifva villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

GUSTAF.

Julius Juhlin.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 april 1907.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
Statsråden: TINGSTEN,
ALBERT PETERSSON,
ALFRED PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
DYRSSEN,
HAMMARSKJÖLD,
ROOS,
JUHLIN,
SWARTZ.

Departementschefen statsrådet Juhlin anförde vidare:

1904 års Riksdags beslut om undersökning.

År 1904 beslöt Riksdagen att för verkställande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under 1904 af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor.

Föregående undersökningar.

Innan denna fråga blef föremål för Riksdagens pröfning, hade vissa undersökningar rörande olika sträckningar af denna bana, den s. k. inlandsbanan, redan ägt rum. Genom nådiga bref den 15 juni 1900 och den 24 maj 1901 hade nämligen Kungl. Maj:t bemyndigat järnvägssty-

relsen att på enskildas bekostnad verkställa förberedande okulära undersökningar och därmed sammanhängande utredningar för en järnvägsanläggning Dalarna—Bohuslän i förbindelse med lämplig exporthamn i Bohuslän. För dessa undersökningar och utredningar, hvilka efter järnvägsstyrelsens uppdrag utförts af civilingenjören Erik Winell, hade styrelsen redogjort i underdånig skrifvelse den 31 januari 1903. — Vidare hade Kungl. Maj:t genom beslut den 26 juni och den 8 juli 1903 förordnat vissa järnvägsmän och militärer att under 1903 års sommar företaga förberedande okulär undersökning af den ur militär och teknisk synpunkt fördelaktigaste sträckningen för en järnväg mellan Ströms vattudal i Jämtland och lämplig punkt å statsbanan Boden—Riksgränsen. Sedan denna undersökning verkställts, hade järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben den 20 januari 1904 till Kungl. Maj:t öfverlämnat en af undersökningsförrättarne afgifven redogörelse.

Efter det Riksdagen fattat sitt nyssnämnda beslut, anbefallde Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 3 juni 1904 järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag till plan för de beslutade undersökningarna, hvilka borde omfatta ej blott järnvägens sträckning och kostnaden för densammas anläggning, utan äfven en noggrann utredning i afseende å de förhållanden, som kunde vara af betydelse för bedömandet af företagets ekonomiska bärighet.

Kungl. Maj:ts
beslut om
uppgörande af
plan för under-
sökningarna.

I underdånig skrifvelse den 2 juli 1904 afgaf järnvägsstyrelsen förslag till plan för verkställande af undersökningar rörande inlandsbanan. Denna plan, vid hvars utarbetande tagits hänsyn till möjligheten att kunna använda de enskilda järnvägarna Orsa—Sveg, Orsa—Mora, Mora—Brintbodarna—Malung och Malung—Limesforsen äfven som Uddevalla—Lelångens järnväg såsom delar af den blifvande inlandsbanan, upptog:

Järnvägssty-
relsens förslag
till plan den
2 juli 1904.

under år 1904: dels undersökningar och beräkningar rörande järnvägarna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och Mora—Brintbodarna—Malung eller, därest vid dessa undersökningar blefve ådagalagdt, att nämnda järnvägar icke lämpligen kunde användas såsom blifvande delar af inlandsbanan, okulär undersökning för en sträckning från Malung eller annan i trakten däraf lämplig befunnen punkt öfver Transtrand till Sveg, dels ock okulär undersökning för sträckningarna från Sveg till Ströms vattudal samt från Lelångens södra ända till Malung eller eventuellt annan punkt i närheten af Malung, som under förut nämndt fall lämpade sig för sträckning öfver Transtrand till Sveg;

under år 1905: dels definitiv undersökning för sträckningar från Strömstad, Lysekil och Uddevalla norrut till trakten af Silbodal, dels utredning i fråga om Uddevalla—Lelångens järnväg för det fall, att denna järnväg ansåges böra tagas i anspråk för inlandsbanan, dels definitiv undersökning för sträckningen Sveg—Hammerdal, dels påbörjande af utredningar beträffande hamnarna vid Strömstad, Lysekil och Uddevalla, dels ock insamlande af material för bedömandet af järnvägsföretagets ekonomiska bärighet;

under år 1906: dels definitiv undersökning för sträckningarna Hammerdal—Ångermanälfven och Silbodal—Malung eller eventuellt anknytningspunkten för ett alternativ öfver Transtrand till Sveg, dels avslutande af utredningarna beträffande hamnarna vid Strömstad, Lysekil och Uddevalla, dels ock insamlande af ytterligare trafikberäkningsmaterial; samt

under år 1907: dels definitiv undersökning för sträckningarna Ångermanälfven—Gellivarebanan och Malung (eller annan i denna trakt lämplig befunnen punkt)—Transtrand—Sveg, därest denna sträckning skulle ifrågakomma, dels utredning rörande järnvägen Malung—Limedsforsen, för den händelse denna järnväg blefve erforderlig för inlandsbanan, dels avslutande af insamlandet utaf trafikberäkningsmaterial och bearbetning däraf, dels ock uppgörande af kostnadsberäkningar för järnvägen och för hamnanordningar.

Kostnaderna för undersökningarnas bedrivande enligt denna plan skulle blifva

för år 1904	kr. 25,000: —
» » 1905	» 75,000: —
» » 1906	» 97,000: —
» » 1907	» 83,000: —

I skrifvelsen framhöll styrelsen, att det syntes synnerligen önskvärdt, att själfva undersökningsarbetena kunde avslutas under år 1906. För detta fall föreslog styrelsen följande förändring för åren 1906 och 1907 af ofvan angifna undersökningsplan, nämligen att under år 1906 äfven skulle verkställas definitiv undersökning för sträckningen Ångermanälfven—Gellivarebanan samt eventuellt ej mindre sådan undersökning beträffande sträckningen Malung (eller annan i denna trakt lämplig befunnen punkt)—Transtrand—Sveg, än äfven viss utredning vidkommande järnvägen Malung—Limedsforsen, samt avslutas insamlandet af material för trafikberäkningarna. Denna förändring i planen skulle

medföra, att af det för år 1907 föreslagna beloppet, 83,000 kronor, större delen eller 63,000 kronor måste tagas i anspråk redan under år 1906, hvadan behovet för sistnämnda år skulle blifva 160,000 kronor.

Vidare anförde styrelsen, att med hänsyn därtill att, om beslut komme att fattas om anläggning af ifrågavarande inlandsbana, bygandet af densamma måste försiggå under en längre tidrymd, det syntes styrelsen lämpligt, att kostnadsförslaget för banan upprättades så, att detsamma angäfve kostnaden för följande bansträckor, nämligen:

bohuslänska kusten—nordvästra stambanan,
nordvästra stambanan—Malung eller eventuellt annan anknytningspunkt med Mora—Vänerns järnväg,
Malung eller nyssnämnda anknytningspunkt—Sveg,
Sveg—tvärbanan genom Jämtland,
tvärbanan genom Jämtland—Ströms vattudal,
Ströms vattudal—Ångermanälfven,
Ångermanälfven—Skellefteälfven, samt
Skellefteälfven—Gellivarebanan.

Fördelningen af kostnadssumman 280,000 kronor på olika delar af banan ställde sig, enligt en af järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 13 februari 1904 lämnad uppgift, sålunda:

Detaljerad undersökning Strömstad—Lelången, Uddevalla—Ödeborg—Lelången och Lysekil—Ödeborg, 250 kilometer à 125 kr.	kr. 31,250: —
Okulär undersökning Lelången—Malung med alternativer, 520 kilometer à 12 kr.	» 6,240: —
Detaljerad undersökning Lelången—Malung, 310 kilometer à 125 kr.	» 38,750: —
Okulär undersökning Malung—Transtrand—Lillherrdal—Sveg, 230 kilometer à 12 kr.	» 2,760: —
Detaljerad undersökning Malung—Brintbodarna—Mora—Orsa—Sveg, 220 kilometer à 125 kr.	» 27,500: —
Okulär undersökning Sveg—Ströms vattudal med alternativer, 550 kilometer à 12 kr.	» 6,600: —
Detaljerad undersökning Sveg—Ströms vattudal, 340 kilometer à 125 kr.	» 42,500: —
Transport	kr. 155,600: —

	Transport	kr. 155,600: —
Detaljerad undersökning Ströms vattudal—Näsberg med alternativer vid Dalasjö och Mårdsjön, 560 kilo- meter à 125 kr.	»	70,000: —
Hamnutredningar	»	30,000: —
Trafikutredningar äfvensom vissa utredningar angående en del enskilda järnvägar	»	24,000: —
	summa	kr. 279,600: —
	eller afrundadt till	» 280,000: —

Kungl. Maj:ts
beslut om
planen för
undersök-
ningarna, sär-
skildt för
1904 och 1905.

I nådigt bref den 5 augusti 1904 gillade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens förslag till plan för 1904 och bemyndigade styrelsen att för arbetenas bedrifvande under samma år använda högst 25,000 kronor.

Genom nådigt bref den 31 december 1904 förklarade Kungl. Maj:t, att fullständiga, af plan- och profilritningar åtföljda kostnadsförslag för anläggning af en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan skulle af järnvägsstyrelsen afgifvas särskildt för enhvar af de utaf järnvägsstyrelsen i skrifvelsen den 2 juli 1904 angifna bansträckor;

att undersökningarna rörande nämnda järnväg skulle omfatta, förutom lämpligaste sträckningen för järnvägen och kostnaderna för den-
sammans anläggning, jämväl fullständiga utredningar i fråga om anordningarna för export- och importrörelse vid hamnarna i Strömstad, Lysekil och Uddevalla samt angående kostnaderna för dessa hamnars försättande i sådant skick, att de kunde fullt motsvara väntad rörelse; samt

att utredning i afseende å de förhållanden, som kunde vara af betydelse för bedömandet af järnvägsföretagets i fråga ekonomiska bärighet, skulle af järnvägsstyrelsen verkställas i enlighet med en af styrelsen i underdånig skrifvelse den 22 december 1904 framlagd plan.

Under förklarande, att Kungl. Maj:t ville framdeles i vanlig ordning på förslag af järnvägsstyrelsen fastställa plan för ifrågavarande undersökningars bedrifvande under hvarje särskildt år efter utgången af år 1905, fann Kungl. Maj:t godt dels, med gillande af det utaf järnvägsstyrelsen i underdåniga skrifvelsen den 2 juli 1904 underställda förslag till sådan plan för år 1905, anbefalla styrelsen låta under sistnämnda år verkställa i planen för samma år upptagna undersökningar, utredningar och insamlande af statistiskt material, dels ock bemyndiga styrelsen att för omförmälda ändamål använda högst hvad af det därför

å extra stat för år 1905 anvisade anslag å 100,000 kronor icke på grund af det genom förberörda nådiga bref den 5 augusti 1904 gifna bemyndigande redan tagits i bruk.

I underdånig skrifvelse den 31 december 1904 har järnvägsstyrelsen redogjort för resultatet af undersökningarna rörande järnvägarna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och Mora—Brintbodarna—Malung. För de i planen för 1904 års arbeten ingående okulära undersökningarna för sträckningarna från Sveg till Ströms vattudal och från Lelångens södra ända till Malung har järnvägsstyrelsen redogjort i underdåniga skrivelser af den 31 januari och den 5 april 1905.

Redogörelse
för vissa
undersök-
ningar år 1904.

Resultatet af dessa undersökningar skall jag tillåta mig att omnämna i sammanhang med en redogörelse för de definitivt undersökta sträckningarna.

Med anledning däraf att de af järnvägsstyrelsen antagna förut-sättningar i tekniskt hänseende för inlandsbanan, bland annat dess byggande med en största stigning af 10 : 1,000, skulle medföra så stora kostnader för banans utförande, att det vore tvifvelaktigt, om en sådan anläggning kunde antagas under en närmare framtid komma till stånd, har dåvarande departementschefen i skrifvelse den 6 mars 1905 anmodat järnvägsstyrelsen att, efter samråd med chefen för generalstaben, till Kungl. Maj:t inkomma med underdånigt utlåtande, huruvida icke för inlandsbanan skulle kunna gifvas sådana tekniska bestämmelser, att, utan åsidosättande af de med banan afsedda ändamål, kostnaderna för densamma kunde i möjligaste mån begränsas.

Beslut om
undersökning
för bana med
större lut-
ningar.

Efter det chefen för generalstaben den 7 april 1905 afgifvit ytt-rande, inkom styrelsen den 11 maj 1905 med underdånigt utlåtande.

Vid föredragning den 25 maj 1905 af järnvägsstyrelsens sistbe-rörda underdåniga utlåtande fann Kungl. Maj:t, med hänsyn till hvad styrelsen i utlåtandet anført, lämpligt föreskrifva, att undersökningarna under år 1905 rörande inlandsbanan skulle verkställas med afseende å banans byggande med en största lutning af såväl 14 : 1000 som 10 : 1000, under iakttagande likväl ej mindre att företrädesvis sådana delar af inlandsbanan borde ifrågakomma till undersökning under år 1905, å hvilka nämnda utsträckning af undersökningarnas omfattning icke föranledde undersökning af alternativa linjer, än äfven att de för undersökningarnas bedrifvande under år 1905 tillgängliga medel icke öfverskredes. Därjämte bemyndigades styrelsen att i 1905 års

undersökningsplan vidtaga de ändringar, som till följd af berörda föreskrifter blefve erforderliga.

Annan plan
för hamn-
undersökningarna.

Sedan järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 23 mars 1905, på gifven anledning, hemställt om bemyndigande att, innan de genom nådiga brefvet den 31 december 1904 anbefallda fullständiga utredningar angående hamnarna vid Strömstad, Lysekil och Uddevalla påbörjades, låta företaga förberedande undersökning af samtliga ifrågasatta och dessutom möjligen andra hamnplatser i Bohuslän för att så tillförlitligt som möjligt få utredt, åt hvilken plats utmed bohuslänska kusten borde, med hänsyn till hamnförhållandena, gifvas företräde vid bestämmandet af slutpunkt för inlandsbanan, har Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 7 april 1905, med ändring af den för år 1905 fastställda undersökningsplan, förordnat, att förberedande undersökningar skulle under år 1905 verkställas beträffande förhållandena vid alla de hamnar utmed bohuslänska kusten, som ansåges kunna ifrågakomma såsom slutpunkt för inlandsbanan, samt att fullständiga utredningar beträffande vissa hamnar icke finge påbörjas, förrän Kungl. Maj:t, efter det styrelsen inkommit med redogörelse öfver resultatet af de sålunda anbefallda undersökningarna, vidare därom beslutat.

Till följd af föreskriften i nådiga brefvet den 7 april 1905 har järnvägsstyrelsen, enligt hvad i underdånig skrifvelse den 13 december 1905 meddelats, låtit verkställa förberedande undersökningar beträffande femton särskilda såsom slutpunkt för inlandsbanan ifrågakomna hamnar utmed bohuslänska kusten. Dessa undersökningar syntes styrelsen hafva gifvit vid handen, att hvarken Strömstad, Lysekil eller Uddevalla vore fullt lämplig såsom slutpunkt för inlandsbanan, men att däremot Bottna fjord, Risö-Raftö och Ellöse fjord kunde ifrågasättas såsom banans slutpunkt vid hafvet. Då det emellertid icke annat än genom fortsatta fullständiga undersökningar samt utarbetande af fullständiga planer och kostnadsförslag kunde afgöras, hvilken af dessa tre platser vore att föredraga, anhöll järnvägsstyrelsen att rörande nämnda hamnlägen få verkställa fullständiga utredningar och kostnadsberäkningar för en kostnad, hvilken, inberäknadt hvad till de dittills utförda hamnundersökningar åtgått, ansåges icke komma att öfverstiga det belopp af 30,000 kronor, som ursprungligen upptagits för de i sammanhang med undersökningarna rörande inlandsbanan erforderliga hamnutredningar.

Redogörelse
för undersök-
ningar under
år 1905.

Sedermera har järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 14 december 1905 redogjort för resultatet af de under år 1905 å fältet före-

tagna undersökningarna för inlandsbanan. Af denna redogörelse inhämtas, att — på grund af det resultat, som de förberedande undersökningarna beträffande hamnplatserna vid bohuslänska kusten lämnat — i stället för den i 1905 års plan ingående definitiva undersökningen för sträckningar från Strömstad, Lysekil och Uddevalla norrut till trakten af Silbodal, dels utförts detaljerade undersökningar för banans framdragande från Billingsfors station å Uddevalla—Lelångens järnväg till Bottna fjord och från Gesäter å nämnda sträckning till Risö-Raftö samt okulärt undersökts vissa delar af en sträckning mellan Ellöse fjord och Krokstad å nyssnämnda sträckning Billingsfors—Bottna fjord, dels ock verkstälts definitiv undersökning för en linje från Malung i Dalarna till Tönnet vid Klarälfven. Att några stakningsarbeten för sträckningen mellan Billingsfors och Klarälfven icke under året utförts, hade berott därpå, att den ekonomiska utredning, som erfordrades för bestämmande af hvilket utaf ifrågasatta alternativ för denna sträcka borde göras till föremål för definitiv undersökning, icke hunnit i tillräckligt god tid afslutas. Enär vidare den i 1905 års plan ingående utredningen angående kostnaderna för förvärfvande åt staten af den enskilda järnvägen Uddevalla—Lelången samt densammas ombyggnad för normal spårvidd jämte erforderliga kompletteringar och förbättringar skulle komma till utförande endast under förutsättning, att inlandsbanan med Uddevalla såsom slutpunkt ansåges böra framdragas i samma sträckning som berörda järnväg, men Uddevalla, enligt hvad ofvan nämnts, befunnits icke med fördel kunna ifrågakomma såsom inlandsbanans slutpunkt vid bohuslänska kusten, hade någon utredning i dylikt hänseende rörande järnvägen Uddevalla—Lelången icke blifvit verkställd. Beträffande inlandsbanans norra sträckning hade järnvägsstyrelsen med Kungl. Maj:ts medgifvande så tillvida frångått den fastställda planen, att, i stället för definitiv undersökning af sträckningen mellan Sveg och Lockne, dylik undersökning verkstälts mellan Gårflon och Sor-sele kyrkoby.

Uti nämnda skrifvelse anförde järnvägsstyrelsen slutligen, att vid den år 1903 verkställda okulära undersökningen af den ur militär och teknisk synpunkt fördelaktigaste sträckningen för en järnväg mellan Ströms vattudal och lämplig punkt å statsbanan Boden—Riksgränsen befunnits, att Näsbergs håll- och mötesplats vore den för ändamålet mest lämpliga bland de anknytningspunkter med nämnda statsbana, som med iakttagande af de för undersökningen meddelade bestämmelser kunde ifrågakomma. Då det emellertid syntes styrelsen vara synnerligen önskvärdt, att genom

inlandsbanans anslutande till statsbanan Boden—Riksgränsen längre norrut kunna afsevärdt förkorta järnvägstransporten för malm från de lappländska malmfälten söderut till de skogbärande trakterna, hade styrelsen låtit verkställa okulär undersökning, huruvida en normalspårig järnväg från viss punkt å den år 1903 okulärt undersökta linjen kunde framdragas till lämplig punkt mellan hållplatserna Sikträsk och Risbäck å statsbanan Gellivare—Riksgränsen samt med sträckning i närheten af Jokkmokk och Harsprånget. Enligt den redogörelse, styrelsen lämnat för denna undersökning, skulle linjen vid Suoppatjaure afvika från den år 1903 uppgångna samt vid Lina älfs hållplats ansluta sig till statsbanan Gellivare—Riksgränsen; och hade chefen för generalstaben under hand meddelat styrelsen, att han icke hade något att erinra mot inlandsbanans framdragande i berörda riktning.

Uppå nådig framställning anvisade 1905 års Riksdag till fortsättande af undersökningarna rörande inlandsbanan å riksstatens sjätte hufvudtitel för år 1906 ett extra anslag af 97,000 kronor, hvarefter Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 2 juni 1905 anbefallde järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag till plan för undersökningarnas be-
drifvande under år 1906.

Järnvägssty-
relsens fram-
ställning om
anslagsbehof
för undersök-
ningarna att
begäras af
1906 års Riks-
dag

I underdånig skrifvelse den 15 december 1905 gjorde järnvägsstyrelsen framställning om anvisande af erforderliga medel för fortsättande af fullständiga undersökningar rörande inlandsbanan. Därvid uttalade styrelsen, att återstående undersökningar för banan borde utföras jämväl för maximilutning 14:1000 samt att utredning jämväl borde åvägabringas, om och i hvilken utsträckning användning å banan af elektrisk drift skulle blifva med ekonomisk fördel förenlig. Beträffande kostnaderna för de fortsatta undersökningarna och utredningarna anförde styrelsen följande.

Under fortgången af arbetet med undersökningarna hade det befunnits önskvärdt, att vissa i styrelsens förslag den 2 juli 1904 icke ingående undersökningar och utredningar blefve verkställda, och hade kostnaderna för dessa undersökningar och utredningar beräknats till 166,500 kronor, nämligen för

undersökning jämväl för maximilutning 14:1000	62,600 kronor,
definitiv undersökning från södra ändan af Lelången	
till Ellöse fjord jämte anslutningslinjer till Risö-	
Raftö och Bottna fjord	28,200 » ,

Transport 90,800 kronor,

	Transport	90,800 kronor,
i styrelsens underdåniga skrifvelse den 14 december		
1905 omförmälda okulära undersökning mellan		
Suoppatjaure och trakten af hållplatsen Lina älf	1,200 »	,
definitiv undersökning af sistberörda sträckning	14,500 »	,
samt utredningar beträffande elektrisk drift	60,000 »	,
eller sammanlagdt		166,500 kronor.

Med anledning däraf att utredningen rörande den ifrågasatta banans ekonomiska bärighet, i följd af Riksdagens bestämmelse, skulle utföras till vida större omfattning, än som med stöd af det vanliga tillvägagångssättet förutsatts vid uppgörandet af det kostnadsförslag, hvilket legat till grund för Riksdagens beslut angående utförande af fullständiga undersökningar för inlandsbanan, kräfdes för ifrågavarande utredning ett afsevärdt större belopp än de 14,000 kronor, som funnes upptagna i nyssnämnda kostnadsförslag; och beräknade styrelsen, att utöfver dessa 14,000 kronor erfordrades ytterligare 26,000 kronor.

Å andra sidan antog däremot styrelsen, att beträffande det den 2 juli 1904 framställda förslaget en besparing komme att uppstå af omkring 72,500 kronor därigenom, att

dels följande i planen ingående arbeten icke utfördes till förut afsedd utsträckning, nämligen okulär undersökning mellan Malung öfver Transtrand till Sveg, definitiv undersökning från Ströms vattudal till Gellivarebanan med alternativlinjer vid Dalasjö och Mårdsjö, utredningar angående kostnaderna för förvärfvande åt statsverket af de enskilda järnvägarna Malung—Brintbodarna—Mora, Mora—Orsa och Orsa—Sveg samt för dessa banors komplettering, äfvensom detaljerade undersökningar å nyssnämnda enskilda järnvägar,

dels ock nedannämnda i planen upptagna arbeten icke alls komme att verkställas, nämligen definitiv undersökning för banans framdragande till Strömstad, Lysekil och Uddevalla samt för anslutning till Gellivarebanan äfvensom utredning angående kostnaderna för förvärfvande åt statsverket af de enskilda järnvägarna Uddevalla—Lelången och Malung—Limesforsen samt för dessa järnvägars komplettering.

Då summan af de utaf styrelsen sålunda beräknade kostnadsökningarna, 166,500 kronor och 26,000 kronor, utgjorde 192,500 kronor, men de antagna besparingarna uppginge till 72,500 kronor, skulle, utöfver det af Riksdagen för verkställande af fullständiga undersökningar för inlandsbanan beviljade beloppet, 280,000 kronor, erfordras ytter-

ligare 120,000 kronor; och då Riksdagen för inlandsbanans undersökningar anvisat 100,000 kronor för år 1905 och 97,000 kronor för år 1906, skulle således behöfva anvisas ytterligare 203,000 kronor.

Med stöd af hvad sålunda anförts och då styrelsen därjämte ansåge, att återstående undersökningar och utredningar angående inlandsbanan borde bedrivas så, att under år 1906 kunde afslutas fältundersökningarna äfvensom de hufvudsakligaste utredningarna beträffande hamnanordningarna och banans ekonomiska bärighet samt påbörjas utredningarna för elektrisk järnvägsdrift, för hvilket allt kostnaderna beräknats uppgå till 148,000 kronor, hemställde styrelsen, det täcktes Kungl. Maj:t föreslå Riksdagen att för verkställande af fullständiga undersökningar för inlandsbanan, utöfver af Riksdagen beviljade 280,000 kronor, bevilja ytterligare 120,000 kronor samt att till fortsättande och afslutande af undersökningarna anvisa för år 1907 ett anslag af 203,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf, utöfver hvad Riksdagen redan anvisat för år 1906, jämte hvad af 1905 års anslag beräknades finnas i behållning vid 1905 års utgång, använda högst ofvannämnda belopp 148,000 kronor under år 1906.

Kungl. Maj:ts
proposition
till 1906 års
Riksdag.

I proposition angående statsverkets tillstånd och behof till 1906 års Riksdag föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen att till fortsättande af fullständiga undersökningar för ifrågavarande järnväg på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 175,000 kronor. Vid föredragning af detta ärende inför Kungl. Maj:t den 13 januari 1906 hade dåvarande departementschefen, efter att hafva redogjort för järnvägsstyrelsens framställning, anført, bland annat, följande.

Utöfver hvad järnvägsstyrelsen äskat, funne departementschefen sig böra hos Kungl. Maj:t hemställa, att hos Riksdagen måtte äskas ett anslag för undersökning, i de delar Kungl. Maj:t funne sådan lämplig, af alternativa linjer i Värmland och möjligen äfven i Jämtland, för hvilket ändamål torde erfordras omkring 27,000 kronor. Hittills beviljade och af järnvägsstyrelsen nu äskade medel vore icke afsedda eller tillräckliga för ofvannämnda alternativa linjers undersökande. Att, hvad de västligare delarna af Värmland beträffade, i förväg bestämma sig för definitiva linjer till undersökande, syntes rätt vanskligt; och dock funnes af hittills äskade medel icke tillgång till undersökning af alternativa linjer å denna del. Det förslag, som järnvägsstyrelsen härutinnan torde komma att framlägga, torde väl hufvudsakligen bestämmas af utred-

ningen rörande banans ekonomiska bärkraft, men det kunde väl tänkas, att andra synpunkter än de uteslutande ekonomiska borde när banans byggande ifrågasattes, komma i beaktande, och att därför påkallades en annan linje än den ursprungligen undersökta. I detta afseende vore särskildt att framhålla, att sträfvandet att binda de ekonomiska intressenas i allmänhet tyngdpunkt i de västra gränstrakterna inom Sveriges landamären tilläfventyrs kunde betinga en annan sträckning än den, hvarå banans ekonomiska bärkraft, betraktad endast ur mera närliggande synpunkter, kunde tyckas gifva anvisning. För närvarande syntes således klokt att icke definitivt fastslå sträckningen från gränsen mot Dalsland till Klarälfven utan undersökning af alternativa linjer, hvarmed det slutliga afgörandet af sträckningen i nu förevarande del måste underlättas. Jämväl med afseende å trakten kring Storsjön i Jämtland kunde undersökning af alternativa linjer möjligen blifva önskvärd.

I skrifvelse den 21 april 1906 anförde Riksdagen, att Riksdagen, som i denna fråga jämväl haft att behandla särskilda inom Riksdagen väckta motioner, finge — med uttalande, att Kungl. Maj:t bäst vore i tillfälle att pröfva värdet af de uppslag, som kunde göras i afseende å en undersökning af olika sträckningar eller andra inlandsbanan rörande förhållanden, däribland äfven frågan, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behofvet af kommunikationer kunde tillgodoses genom anläggning af bibanor — anmäla, att Riksdagen beslutat att, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under 1906 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

1906 års Riksdags beslut.

Efter det till Kungl. Maj:t inkommit framställning från kommuner och enskilda personer rörande undersökning af olika delar af banan samt järnvägsstyrelsen i ämnet gjort åtskilliga framställningar, har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att låta under 1906 verkställa följande arbeten, nämligen

Kungl. Maj:ts beslut rörande undersökningar år 1906.

dels sådana fullständiga utredningar och kostnadsberäkningar rörande Ellöse fjord med Malösundet och Björnsundsfjorden samt Risö-Raftö, som uti nådiga brefvet den 31 december 1904 förordnats beträffande då angifna hamnar, hvarvid föreskrift lämnats styrelsen att, sedan vid

undersökningen af Ellöse fjord strömningsförhållandena i den föreslagna nya förbindelseleden mellan Björnsundsfjorden och Malösundet blifvit utredda, till Kungl. Maj:t inkomma med underdånig redogörelse öfver resultatet af utredningen samt med yttrande öfver berörda strömningsförhållandens inverkan på frågan om Uddevalla hamns lämplighet såsom slutpunkt för inlandsbanan;

dels definitiv undersökning af nedannämnda järnvägssträckningar:

med beräknad maximilutning af 10:1,000:

1. Ellöse fjord—Gesäter—Ed—Billingsfors,
2. Risö-Raftö—Kragenäs—Långevall—Gesäter,
3. Billingsfors—Bengtssfors—Gustafsors—Silbodal—Karlanda—Koppom—Åmot—Sälboda—Torsby—Tönnet,
4. Billingsfors—Gillberga—Glafva—Ottebol—Sälboda,
5. Tönnet—Malung,
6. Malung—Vänjan—Orsa,
7. Lockne—Brunflo—Kyrkås—Handog—Österåsen—Hammerdals-sjön—Gårflon,
8. Brunflo—Östersund—Lit—lämplig punkt å sistnämnda linje,
9. Svenstavik—Trångsvikens station—Krokom—Lit,
10. Dorotea—Sorsole—Jokkmokk—Kuosakåbbo—Lina älf,
11. Kuosakåbbo—Gellivare;

med beräknad maximilutning af 14:1,000:

1. Koppom—Ottebol—Sälboda,
 2. Torsby—Norra Ny—Malung,
 3. lämpliga delar af öfriga sträckningar;
- dels* definitiv undersökning *på vederbörandes bekostnad* af lämplig sträcka för inlandsbanans framförande förbi Arvika köping;
- dels* okulär undersökning af nedannämnda järnvägssträckningar:

på statens bekostnad:

1. Rya fäbodlar—Limedsforsen—Transtrand—Särna—Enskäla,
2. Älfdalen—Lillherrdal—Sveg;

på vederbörandes bekostnad:

Ligga—Gellivare;

dels påbörjande af utredningar rörande elektrisk drift, särskildt å norra delen af banan;

dels ock undersökning af frågan, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behovet af kommunikationer kunde tillgodoses genom anläggning af bibanor. Och har Kungl. Maj:t bemyndigat styrelsen att för omförmälda ändamål använda — utöfver hvad af det till undersökningar rörande inlandsbanan för år 1905 beviljade anslag icke tagits i bruk — ett belopp af högst 300,000 kronor.

Härförutom har Kungl. Maj:t *dels* genom nådigt bref den 10 augusti 1906, i anledning af en utaf Routivare grufaktiebolag gjord underdånig framställning, föreskrifvit, att okulär undersökning af en utaf bolaget ifrågasatt linje, berörande vattensystemet mellan Jokkmokk och Kvikkjokk vid Parkijaure eller Björkholmen eller annan i närheten däraf belägen punkt, finge genom styrelsens försorg på bolagets bekostnad under år 1906 utföras, *dels ock* genom nådigt bref den 29 november 1906 bemyndigat styrelsen att, därest för ändamålet erforderliga medel af vederbörande ställdes till styrelsens förfogande, låta, i enlighet med hvad styrelsen uti underdånig skrifvelse den 13 november 1906 på grund af hos styrelsen utaf Älfdalens sockens kommunalstämma gjord framställning hemställt, verkställa de okulära undersökningar för inlandsbanans framdragande i alternativa sträckningar genom Dalarna, som kunde finnas erforderliga för bedömande, huruvida hinder mötte för ett eventuellt framdragande af inlandsbanan från lämplig punkt vid Västerdalälven norrut i en sträckning, löpande mellan de ifrågasatta linjerna Rya läbodar—Limedsforsen—Transtrand—Särna—Enskäla samt Malung—Vänjan—Älfdalen—Lillherrdal—Sveg.

Hvad hamnutredningarna beträffade, hade Lysekils järnvägskommitté inkommit med framställning om fullständig utredning under 1906 af Lysekils hamnförhållanden för bedömande af Lysekils lämplighet såsom slutpunkt för inlandsbanan. Efter det järnvägsstyrelsen och lotsstyrelsen afgifvit underdåniga utlåtanden, anmodade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att inkomma med en jämförande utredning rörande Uddevalla och Lysekils hamnar för utrönande, hvilketdera af dessa hamnlägen vore att föredraga såsom slutpunkt för inlandsbanan. Med underdånig skrifvelse den 5 september 1906 öfverlämnade järnvägsstyrelsen

Utredning
rörande ham-
narna vid
Lysekil och
Uddevalla.

en af aktiebolaget vattenbyggnadsbyrån på styrelsens begäran verkställd utredning i berörda hänseende, och anförde styrelsen, att enligt styrelsens mening genom utredningen blifvit ådagalagdt, att Uddevalla möjligen kunde ifrågasättas såsom slutpunkt för inlandsbanan, hvaremot detta icke under några omständigheter syntes vara fallet med Lysekil. För att Uddevalla skulle godkännas, fordrades emellertid förbättring af inloppen dit, men innan en sådan åtgärd vidtoges, borde strömningsförhållandena i en föreslagen ny förbindelseled mellan Björnsundsfjorden och Malösundet utredas.

Efter det aktiebolaget vattenbyggnadsbyrån på begäran af järnvägsstyrelsen verkställt nämnda undersökning af strömningsförhållanden, öfverlämnade styrelsen med underdånig skrifvelse den 2 februari 1907 samma utredning; och anförde styrelsen därvid, att enligt bolagets uttalande strömsättningen i en till 30 meters bredd och 9 meters djup utvidgad farled mellan Björnsundsfjorden och Ellöse fjord icke kunde väntas blifva så stark, att den skulle kunna innebära någon allvarlig olägenhet för navigationen; med anledning af detta resultat och då, därest farleden mellan nyssnämnda två fjordar utvidgades, Uddevalla komme att i fråga om hamninloppets beskaffenhet blifva fullt likställd med Lysekil, fann styrelsen sig böra hemställa att, därest Kungl. Maj:t skulle finna någon af ifrågavarande hamnplatser vid Uddevalla och Lysekil böra blifva föremål för fullständig utredning, företräde därvid borde lämnas åt Uddevalla.

Genom nådig skrifvelse den 15 mars 1907 har Kungl. Maj:t därefter anbefallt järnvägsstyrelsen att låta verkställa dels sådana fullständiga utredningar och kostnadsberäkningar rörande Uddevalla hamn, som uti nådiga brefvet den 31 december 1904 förordnats beträffande däri angifna hamnar, dels ock utredning af kostnaderna för förvärfvande åt staten af järnvägen Uddevalla—Lelången för järnvägens ombyggande till normal spårvidd samt för erforderliga kompletteringar och förbättringar af järnvägen, för den händelse järnvägen kunde anses böra tagas i anspråk för inlandsbanan, samt att, sedan utredningarna blifvit afslutade, till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse för desamma. Därjämte fann Kungl. Maj:t godt bemyndiga styrelsen att för omförmälda ändamål af det utaf Riksdagen till undersökningar rörande inlandsbanan för år 1907 anvisade anslag å 230,000 kronor använda högst hvad häraf icke på grund af nyssnämnda bemyndigande redan tagits i bruk eller 27,000 kronor.

I underdåniga skrivelser af den 28 februari och den 13 mars 1907 har järnvägsstyrelsen lämnat redogörelse för samtliga rörande inlandsbanan verkställda undersökningar. Styrelsen har därvid, efter att hafva redogjort för hvad rörande inlandsbanan dittills beslutats och i hufvudsak afhandlats, till en början anført följande.

Järnvägsstyrelsens skrivelser den 28 februari och den 13 mars 1907 med redogörelse för undersökningarna.

Beträffande de af Kungl. Maj:t föreskrifna utredningarna och kostnadsberäkningarna rörande ifrågasatta hamnanläggningarna vid Ellöse fjord med Malösundet och Björnsunds-fjorden samt Risö-Raftö hade detta arbete, på grund af den knappa tid, som varit för detsamma anslagen, icke ännu hunnit fullbordas; och torde styrelsen först mot slutet af innevarande år blifva i tillfälle lämna redogörelse däröfver.

Hvad anginge utredningarna i afseende å de förhållanden, som kunde vara af betydelse för bedömandet af inlandsbanans ekonomiska bärighet, föreläge dylika utredningar i fullt utarbetadt skick allenast beträffande dels banans sträckning mellan Lelångens södra ända och Malung, dels ock sträckningen genom Jämtland, hvilka utredningar blifvit med styrelsens underdåniga skrivelser respektive den 25 april och den 5 september 1906 till Kungl. Maj:t öfverlämnade. Sedan styrelsen vidtagit vissa förändringar i planen för undersökningarna rörande banans sträckning genom Jämtland, hvilka föranledts af förenämnda, med underdåniga skrivelser den 5 september 1906 öfverlämnade utredning, samt föreståndaren för styrelsens statistiska kontor erhållit styrelsens uppdrag att afgifva utlåtande, åtföljdt af trafikberäkningar, rörande banans förändrade linjeläge genom Jämtland, öfverlämnade styrelsen de på grund häraf utarbetade nya ekonomiska utredningarna för banan i vidkommande trakter; och skulle styrelsen i det följande åter afhandla de för vissa delar af banan verkställda ekonomiska utredningarna.

De anbefallda utredningarna rörande elektrisk drift särskildt å norra delen af banan hade ännu icke afslutats. Okulär besiktning af en del ifrågasatta vattenfall hade efter järnvägsstyrelsens därom lämnade uppdrag verkställts af aktiebolaget vattenbyggnadsbyrån. Styrelsen hade därefter uppdragit åt bolaget att utarbeta förberedande förslag med ritningar till kraftstationer för en del vattenfall, som ansetts i första rummet böra komma i fråga.

De undersöknings- och utredningsarbeten rörande inlandsbanan, hvilka i öfrigt blifvit af Kungl. Maj:t anbefallda och medgifna, och hvilka blifvit genom styrelsens försorg fullbordade, hafva utgjorts af

dels definitiva dels okulära linjeundersökningar och har en del däraf verkställt på kommuners eller enskildes bekostnad. Rörande de på statens bekostnad definitivt undersökta linjer hafva upprättats profil- och planritningar samt kostnadsförslag (utom för linjen Orsa—Sveg).

I fråga om de grunder, som tillämpats för banbyggnaden, har styrelsen anført bland annat följande.

Man hade sträfvat efter att utstaka linjerna så, att en maximilutning af 10 : 1,000 icke skulle, såvidt möjligt, behöfva öfverskridas. En bana med maximilutning 14 : 1,000 kunde anses tillfredsställande för transport af skogsprodukter, men ej då det gällde att å densamma framforsla malm. Den hittills verkställda ekonomiska utredningen syntes emellertid gifva vid handen, att föga utsikter funnes för transport af malm i större skala från nu kända malmfält i Norrland till järnverken i Värmland och bergslagen, enär transporten sjöledes torde ställa sig billigare, och torde detta ännu mer blifva fallet, om fördjupning af farleden genom Trollhätte kanal skulle komma att utföras. Då det likväl icke borde hållas för osannolikt, att malmtransport kunde komma till stånd till tvärbanan genom Jämtland eller eventuellt till järnbruk i Dalarne eller Gästrikland, hade styrelsen förutsatt, att den nu definitivt undersökta delen af inlandsbanan norr om Sveg byggdes med användande af en största stigning af 10 : 1,000. För linjen söder om Orsa syntes däremot skarpare stigningar än 10 : 1,000 — helst dock icke för södergående tåg — kunna utan allt för stora olägenheter användas. Enligt styrelsens uppfattning torde emellertid dylika skarpare stigningar icke böra användas på andra ställen, än där afsevärda inbesparingar med afseende å längd och terrasseringskostnader kunde åstadkommas.

Terrängen å sträckan norr om tvärbanan genom Jämtland, där järnvägen tänkts skola framgå, vore i allmänhet sådan, att i det stora hela linjen kunnat framdragas med maximilutning 10 : 1,000 utan synnerlig afvikelse från hufvudriktningen för afsevärdt längre sträckor och utan allt för stora terrasseringsarbeten. Endast på få ställen skulle man med användande af maximilutning 14 : 1,000 kunna i någon afsevärd mån förkorta linjen eller minska terrasseringskostnaderna, men då hvarje användande af sådan lutning på viss del af linjen skulle ned-sätta trafikförmågan å lång sträcka af banan, hade styrelsen ansett sig icke böra å nu ifrågakvarande del af banan låta utföra definitiva undersökningar med beräknad maximilutning af 14 : 1,000. Äfven söder om

nämnda tvärbana fram till Sveg hade terrängen befunnits vara sådan, att minskad längd och minskade terrasseringsarbeten icke i nämnvärd grad skulle kunna åstadkommas genom användande af maximilutningen 14:1,000 annat än vid öfvergången öfver vattendelaren mellan Ljusne älf och Ljungan, där också ett alternativ med sådan lutning blifvit uppstakadt. Söder om Orsa och ned till bohuslänska kusten, å hvilken sträcka terrängen i allmänhet vore betydligt mera bruten, hade däremot alternativa linjer med beräknad maximilutning af 14:1,000 uppstakats på åtskilliga sträckor.

Med maximilutning af 10:1,000 och 14:1,000 afsåges, att sådan maximilutning tillämpats å delar af linje, liggande i kurvor med minimiradie 400 meter, men att i kurvor med större radie skarpare maximilutning användts ända upp till 11,9:1,000 respektive 15,9:1,000 i rakspår på sådant sätt, att tågmotståndet ingenstädes öfverstege det, som förorsakades af bana med maximilutning 10:1,000 respektive 14:1,000, liggande i kurva med 400 meters radie.

Beträffande kurvförhållandena å banan hade man vid de nu verkställda undersökningarna såsom minsta radie användt 400 meter. På ett och annat ställe dels vid ingång till station, dels ock på fria banan torde dock enligt styrelsens uppfattning undantagsvis något mindre radier kunna tillåtas, enär man genom användande af sådana radier skulle i afsevärd mån kunna minska eljest mycket stora terrasseringsarbeten.

Med anledning af uttalande, som gjorts af chefen för generalstaben, hade vid undersökningarna förutsatts ett största afstånd mellan mötesplatser af 15 kilometer och mellan vattentagningsställen af 35 kilometer. — Afståndet mellan fripålarna å mötesplats hade satts till minst 350 meter.

För hela linjen hade föreslagits räler med en vikt af 34 kilogram per meter.

Utgifterna för administration, arbetsredskap m. m. hade beräknats till 15 % af öfriga kostnader för banan med undantag dock för den sammans nordligaste del, för hvilken man, med hänsyn till dels de obodda trakter, banan skulle genomlöpa, dels det hårda klimatet och den korta arbetstiden per dag under stor del af året, som, enligt hvad erfarenheten vid statsbanans Gellivare—Riksgränsen byggande gifvit vid handen, afsevärdt hindrade arbetenas bedrifvande, ansett sig böra för ifrågavarande post upptaga 18 procent.

Med anledning af bestämmelser i Kungl. Maj:ts nådiga bref

den 16 februari 1903 rörande tjänstledighet med bibehållen aflöning och reseersättning åt schaktmästare och materialvakter vid statens järnvägsbyggnader äfvensom i fråga om beredande af bättre bostäder och anskaffande af böcker och tidningar åt de vid järnvägsbyggnaderna anställda arbetare hade beräknats vissa belopp, som med ledning af den erfarenhet, man i detta afseende vunnit vid den under byggnad varande statsbanan genom Bohuslän, och med hänsyn till de vidt skilda förhållanden, hvarunder olika delar af inlandsbanan skulle komma att byggas, upptagits till 20,000 å 50,000 kronor per miljon af öfriga anläggningskostnader.

Rullande materiel hade beräknats till 7,500 kronor per kilometer.

För jordlösen med mera hade styrelsen icke upptagit några belopp, enär styrelsen föreställde sig att, om Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade, att ifrågavarande järnväg skulle anläggas på statens bekostnad, därvid komme att, liksom vid anläggning af statsbanor under senare åren ägt rum, uppställas såsom villkor, att statsverket icke drabbades af några kostnader för jordlösen, skadeersättningar och dylikt.

Vidkommande kostnadsförslagen för de olika bansträckorna vore desamma uppgjorda under förutsättning, bland annat, att byggandet af banans olika delar finge äga rum under en tillräckligt lång tidrymd, så att ej arbetena genom forcering fördyrades, och att anslagsbeloppen fördelades på de olika byggnadsåren så, att arbetena kunde bedrivas ekonomiskt. Styrelsen ansåge sig jämväl böra framhålla, att, med den tendens till stegring i arbets- och materialpris, som allt mer gjorde sig gällande, de nu gjorda kostnadsberäkningarna tydligen icke kunde läggas till grund för de delar af inlandsbanan, som komme att byggas först efter ett eller annat tiotal år.

Samtliga i kostnadsförslagen ingående arbeten och anordningar vore beräknade att utföras med den soliditet och omsorg, hvarmed enligt styrelsens förmenande statsbanebyggnader borde utföras.

Jag öfvergår nu till att lämna en kortfattad redogörelse för de verkställda linjeundersökningarna, därvid följande af järnvägsstyrelsen i dess skrifvelse den 13 mars 1907 gjord indelning.

Rörande linjernas längd och kostnader för deras byggande hänvisas till en härvid fogad tabell (*Bil 1*).

I fråga om linjernas beteckning å bifogade kartor hänvisas till de å kartorna befintliga anteckningar.

A. Definitiva undersökningar, utförda på statens bekostnad.

1:o) *Linjen Ellöse (Morlanda)—Hogstorp.*

Denna linje går från Morlanda i närheten af den vid Ellöse fjord såsom slutpunkt för inlandsbanan alternativt förutsatta hamnen, öfver Rapön och Flatön, förbi Dragsmarks och Bokenäs kyrkor och söder om Skredsvik fram till Hogstorp station å längdbanan genom Bohuslän.

Lutningsförhållandena äro i allmänhet tämligen gynnsamma, och skarpare lutning än 10 : 1,000 erfordras ingenstädes; i stor utsträckning hafva användts kurvor med minsta tillåtna radie, 400 meter.

2:o) *Linjen Smedberg—Grinås—Krokstad—Gesäter—Södra Bön—Ed—
Kråkhult—Billingsfors.*

Denna linje är framdragen från en plats i närheten af Smedbergs vaktstuga å längdbanan genom Bohuslän (omkring 4 kilometer norr om Munkedal station), väster om Kärsjön och tätt intill denna sjö i dess norra del samt vidare längs Örekilsälvens dalgång förbi Krokstad, Gesäter och Södra Bön fram till Dalslands järnväg, strax väster om Ed station vid södra ändan af Stora Le; vidare utmed nämnda järnväg till Kråkhult och därifrån norr om Vängsjön, söder om sjön Grann och norr om Ivägsjön till Billingsfors station å Uddevalla—Lelångens järnväg, efter att omkring 2 kilometer söder därom hafva på bro korsat nämnda järnväg.

Lutningsförhållandena på denna linje äro på det hela taget gynnsamma, så att skarpare lutning än 10 : 1,000 icke behöft nyttjas. Kurvor med minimiradie hafva på grund af den oregelbundna terrängen måst användas i stor utsträckning.

En under år 1905 definitivt uppstakad linje från *Bottna fjord* till *Grinås* har icke i redogörelsen upptagits, då Bottna fjord icke ansetts fullt lämplig såsom slutpunkt för banan.

3:o. *Linjen Saltkällan—Hede—Krokstad.*

Från Saltkällan, 6,1 kilometer norr om Hogstorp station å längdbanan genom Bohuslän, framgår linjen i bergslutningarna öster om landsvägen mellan Kviström och Krokstad till närheten af Munkedals bruk, där den gör en stor sväng mot nordost in till Vassbotten och

efter öfvergång af Munkedalsälven därstädes svänger tillbaka mot Björid, hvarefter den följer den från Nyrödsjön på östra sidan om Kärsjön kommande bäcken till förstnämnda sjö och går vidare förbi Åboland, Hult, Hede kyrka och Sörbo fram till den bäck, som utgör Lersjöns aflopp och hvilken följes till Örekilsälven, hvarefter linjen, efter öfvergång af denna älf, förenar sig väster om Krokstads kyrka med den under moment 2:o omtalade linjen Smedberg—Billingsfors.

Linjens lutningsförhållanden äro ogynnsamma; från Saltkällan går den nämligen med nästan oafbruten stigning af 10 : 1,000 i 9 kilometers längd. Om den stora kröken in mot Vassbotten undantages, är linjens hufvudriktning tämligen rak, hvaremot terrängen betingat ofta återkommande kurvor med minimiradien, ehuru i allmänhet af ringa längd.

För att undvika den omtalade stora kröken in till Vassbotten och undgå en vid nu beskrifna sträckning nödvändig 690 meter lång tunnel har en *alternativ* linje utstakats, som skiljer sig från hufvudlinjen midt för Munkedals bruk och går mera rakt i hufvudriktningen Saltkällan—Krokstad öfver Munkedalsälven i närheten af Björid; linjen blefve visserligen enligt detta alternativ 0,8 kilometer kortare, men maximistigning af 14 : 1,000 måste däremot förutsättas från Saltkällan, till dess linjen passerat förbi Björid, hvarvid linjen på en längd af 6,1 kilometer skulle höja sig 80 meter.

Den alternativa linjen, å hvilken äfvenledes måst i stor utsträckning användas kurvor med 400 meters radie, framgår dock i något gynnsammare terräng än hufvudlinjen, ehuru väl terrasseringsarbetena å den förstnämnda i alla händelser äro mycket afsevärda, hvarjämte kostnaden för vattengenomloppen blifva betydligt större än i hufvudlinjen, i det att öfvergången öfver Munkedalsälven kräfver en bro med större såväl spännvidd som höjd öfver vattnet jämte viadukt på båda sidor om själfva vattendraget.

4:o. *Linjen Risö-Raftö (Kragenäs)—Långevall—Gesäter (Berg).*

För utrönande af lämpligaste sträckningen för inlandsbanans framdragande från den vid Risö-Raftö förutsatta hamnplatsen har en linje blifvit definitivt undersökt från den i närheten af nämnda hamnplats belägna stationen Kragenäs på längdbanan genom Bohuslän med anslutning till linjen Smedberg—Billingsfors i närheten af Gesäters kyrka.

Denna linje framgår från Kragenäs förbi Lurs kyrka, öfver sydligaste ändan af Nedre Bohlsjön, förbi Lifveröd, Poderöd och Skramme-

stad, öfvergår den från Öfre Bohlsjön kommande bäcken omkring en kilometer öster om sistnämnda sjö och fortsätter strax söder om Hofsäter förbi Torp till Långevall, där linjen går öfver vattendraget mellan Södra och Norra Bullaresjöarna. Härifrån följes östra stranden af Södra Bullaresjön förbi Botten till Rimseröd, hvarefter linjen, efter öfvergång af Kynne älf i närheten af Esperöd, uppkommer på och går tvärs öfver Kynne fjäll samt ned på dess östra sida för att i närheten af Gesäters kyrka förena sig med linjen Smedberg—Billingsfors.

Linjen är uppstakad med en maximilutning af 10 : 1,000, hvilket lutningsförhållande måst användas i mycket afsevärd utsträckning. Till följd af de stora nivåkillnader, linjen måste öfvervinna, hafva högst betydande afvikelser från hufvudriktningen nödvändiggjorts, hvarjämte på grund af terrängens brutna och oregelbundna beskaffenhet kurvor med minimiradien måst användas i mycket stor utsträckning, i följd hvaraf linjen blifvit icke mindre än omkring 77 procent längre än det raka afståndet mellan dess ändpunkter.

För att förkorta linjen har en *alternativ* sträckning för densamma uppstakats med maximilutning 14 : 1,000, hvilken skiljer sig jämförelsevis obetydligt från hufvudlinjen på sträckan mellan Kragenäs och Lifveröd, men från sistnämnda plats går på en genare väg förbi Torgerslund och Jonsbo, på södra sidan om Öfre Bohlsjön, fram till närheten af den punkt, där hufvudlinjen skär den förut omtalade, från Öfre Bohlsjön kommande bäcken, och sedermera nära intill sistnämnda linje förbi Långevall och utmed östra stranden af Södra Bullaresjön till Botten, hvarest linjen svänger och går med rak sträckning förbi Tegen till Kynne älf i närheten af Esperöd för att sedan med obetydliga afvikelser följa hufvudlinjen till anslutningen med linjen Smedberg—Billingsfors i närheten af Gesäters kyrka.

Äfven å denna sträckning äro lutningsförhållandena mycket ogynnsamma. Ehuru jämväl på denna alternativa linje mycket betydande afvikelser från hufvudriktningen måst göras, har den dock blifvit 6,5 kilometer kortare än hufvudlinjen.

5:o. *Linjen Södra Bön—Skotterud—Kråkhult.*

För att undvika den betydande krök, som förorsakas af linjens framdragande till Ed station vid södra ändan af Stora Le i den förut beskrifna sträckningen Smedberg—Södra Bön—Ed—Kråkhult—Billingsfors, har en alternativ sträckning uppstakats från Södra Bön förbi

Skotterud till Kråkhult, hvilken alternativa linje skiljer sig vid Södra Bön från hufvudlinjen, går förbi Skotterud och Kolslätt fram till Dalslands järnväg, som korsas, hvarefter linjen åter förenar sig med hufvudlinjen i närheten af Kråkhult.

Denna alternativa linje, som är uppstakad med en maximilutning af 10 : 1,000 och i hvilken stigningar af afsevärd längd icke förekomma, har gynnsamma såväl lutnings- som krökningsförhållanden.

Korsningen med Dalslands järnväg är tänkt utförd på sådant sätt, att nämnda bana omlägges och höjes så mycket, som erfordras, för att inlandsbanan skall kunna dragas under densamma. Enär med nämnda järnväg gemensam station icke kan anordnas, måste förbindelsen mellan båda banorna åstadkommas genom ett särskildt spår.

Linjen, som icke berör vare sig Ed station eller Stora Le, är 4,0 kilometer kortare än hufvudlinjen.

Innan jag öfvergår till redogörelsen för de inom Dalsland och Värmland definitivt undersökta sträckningarna, torde jag här få omnämna de tidigare inom dessa trakter verkställda undersökningarna.

I sådant hänseende erinras först om civilingenjören Winells förut omnämnda undersökningar. Beträffande dessa har järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 31 januari 1903 anfört i hufvudsak följande.

Såsom järnvägens slutpunkt å bohuslänska kusten hade af Winell ifrågasatts Strömstad eller alternativt Uddevalla, och skulle i förra fallet järnvägen framdragas öfver Skee station å längdbanan genom Bohuslän förbi Valex och Ång, norr om Bohlsjöarna, förbi Långevall, Tegen och Gesäter till Ed station å Dalslands järnväg samt vidare till trakten af sjön Grann. Därifrån och till närheten af Karlanda kyrka hade linjen alternativa sträckningar nämligen *dels* väster om sjön Lelången förbi Torrskogs kyrka, Lennartsfors bruk och Fölsbyn, *dels* öster om samma sjö förbi Billingsfors och Bengtsfors till Gustafsfors bruk samt därifrån *antingen* förbi Blomsjöarna med anknytning söder om Fölsbyn med det västra alternativet *eller* öck förbi Silbodäl och Årjeng till närheten af Karlanda kyrka, där linjerna förenade sig. Från Karlanda skulle järnvägen framgå väster om Järnskogs kyrka till stationen Åmot å nordvästra stambanan och vidare förbi Torsby antingen till Malung station å delen Brintbodarna—Limedsforsen af Mora—Vänerns järnväg, eller till trakten af Fors å samma bandel. För sträckan Torsby—Malung hade undersökts såväl en linje förbi Ekshärads kyrka, Stackerud, Näsberg, Liss Skogsåsen och Glimsjön som ock en linje i mera västlig

riktning förbi Vägsjöfors till närheten af Norra Ny kyrka samt därifrån ned genom Klarälvens dalgång förbi Torp till trakten af Halgås nedlagda bruk, där förening med nyssnämnda alternativa linje vore afsedd att äga rum. Vidkommande järnvägens framdragande från Torsby till Fors hade ifrågasatts antingen en sträckning öfver Ekshärad och Klarälven vid Kårebol och vidare uppefter Klarälvens och Femtåns dalgångar samt väster om Nissången eller ock en sträckning förbi Vägsjöfors till Klarälvens västra strand i närheten af Torp och därifrån uppefter nyssnämnda dalgångar.

Därest Uddevalla skulle blifva järnvägens slutpunkt, hade man tänkt sig att till närheten af Bengtsfors begagna sig af den smalspåriga Uddevalla—Lelångens järnväg, dock efter densammas ombyggande till bredspårig, samt från Bengtsfors använda den från Strömstad ifrågasatta linjen med samma alternativa lägen på de olika sträckorna som denna.

Uti sin ofvannämnda underdåniga skrifvelse den 5 april 1905 har järnvägsstyrelsen rörande resultatet af den genom styrelsens försorg verkställda undersökningen för inlandsbanan å sträckan mellan Lelångens södra ända och Malung meddelat, att följande olika hufvudsträckningar för banan ansetts kunna komma i betraktande, nämligen:

1:o linjen Ed eller Bäcke-fors—Billingsfors—Silbodal—Karlanda—Åmot—Sälboda—Fryksände—Ekshärad—Malung (*Silbodalslinjen*);

2:o linjen Ed—Torrs-kog eller också Bäcke-fors—Billingsfors och Torrs-kog—Lennartsfors—Karlanda—Åmot—Sälboda—Fryksände—Ekshärad—Malung (*Lennartsforslinjen*);

3:o linjen Ed eller Bäcke-fors—Billingsfors—Ottebol—Sälboda—Fryksände—Ekshärad—Malung (*Ottebolslinjen*), och

4:o linjen Ed eller Bäcke-fors—Billingsfors—Edane—Sunne—Ekshärad—Malung (*Edanelinjen*).

Jämte det styrelsen närmare beskref nämnda fyra linjer äfvensom vissa alternativa sträckningar till desamma, däribland det så kallade Blomsjöalternativet, hvilket skilde sig från Silbodalslinjen söder om Gustafs-fors bruk och, efter att hafva framgått förbi Blomsjöarna, i närheten af Karlanda kyrka anknöte till Silbodalslinjen, förklarade styrelsen, att styrelsen, med hänsyn till svårigheten att endast på grundvalen af resultatet af den okulära undersökningen rörande linjerna öfver Silbodal, Lennartsfors, Ottebol och Edane, hvilka sammanföle å sträckan Ekshärad—Malung, intaga en bestämd ståndpunkt i afseende på hvilken eller hvilka af berörda linjer och de af styrelsen angifna alternativ

borde, såvidt anginge sträckan Lelångens södra ända—Tönnet, göras till föremål för definitiv undersökning, funne föregående utredning af de olika linjernas ekonomiska bärighet erforderlig.

Efter det sådan utredning verkstälts, har järnvägsstyrelsen med underdånig skrifvelse den 25 april 1906 öfverlämnat densamma och därvid anført, att bruttoinkomsterna för de olika sträckningarna beräknats blifva per bankilometer:

- för Lennartsforslinjen öfver Bäckefors 3,093 kronor och öfver Ed 2,976 kronor;
- » Silbodalslinjen öfver Bäckefors 2,992 kronor och öfver Ed 2,985
 - » Blomsjöalternativet (som skulle blifva 2 à 4 kilometer längre än Silbodalslinjen) öfver Bäckefors 2,948 kronor och öfver Ed 2,944 kronor;
 - » Ottebolslinjen öfver Bäckefors 2,924 kronor och öfver Ed 2,927 kronor; samt
 - » Edanelinjen öfver Bäckefors 2,384 kronor och öfver Ed 2,379 kronor.

För Ottebolslinjen i en något ändrad sträckning beräknades bruttoinkomsterna till respektive 3,073 och 3,059 kronor.

I skrifvelsen anförde styrelsen vidare. På grund af resultatet af den ekonomiska utredningen rörande nämnda linjer funne styrelsen, att Edanelinjen såsom den minst bärkraftiga af samtliga linjer borde lämnas ur räkningen, samt att, med hänsyn till de i Riksdagen gjorda uttalanden vid behandlingen af Kungl. Maj:ts proposition i ärendet till 1906 års Riksdag, Lennartsforslinjen, hvars längd mellan Ed och Silboda skulle blifva 157 kilometer och hvilken vore 12 kilometer längre än Silbodalslinjen, icke borde definitivt undersökas. Hvad åter beträffade öfriga linjer, nämligen Silbodalslinjen, det så kallade Blomsjöalternativet och Ottebolslinjen, den sistnämnda i en af styrelsen antydd förändrad riktning väster om sjöarna Edslan, Ömmeln och Mellan Svan, ansåge styrelsen, att Ottebolslinjen borde under alla förhållanden göras till föremål för definitiv undersökning, men att sådan undersökning borde företagas jämväl rörande någon af de västliga sträckorna öfver Silboda och förbi Blomsjöarna, enär, med hänsyn till den obetydliga skiljaktigheten mellan de resultat, som framgått af den ekonomiska utredningen, det måste utrönas, huruvida andra skäl än de rent ekonomiska förefunnes för inlandsbanans framdragande i någon af nyssberörda sträckningar.

Då de af styrelsen förut föreslagna detaljerade undersökningar för nu ifrågavarande del af inlandsbanan, hvilka beräknats draga en

kostnad af 125 kronor per kilometer, icke afsett mer än en linje, måste, därest alternativa linjer skulle definitivt undersökas, härför erforderliga belopp anvisas utöfver hvad styrelsen i sin ofvanberörda underdåniga skrifvelse den 15 december 1905 äskat. Under erinran att i de af styrelsen beräknade kostnader för fullständiga undersökningar rörande inlandsbanan inginge ett belopp af 38,750 kronor för detaljerad undersökning af sträckan Lelångens södra ända—Malung, 310 kilometer à 125 kronor, samt att, för den händelse dylik undersökning skulle verkställas för såväl Ottebolslinjen som ock den ena af de båda linjerna öfver Silbodal och förbi Blomsjöarna, undersökningen af en alternativ linje mellan Billingsfors och Sälboda, å hvilken sträcka med en längd af omkring 120 kilometer de tre linjerna skilde sig från hvarandra, skulle draga en kostnad efter nyss angifna beräkningsgrund af 15,000 kronor, hemställde styrelsen i underdånighet, att Kungl. Maj:t täcktes besluta hvilken eller hvilka af ifrågavarande linjer mellan Ed och Malung, som skulle göras till föremål för definitiv undersökning, samt att, därest såväl Ottebolslinjen som ock en af de västra alternativa sträckningarna beslutades skola undersökas, förberörda belopp, 15,000 kronor, måtte ställas till styrelsens förfogande af det utaf Kungl. Maj:t vid 1906 års Riksdag äskade anslag å 27,000 kronor för undersökning af bland annat alternativa linjer i Värmland.

Såsom redan nämnts, anbefallde Kungl. Maj:t undersökning af alternativa linjer.

6:o. *Linjen Billingsfors—Gillberga—Glafva—Fröbol—Ottebol.*

Denna linje går från Billingsfors station väster och norr om Laxsjön, Haresjön, Edslan, Ömmeln och Väster Svan till Sillingeby och Långserud, följer så den från sjön Aspen kommande ån, går norr om Gillberga kyrka samt vidare förbi Helgebol, Hällsbäck, Stömne och Sölje, längs Glafs fjordens västra strand, förbi Hillringsberg till Bergsviken, där den aflägsnar sig från stranden för att, efter att hafva passerat väster om Glafva kyrka, åter närma sig stranden vid Stubberud och sedan följa densamma förbi Älgå till Fröbol; efter att vid sistnämnda plats hafva öfvergått Sulviken, fortsätter linjen förbi Bergskungsgård till Ottebol station å nordvästra stambanan.

Lutningsförhållandena äro ogynnsamma mellan Billingsfors och Rönningen vid norra ändan af Väster Svan, hvarest dock större lutning än 10 : 1,000 icke behöft användas. Med en maximilutning af 14 : 1,000 skulle på åtskilliga ställen anläggningskostnaderna kunnat nedbringas, men då någon afsevärd minskning i väglängd icke torde vara att vinna

med en sådan skarpare lutning, har särskild linje med tillämpning af densamma icke ansetts böra försökas.

Linjens krökningsförhållanden äro mindre gynnsamma, hvarjämte kurvor med minimiradien — 400 meter — måst användas i stor utsträckning.

7:o. *Linjen Billingsfors—Bengtsfors—Lelångens strand—Gamrud—Aborretjärn—Braxetjärn—Silbodal—Koppom—Åmot.*

Denna linje framgår från Billingsfors, öster om Bengtsbrohöljen, förbi Bengtsfors, längs östra stranden af Lelången, förbi Gamrud, Aborretjärn och Braxetjärn till Gustafsfors och vidare längs västra stranden af sjön Västra Silen till Silbodal och Årjäng, hvarefter linjen fortsätter förbi och öster om Våxlandatjärn samt Karlanda kyrka till Järnskogs kyrka och vidare förbi Koppoms bruk och Rudsgården samt mellan sjöarne Ränken och Hugn till Åmot station å nordvästra stambanan med ingång till densamma från söder.

För att om möjligt undvika de svåra terrängförhållandena längs Lelångens strand har en *alternativ* sträckning för denna linje uppstakats, som skiljer sig från hufvudlinjen vid Bengtsbrohöljens södra ända och går med en östligare sträckning längs Svärdlången på dess västra sida, korsar hufvudlinjen vid Gamrud och följer Lelångens strand förbi Keskiken fram till den i närheten af nämnda strand liggande Braxetjärn, där den förenar sig med hufvudlinjen.

Då det emellertid visat sig, att detta alternativ, hvilket skulle kräfva ungefär samma anläggningskostnad som motsvarande del af hufvudlinjen, skulle blifva 3,3 kilometer längre än denna samt därtill erbjuda för Bengtsfors samhälle mycket ogynnsamt stationsläge, så synes skäl icke förefinnas att närmare pröfva detta alternativ.

Den nu beskrifna hufvudlinjen har gynnsamma lutningsförhållanden, och skarpare lutning än 10 : 1000 erfordras icke. Af det under linjen n:o 6 angifna skäl har någon sträckning med maximilutning 14 : 1,000 icke uppstakats.

Linjen framgår mellan Billingsfors och Koppoms bruk med tämligen rak hufvudriktning, men gör från sistnämnda plats en betydande krök mot öster till Åmot station, hvarjämte på linjens södra del mellan Billingsfors och Silbodal äfvensom på den norra mellan Rudsgården och Åmot kurvor med minimiradien hafva i stor utsträckning måst användas, hvaremot linjen mellan Silbodal och Rudsgården kunnat gifvas mycket gynnsamma krökningsförhållanden.

8:o. *Linjen Koppom—Ottebol.*

För att korsa nordvästra stambanan på en östligare än Åmot och närmare Arvika belägen punkt och samtidigt föra linjen närmare Glafs-fjorden har mellan Koppom och Ottebol station definitivt undersökts en alternativ linje, som är framdragen från Koppom, förbi Hallebolstorp och Växvik, söder om sjön Ränken strax norr om Sulvikens innersta del fram till Ottebol station.

Till följd af den stora höjden å vattendelaren mellan den förbi Järnskog flytande älven och sjön Ränken hafva å denna linje måst förutsättas maximilutningar af 14:1,000, hvadan lutningsförhållandena äro mindre goda, hvilket äfven är fallet med krökningsförhållandena, som dock äro fördelaktigare än de, som förekomma å förut omtalade sträckning förbi Rudsgården till Åmot.

I fråga om undersökning af en linje öfver Arvika se under n:o 32.

9:o. *Linjen Åmot—Sälboda—Torsby(Fryksände)—Utterbyn—Ekshärad—Tönnet—Malung.*

Denna linje framgår från Åmots station på Nysockensjöns norra sida, förbi Sälboda och Gunnarskogs kyrka, söder om Tvärud, öster om sjön Treen, väster om Mangen, söder om Kymmen till Brandsbol, omkring 5 kilometer norr om Gräsmarks kyrka. Därifrån går linjen upp efter Rott-naälf till närheten af Mårbacken och vidare längs Grunna älf till Torsby vid Frykensjöarnas norra ända och därefter öfver vattendelaren mellan Fryksdalen och Klarälfven till Ekshärads kyrka samt öfver Klarälfven i närheten af Tönnet, förbi Halgå och Liss Skogsåsen till Västra Dal-älfven, som öfvergås strax nordväst om Malungs kyrka, hvarefter an-slutning sker vid Malung station till järnvägen Brintbodarna—Malung—Limedsforsen.

Å linjen förekomma synnerligen ogynsamma lutningsförhållanden, ehuru väl lutningar skarpare än 10:1,000 icke behöft användas. Terräng-förhållandena hafva betingat mycket betydande afvikelser från en mellan ändpunkterna tänkt rak linje; så till exempel ligger linjen vid Sälboda och Grinnemo 8 kilometer till höger, i närheten af Mårbacken 5 kilo-meter till vänster samt vid Ekshärads kyrka till och med 23 kilometer till höger om sagda raka linje. Därjämte hafva kurvor med minimi-radien måst användas i stor utsträckning. Den utstakade linjens längd har härigenom blifvit icke mindre än 44 procent längre än raka linjen Åmot—Malung.

10:o. *Linjen Ottebol—Sälboda.*

För åstadkommande af förbindelse mellan den under 9:o omtalade linjen och de förut afhandlade sträckningarna Billingsfors—Gillberga—Glafva—Ottebol samt Koppom—Ottebol har en linje uppstakats från Ottebol mellan Nysockensjön och Bergsjön, förbi Brättne fabriker till Sälboda, i hvars närhet anslutning sker till linjen Åmot—Sälboda—Ekshärad—Malung. Denna linje har gynnsamma såväl lutnings- som krökningsförhållanden.

11:o. *Linjen Utterbyn—Vägsjöfors—Norra Ny—Rya Fäbodas—Malung.*

Denna linje skiljer sig från ofvanberörda linje, Åmot—Sälboda—Torsby—Utterbyn—Ekshärad—Tönnet—Malung, vid Utterbyn strax efter det Ljusnan passerats, går därpå förbi Fensbol, söder om Vägsjön samt vidare i närheten af Fläskbäcken till Ruskåsberg och Bredmosstjärn. Därefter fortsätter linjen ned till Klarälfsdalen och går på Klarälvens södra sida fram till Ljusnäs, i hvars närhet älven korsas. Förbi Munkebol och längs Femtåns östra strand går linjen därefter förbi Backadammen till Rya fäbodas, stax norr om gränsen mellan Värmland och Dalarne, samt fortsätter norr om Rönnhällsjön, söder om Nisterlingen och genom Gärdås till Västra Dalälven, som korsas i närheten af Idbäck. Därefter förenar sig linjen med järnvägen Brintbodarna—Malung—Limedsforsen vid Norra Mon, väster om Malung station, äfvensom strax därpå med den härnadan omnämnda sträckningen mellan Malung och Orsa. För att öfvervinna nivåskillnaderna mellan olika punkter å delen Vägsjön—Klarälven—Backadammen måste maximilutning 14 : 1,000 användas på längre sträckor. Likasom sträckningen öfver Ekshärad är äfven nu ifrågasvarande linje ofördelaktig med hänsyn till krökningsförhållandena. Så till exempel ligger linjen vid Rya fäbodas till och med 24 kilometer till vänster om den tänkta raka linjen mellan Åmot och Malung, men är dock i detta hänseende fördelaktigare än nyssnämnda sträckning öfver Ekshärad, enär den är 2,7 kilometer kortare än denna.

Beträffande inlandsbanans sträckning genom Dalarna och södra delen af Härjedalen torde böra erinras om järnvägsstyrelsens ofvan-nämnda skrifvelse den 31 december 1904, i hvilken redogörelse lämnas för undersökningarna rörande järnvägarna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och

Mora—Brintbodarna—Malung. Af denna redogörelse framgick i hufvudsak 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. Beträffande bansträckan Mora—Brintbodarna mötte i tekniskt afseende icke hinder mot användande för inlandsbanan af en del af denna sträcka, nämligen bandelen mellan Mora och Gäfvunda station, belägen närmast norr om Brintbodarna. Med anledning häraf hade undersökningar verkställt 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 förbindelsespår mellan Orsa—Mora Noret och Dalälven, 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 ifrågakommande 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 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.

Såsom möjlig sträckning för en järnväg mellan Malung och Sveg omnämnde styrelsen äfven en västligare linje, gående från Malung: antingen väster om sjöarna Öje, Vänjan och Myckelsjön till Älfdalen samt därifrån utefter Rotälven och Rottnesjön förbi Lillherrdal till Sveg, eller ock till Limesforsen samt vidare förbi Transtrand, Särna och Lillherrdal till Sveg.

12:o. *Linjen Malung—Vänjan—Oxberg—Våmhus med anslutning till Orsa—Härjedalens järnväg vid Orsa Norra, 3,2 kilometer norr om Orsa station.*

Linjen går från Malung väster om Öjesjön till Öje kapell och vidare till Vänjans kyrkoby. Därifrån fortsätter linjen upp efter Kräggån, väster om Myckelsjön, öster om Bosseldal, söder om Axisjön, förbi samt söder om Oxberg och Gopshus byar till Mora—Älfdalens järnväg, som korsas i närheten af Hökberget. Efter att strax därpå hafva korsat Östra Dalälven, går linjen förbi Björka fäbodas, norr om Ättjärn, förbi Kummelnäs och Våmhus, norr om Orsasjön och genom Hansjö by fram till Ore älf, som linjen öfvergår omedelbart nedanför den i densamma anlagda kraftstationen, hvarefter anslutning sker till Orsa—Härjedalens järnväg vid en punkt, belägen 3,2 kilometer norr om Orsa station.

Linjens lutningsförhållanden äro mycket ogynnsamma. Maximistigningen å denna linje är 10 : 1,000. Äfven krökningsförhållandena äro mycket ogynnsamma, i det att linjen måst göra betydande afvikningar från hufvudriktningen, hvarjämte den äfven i detalj är afsevärdt krokig.

För att i någon mån minska terrasseringsarbetena vid Axisjön samt å sträckan mellan densamma och korsningen med Mora—Älfdalens järnväg har en *alternativ* linje med maximilutning 14 : 1,000 uppstakats, som följer den förut beskrifna linjen på för det mesta mycket kort afstånd från densamma, hvarigenom dock linjen skulle förkortas med endast 450 meter.

13:o. *Alternativa sträckningar för vissa delar af Orsa—Härjedalens järnväg.*

De undersökningar, som utförts för utrönande af, huruvida ifrågasvarande järnväg skulle kunna ingå såsom en länk i inlandsbanan, hafva ådagalagt, att lutningsförhållandena å denna järnväg äro i alldeles särskild grad ogynnsamma samt att stigningar 14 : 1,000 förekomma i stor utsträckning och ofta på jämförelsevis stor sammanhängande längd. Ehuru banan i stort sedt har en rak sträckning, förekomma dock mycket ofta kurvor af stor längd med minimiradien — 400 meter.

För öfvertagande och omläggning af järnvägen hafva kostnaderna approximativt beräknats till 9,800,000 kronor.

14:o. *Linjen Sveg—Enskäla—Åsarne—Svenstavik—Brunflo.*

Denna linje går från Orsa—Härjedalens järnvägs blifvande station vid Svegs kyrkoby på västra sluttningen af de bergshöjder, som i öster begränsa Solnaåns och Tönningåns dalgångar, upp till Enskäla i närheten af gränsen mellan Härjedalen och Jämtland, vidare förbi Söderhög och Böle fram till sjön Nästeln, längs hvars västra sida linjen framgår för att därefter, sedan Ljungan passerats i närheten af dess utlopp i sjön Älden, gå vidare förbi Åsarne till Svenstavik. Följande Storsjöns östra strand, fortsätter linjen till Hackås, går därifrån förbi Näs kyrka, Stengärde och Tands kalkbruk till Lockne kyrkoplats och ansluter till tvärbanan genom Jämtland vid Brunflo station.

Mellan Sveg och Böle samt mellan Näs kyrka och Lockne kyrkoplats äro linjens lutningsförhållanden ogynnsamma, ehuru större lutning än 10:1,000 icke förekommer; å öfriga delar af linjen äro de däremot goda. Linjens krökningsförhållanden äro mellan Sveg och Böle samt mellan Näs kyrka och Brunflo synnerligen ogynnsamma; å öfriga delar däremot fördelaktiga.

Genom att å sträckan mellan kilometer 15,76 och 57,03, från Sveg räknadt, framdraga linjen närmare Vemån och med användande af max-
imilutningen 14:1,000 skulle, enligt hvad verkställd undersökning gifvit vid handen, linjen förkortas med 5,4 kilometer, hvarförutom terrasseringsarbetena skulle blifva afsevärdt mindre.

15:o. *Linjen Svenstavik — väster om Storsjön — Trångsviken station.*

Linjen skiljer sig vid Svenstavik från den ofvan beskrifna sträckningen öster om Storsjön och framgår förbi Hofvermo, väster om Ovikens kyrka, förbi Månsåsen, Hallen och Våge till Brasta vid Sundsbacksundet. Efter att hafva öfvergått nämnda sund, passerar linjen öster om Stora Drafsjön samt väster om Trångsvikens innersta del och ansluter till tvärbanan vid Trångsviken station.

Större lutning än 10:1,000 förekommer icke, och kunna lutningsförhållandena i allmänhet betecknas som gynnsamma, hvilket äfven kan sägas om krökningsförhållandena, om sträckan mellan Sundsbacksundet och Trångsviken station undantages, enär å denna sträcka förekomma afsevärdt långa och många kurvor med minimiradien, 400 meter.

16:o. *Linjen Brunflo—Kyrkås—Handog—Österåsen—Gulåstjärn—Munkflohögen—Sikås—Gårflon—Ulriksfors.*

Linjen går från Brunflo, förbi och väster om Opesjön, öster om Bringåsen och Kyrkås till Indalsälven, som öfvergåås vid Handog. Därifrån framgår linjen förbi samt öster om Österåsen och Gulåstjärn, öfver Munkflohögen, längs Fyrån till närheten af Sikås by, korsar Sikåsan strax ofvanför dennas inflöde i Hammerdalssjön samt fortsätter förbi Gårflon och Losjön, öster om Russfjärden till Ulriksfors, beläget vid Faxälvens utlopp ur Strömsvattnet.

Ehuru lutningsförhållandena äro ogynnsamma, har dock större lutning än 10 : 1,000 icke behöft komma till användning. Äfven krökningsförhållandena äro mindre fördelaktiga, enär linjen för att kunna öfvergå vattendelaren mellan Indalsälven och Sikåsan måst dragas i en stor båge mot väster, så att den strax söder om Munkflohögen ligger 18 kilometer till vänster om en rak linje mellan Brunflo och Ulriksfors.

Vid Ulriksfors har ett bispår till Strömsunds municipalsamhälle tänkts utgå.

17:o. *Linjen Östersund—Litsnäset—Norderåsen—Gulåstjärn.*

Från Östersund går linjen förbi och på västra sidan om Granbo samt ned till Indalsälven, som korsas i närheten af Litsnäset, hvarefter linjen fortsätter öfver Långån, förbi Lits kyrka till Hårkan, som den öfvergår nära dess utlopp. Härifrån går linjen väster om Håggenås kyrka och Norderåsen för att i närheten af Gulåstjärn ansluta till sträckningen från Brunflo öfver Handog till Ulriksfors.

Lutningsförhållandena äro något, ehuru obetydligt, gynnsammare än å motsvarande del af nyssnämnda sträckning från Brunflo. Skarpare lutning än 10:1,000 förekommer icke.

Krökningsförhållandena äro på det hela taget ogynnsamma, i det att linjen på vissa ställen betydligt afviker från en mellan linjens båda ändpunkter tänkt rak linje. Så till exempel ligger den vid Granbo 5 kilometer till vänster, men däremot redan vid Hårkans öfvergång 6 kilometer till höger om sagda raka linje.

18:o. *Linjen Kvarnlösa—Litsnäset.*

Denna linje utgör fortsättning på den från Svenstavik, väster om Storsjön till Trångsviken station uppstakade linjen, för hvilken här ofvan redogjorts under 15:o.

Nu ifrågavarande linje skiljer sig från tvärbanan genom Jämtland vid Kvarnlösa, 4 kilometer väster om Krokom station å nämnda tvärbana, går därefter fram till Indalsälven strax bredvid Hissmoböle och följer sedan älven på dess norra sida till Litsnäset, där den förenar sig med den ofvan omtalade sträckningen Östersund—Litsnäset—Gulåstjärn.

Linjen, som icke öfvergår någon vattendelare af betydighet, har gynnsamma såväl lutnings- som krökningsförhållanden, ehuru väl till minskande af terrasseringsarbetena kurvor med minimiradien 400 meter rätt mycket användts.

Angående sträckningarna norr om tvärbanan genom Jämtland har järnvägsstyrelsen i skrifvelsen den 28 februari 1907 anført bland annat följande.

Vid den okulära undersökningen för inlandsbanan i dessa trakter hade uppgåtts, förutom en linje genom Kyrkås socken ungefär i den under 16:o angifna riktning, dels en östligare sträckning från Brunflo väster om Hornsjön, Ösjön och Sänsjön till Indalsälven, där öfvergång förutsatts vid Skärhällsforsen, samt vidare förbi Alkvattnet, Halasjön och Fyr sjön till Hammerdal, dels ock en linje med sträckning öfver Östersund, Indalsälven vid Näset och vidare antingen utmed Litsjön och Handog för anknytning ofvanför Skärhällsforsen med sträckningen förbi Sänsjön eller ock i nordlig riktning utmed Härkan mot Sandviks-sjön, öfver Gåxsjö och Gisselås till Gårflon.

Af de utaf Kungl. Maj:t anbefallda utredningarna om inlandsbanans ekonomiska bärighet, hvilka styrelsen uppdragit åt föreståndaren för styrelsens statistiska kontor, fil. doktor K. Key-Åberg att verkställa, hade framgått, såvidt desamma afsåge de okulärt undersökta linjerna inom Jämtland, att de båda östliga linjerna, genom Kyrkås socken och förbi Sänsjön, vore öfverlägsna såväl Östersundslinjen som ock den väster om Storsjön undersökta linjen, hvilken skulle från Näliden framgå öfver Aspås, Husås och Härkan, enär de förstnämnda två linjerna, hvilka korsade Indalsälvens hufvudarm ej långt från Litsjön, beredde åtkomst för tillgodogörande af småvirke från större skogsarealer än de två sistnämnda linjerna, hvilkas enda större uppsamlingsbassäng utgjordes af Sandvikssjön. Key-Åberg hade såsom sin åsikt uttalat, att inlandsbanan borde ur allmän skogssynpunkt framför allt nå Litsjön, hvarest erbjödes en mycket god upptagningsbassäng för virke, samt att banans öfvergång

öfver Indalsälven borde äga rum vid Handog, där bättre tillfälle skulle erbjudas för uppsamling i därvarande lugnvatten af virke än vid Skärhällsforsen, äfvensom att banan från Handog norrut borde dragas cirka 10 kilometer längre åt väster än ofvan oförmälda linje mellan Skärhällsforsen och Hammerdal. Genom en dylik västligare sträckning skulle banan, enligt hvad Key-Åberg vidare framhållit, komma in i det central-jämtska siluområdet och blifva förmånligare ur landtbruks-synpunkt.

Med anledning af resultatet af de sålunda utförda ekonomiska utredningarna hade linjen blifvit från Handog dragen i nära nordlig riktning in i det anmärkta siluområdet.

Sedan verkställd okulär undersökning visat, att en sträckning från Österåsen öster om den betydliga höjden Trekilen förbi Lorås till Hammerdal icke utan synnerligen stora krökar skulle kunna följas med användande af maximilutning 10:1000, hade Kyrkåslinjen uppstakats med ofvan under 16:o angifven sträckning väster om nämnda höjd Trekilen.

Hvad järnvägens förbindelse med Hammerdalssjön beträffade, så kunde denna vid Prestbodarne med lätthet förmedlas genom ett stick-spår till själfva sjön. Därest en sådan förbindelse icke skulle anses tillfredsställande, kunde linjen erhålla en östligare riktning, därvid den, efter att två gånger hafva passerat Fyrån, sista gången i närheten af Åsens by, framdroges genom Mo by och vidare öfver Hammerdalssjön vid Tandmyrskäret, hvarefter den, följande landsvägen till Strömsund, på dess östra sida fortsatte för att vid Gisselås öfvergå landsvägen och inkomma å hufvudlinjen; men komme en dylik sträckning sannolikt att medföra vägförlängning och ökade anläggningskostnader, detta senare med anledning af den dyrbara öfvergången vid Tandmyrskäret.

Utom ofvan under 17:o angifna sträckning hade en västligare linje utstakats, och ginge denna linje, som skilde sig från berörda sträckning vid Långtjärn, strax norr om nämnda tjärn öfver landsvägen till Ström samt fortsatte mot nord-nordväst förbi och på västra sidan om Häggenås genom Huseby och vidare på östra slutningen af Hårkans dalgång samt med nordlig hufvudriktning mot Norderåsens by. Efter att hafva passerat väster om denna by, svängde linjen mot nordost och ginge förbi Sverktjärn fram emot Gulåstjärn, i hvars närhet den förenade sig med den från Handog kommande linjen.

Nu anmärkta och en del andra allenast okulärt undersökta linjer inom Jämtland finnas här nedan upptagna under n:ris 23:o—29:o.

19:o. *Linjen Ulriksfors—Ljöfberga—Hoting—Dorotea—
Råsele—Dalasjö.*

Linjen framgår från Ulriksfors, beläget vid Faxälfvens utflöde ur Strömsvattnet, längs sydöstra sluttningen af höjderna Kvarnberget, Libacken och Svartåsen till Ljöfberga vid södra ändan af Flåsjön. Passerande mellan Lilla och Stora Hällvattnet på gränsen mellan Jämtland och Ångermanland och vidare väster om Stora Skirsjön, når linjen där-
efter Tåsjö älf, omkring 2 kilometer ofvanför Hoting, hvarefter, sedan vattendelaren mellan Tåsjö- och Rörströmsälfvarne passerats, sistnämnda älf öfvergås vid Rörström. Härifrån följer linjen landsvägen till Bergvattenån, som öfvergås invid Dorotea kyrkoplats, inom Västerbottens län, och går vidare norr om Mårdsjön, öfver Ångermanälfven vid Råsele samt fram till Dalasjö, omkring 13 kilometer sydost om Vilhelmina kyrka. — Linjen följer i hufvudsak den sträckning, som år 1903 blifvit okulärt undersökt.

Lutningsförhållandena äro gynnsamma, så att starkare stigning än 10:1,000 icke behöft användas, och förekommer detta lutningsförhållande icke på längre sammanhängande sträcka. Krökningsförhållandena äro äfven gynnsamma, så till vida som större afvikelse från raka linjen mellan ändpunkterna endast förekommer vid kringgåendet af Skirsjöarne på nedgången till Tåsjöälfven. Däremot måste kurvor med minimiradien — 400 meter — ofta användas på den inom Ångermanland liggande delen af linjen.

20:o. *Linjen Dalasjö—Stor Uman—Sorsole—Kasker.*

Från Dalasjö följer linjen Vojmåns dalgång förbi Bäsksle och öfver Bäsksån samt går vidare till västra sidan af Olofsjön. Sedan vattendelaren mellan Vojmån och Ume älf passerats, fortsätter linjen förbi Lönnberg och Hvinliden till sistnämnda älf, som öfvergås omkring 5 kilometer nedanför älfvens utflöde ur Stor Uman. Linjen öfvergår därefter landsvägen från Stensle vid Luspen, omkring 4 kilometer nordväst om Stensle kyrka, och fortsätter förbi Sarfträsk, Stenträsk och Gunnarn samt vidare utefter södra och östra sluttningen af Gunnarberget, Sellmanberget, Lillbokktion och Gubberget till Juktån, som öfvergås strax söder om byn Öfre Lomfors. Härifrån går linjen öster om Käringberget, öfver vattendelaren mellan Juktån och Vindel-

älften fram till sistnämnda älf, som öfvergås i norra ändan af Blattnickselet, hvarifrån landsvägen följes fram till Sorsele kyrkoplats. Från Sorsele går linjen förbi södra ändan af Nedre Gautsträsk, vidare öster om Arresjaure, förbi Gargejaure och Sebnejaure till närheten af byn Kasker vid Skellefte älf. — Äfven här har den år 1903 okulärt undersökta linjen i hufvudsak följts.

Lutningsförhållandena äro mindre gynnsamma, ehuru väl i intet fall en lutning af 10 : 1,000 behöft öfverskridas. Större afvikelser från raka linjen mellan sträckningens ändpunkter förekomma endast vid Stor Umans södra ända, vid Gubberget samt vid Sorsele, hvaremot på flera delar af sträckningen kurvor med minimiradien — 400 meter — kommit till stor användning.

21:o. *Linjen Kasker—Gellivare.*

Sedan linjen öfvergått Skellefte älf, framgår den förbi Njakajaurats, väster om Radnejaure, utmed Gubblijaure samt i både söder och öster om Tjäutjanåive och framkommer, efter att hafva passerat Ribbraurjokk, till Pite älf, som öfvergås vid Plassakårtje. Linjen går vidare väster om Daitavare, förbi Mataluobbal och Tjäura, öfver Naustajokk på västra sidan af Sotaiware samt vidare förbi Sjävajaure fram till Kadnejaure, i hvars närhet den nyanlagda landsvägen mellan Stenträsk och Jokkmokk korsas. Linjen går vidare norr om Suoppatvare och öster om Tjalmejaure fram till Jokkmokks kyrkoplats. Omkring 4 kilometer norr om denna plats öfvergår linjen därefter Lilla Luleälf vid Akkatsfallen, fortsätter öster om Vaikijaure samt vidare till Ligga, hvarifrån den följer Stora Luleälf dalgång till Öfre Liggaforssen, där linjen korsar nämnda älf, hvarefter älfdalen återigen följes, nu på östra sidan, förbi Harsprånget och Porjus till Luleluspen. Från Luleluspen går linjen till norra ändan af Kuosakåbbo samt söder om Hippasrova till Vassarajaure, hvars norra strand följes fram till Gellivare.

Denna linje följer den år 1903 uppgångna linjen å norra slutningen af Suoppatvare men afviker från densamma vid Suoppatjaure, och går därefter i nordlig riktning, under det 1903 års linje går i hufvudsakligen östlig riktning förbi Sjellarim och Vuollerim till Lule älf, som öfvergås vid Porsiforsens öfre ända, samt därefter till Näsbergs håll- och mötesplats å Gellivarebanan.

Äfven på denna linje äro lutningsförhållandena på flera ställen mindre gynnsamma, ehuru ej heller här någonstades varit nödvändigt använda större lutning än 10 : 1,000. Af terrängförhållandena betingade

större afvikelser från en tänkt rak linje mellan Kasker och Gellivare förekomma vid Tjäutjanåive, där linjen ligger 11 kilometer till höger, vid Suoppatjaure 20 kilometer likaledes till höger och vid Luleluspen 20 kilometer till vänster om nämnda raka linje. Till följd af den på många ställen mycket brutna terrängen, hafva kurvor med minimiradien — 400 meter — kommit till stor användning, och är detta särskildt fallet å sträckan mellan Kasker och Gubblijaure, i närheten af Jokkmokk samt längs Stora Lule älf. Södra ingångskurvan till bron öfver denna älf har för undvikande af tunnel utstakats med en radie af endast 350 meter.

22:o. *Linjen Kuosakåbbo—Lina älfs hållplats.*

Linjen skiljer sig från under moment 21 angifna linje vid en punkt, belägen vid norra ändan af Kuosakåbbo och fortsätter längs nordöstra sluttningen af Asvalte till södra ändan af Pikku Sverkojaure, hvarefter den väster om Sverkovare samt öfver näset mellan de båda sjöarna Ammasjärvi framgår till Lina älfs hållplats å statsbanan Luleå—Riksgränsen.

Lutningsförhållandena äro särdeles gynnsamma, hvadan några längre sammanhängande lutningar ej förekomma, likasom ej heller skarpare lutning än 10 : 1,000. Minimiradien har endast sällan behöft användas.

Beträffande den vidtagna förändringen med afseende å inlandsbanans anslutning till Gellivarebanan har järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 13 mars 1907 anfört följande.

Det hade varit styrelsens bestämda uppfattning på grund af med chefen för generalstaben under hand förda underhandlingar, att nämnde chef icke skulle hafva något att erinra mot, att inlandsbanan anslöte sig till Gellivarebanan i närheten af Lina älfs hållplats, och styrelsen hade ansett sig hafva så mycket större skäl för denna sin uppfattning, som det vid sammanträde den 8 juli 1903 mellan styrelsen och chefen för generalstaben, enligt hvad styrelsen och nämnde chef i underdånig skrifvelse den 20 januari 1904 omförmält, blifvit bestämdt, att den förberedande okulära undersökning af den ur militärisk och teknisk synpunkt fördelaktigaste sträckning för en järnväg mellan Ströms vattendal och lämplig punkt å statsbanan Boden—Riksgränsen, för hvars utförande Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 26 juni 1903 förordnat vissa personer, skulle taga sin början vid Murjek och Nattavara

stationer eller lämpliga befunna utgångspunkter i närheten af dessa stationer, hvaraf ville synas, som om chefen för generalstaben då icke haft något att erinra mot inlandsbanans anslutning till den betydligt nordligare än Näsbergs hållplats samt på endast 48 kilometers afstånd från Gellivare belägna stationen Nattavara eller till och med ännu något närmare Gellivare.

Af sådan anledning hade numera en sträckning mellan Suoppatjaure och Lina älfs hållplats blifvit enligt nådigt bemyndigande definitivt undersökt, hvilken sträckning inginge i ofvan berörda linje Kasker—Naustajokk—Jokkmokk—Ligga—Porjus—Kuosakåbbo—Gellivare och Kuosakåbbo—Lina älfs hållplats.

Emellertid hade chefen för generalstaben, sedan styrelsen på förekommen anledning anhållit om bemålde chefs utlåtande, dels huruvida berörda sträckning vore strategiskt tillfredsställande, dels ock i fråga om en linje Naustajokk—Parkijaure—Porjus (se n:o 36), uti skrifvelse den 23 januari 1907 framhållit, att något missförstånd syntes hafva ägt rum vid det sammanträde den 16 oktober 1905 mellan dåvarande afdelningschefen vid generalstabens kommunikationsafdelning och vederbörande öfveringenjör vid statens järnvägsbyggnader, då förhandling i ämnet ägde rum, samt i öfrigt anfört följande.

Chefen för generalstaben hade ej förklarat sig kunna frångå den år 1903 uppgångna sträckningen öfver Vuollerim—Storbacken—Näsbergs hållplats och i stället kunna godtaga en sträckning öfver Jokkmokk till trakten af Lina älfs hållplats norr om Gellivare. Den år 1903 uppgångna sträckningen vore militäriskt sedt gynnsam och det militära intresse, som genom densamma tillgodosåges, vore af den art, att det hade en afgörande betydelse för inlandsbanans strategiska värde. Detta intresse tillgodosåges ej i erforderlig grad af den föreslagna sträckningen öfver Jokkmokk, hvarför denna sträckning ej kunde anses såsom strategiskt tillfredsställande. I försvarets intresse måste därför fasthållas vid banans framdragande i hufvudriktningen Vuollerim—Storbacken till närliggande punkt på Luleå—Gellivarebanan. Skulle det däremot — sedan det militära intresse, hvilket betecknats såsom afgörande för inlandsbanans strategiska värde, blifvit tillgodosedt genom nämnda banas framdragande öfver Vuollerim — komma att handla om en bibana från Gellivare eller någon punkt norr därom på statsbanan Gellivare—Riksgränsen till lämplig punkt på inlandsbanans nordligaste del, så funnes från militär sida icke något att erinra mot en sådan bibanas framdragande öfver Jokkmokk i den genom styrelsen undersökta linjen.

Under samma förutsättning finnes ej heller något att erinra däremot att man för en sådan bibana använde den på Ruotivare grufaktiebolags bekostnad okulärt undersökta linjen, hvilken likasom nyssberörda linje dock förutsattes skola erhålla en godtaglig profil. Hvad beträffade de alternativa sträckningarna af den allra nordligaste delen — till Gellivare eller till Lina älfs hållplats — måste, enligt hvad chefen för generalstaben slutligen anfört, sträckningen till Gellivare anses vara ur militär synpunkt den gynnsammare, men ville chefen för generalstaben dock ej för det dåvarande framställa något yrkande i denna fråga, enär han förutsatte själfva inlandsbanans förening med statsbanan Luleå—Riksgränsen i trakten af Vuollerim.

B. Okulära undersökningar, utförda på statens bekostnad.

Förutom okulära undersökningar af sträckningar, som sedermera blifvit definitivt undersökta, äfvensom en del försökslinjer, hafva dylika undersökningar verkställt af följande linjer, nämligen: .

23:o. Från Lockne håll- och lastplats å tvärbanan genom Jämtland förbi Sänsjön och vidare öfver Indalsälven vid Skärhällsforsen, förbi Halasjön, Fyrsjön, Hammerdal och Gårflon till Faxälvens utflöde ur Ströms vattudal vid Ulriksfors med alternativa sträckningar å vissa delar dels öfver Indalsälven vid Handog dels ock från Brunflo station förbi Kyrkås till Skärhällsforsen.

24:o. Från Östersund förbi Halåsen på Indalsälvens södra sida förbi Hökbäck till Handog med anslutning därstädes till förut omnämnda linje mellan Lockne öfver Handog till Ulriksfors.

25:o. Från Halåsen öfver Indalsälven vid Litsnäset till Husås med anknytning till nedan under 26:o angifna linje Ytterån—Husås—Sandvikssjön—Ulriksfors.

För denna linje har ett alternativ undersökts från Litsnäset, förbi Lit längs Hårkan till en punkt, några kilometer söder om Sandvikssjön.

26:o. Från Ytterån station å tvärbanan genom Jämtland förbi Aspås, väster om Kallsta och Husås, öfver Hårkan, några kilometer söder om Sandvikssjön, samt förbi Gåxsjön till Ulriksfors.

27:o. Från Hoa älf vid delen Sveg—Svenstavik af den definitivt undersökta linjen Sveg—Svenstavik—Brunflo samt vidare förbi Klöfsjö, öfver Ljungan vid Skålan och öfver Hofvermoån vid Kvitsle med an-

slutning vid Hallom i Myssjö socken till den definitivt undersökta linjen Svenstavik—Trångsviken.

28:o. Från Våge å linjen Svenstavik—Trångsviken öfver Ockesjöns utlopp vid Hästön, förbi Mattmar station, uppefter Bleckåsån samt vidare öster om Getsjön, norr om Musjön, öfver Tulleråsen, förbi Utgård och Lundsjön till Sandvikssjön.

29:o. Från Gårflon å den definitivt undersökta linjen Brunflo—Kyrkås—Handog—Ulriksfors förbi Tullingsås, öfver Strömsvattnet midt för Ströms kyrka till Ulriksfors.

30:o. *Rya fäbodas—Limedsforsen—Lima—Transtrand—Horrmundsjön—Särnasjön—Slyån—Glissjöberg—Enskåla.*

För denna linje har jämväl en *alternativ* linje från Särnasjön förbi Lillherrdal till Sveg undersökts.

Om undersökning af denna linje hade järnvägsstyrelsen gjort framställning i underdånig skrifvelse den 18 juli 1906 och anförde styrelsen till stöd därför följande. Styrelsen hade tidigare utgått därifrån, att inlandsbanan skulle beröra Malung, men denna plats torde icke vara af sådan betydelse, att den under alla förhållanden borde af inlandsbanan beröras, hvartill komme, dels att en järnväg numera funnes färdig från Malung till Limedsforsen, dels ock att undersökningarna för inlandsbanan kommit att bedrifvas äfven med andra tekniska förutsättningar än styrelsen först tänkt sig. Det syntes styrelsen därför kunna ifrågasättas, huruvida skäl icke föreläge för undersökning af en linje från Torsby öfver Vägsjöfors, Femtån, Rya fäbodas och Limedsforsen samt därifrån uppefter Västra Dalälven förbi Särna med fortsättning i så rak sträckning, som terrängen medgäfv, till den norr om Sveg belägna punkt, Enskåla, där den af styrelsen ifrågasatta sträckningen för inlandsbanan skure gränsen mellan Härjedalen och Jämtland, eller, om terrängförhållandena skulle lägga hinder i vägen för samma sträckning, närmare Lillherrdal och Sveg. En dylik linje, som skulle å sträckan mellan Torsby och Rya fäbodas sammanfalla med linjen Torsby—Rya fäbodas—Malung, hvilken linje måste från Rya fäbodas göra en mycket afsevärd krök mot öster för att framkomma till Malung, skulle, så vidt af kartorna kunde bedömas, blifva betydligt kortare än vare sig en linje öfver Malung, Orsa och Sveg eller öfver Malung och Ålfålen samt

dessutom komma att ligga så långt på sidan om Orsa—Svegbanan, att den icke i nämnvärd grad skulle menligt inverka på nämnda banas trafik.

Den undersökta linjen, som skiljer sig från den definitivt undersökta sträckningen Utterbyn—Norra Ny—Rya fäbodrar—Malung nordost om nämnda fäbodrar, framgår mellan Rönnhällsjön och Vallsjöarna och öfver Almån till Västra Dalälven, som korsas i närheten af Västra Lillmon, hvarefter linjen på östra sidan af älven passerar förbi Limesforsen station å Brintbodarna—Malung—Limesforsens järnväg och vidare förbi Laxvadet och Transtrands kyrkoby till Grafvandal. Linjen stiger därefter till Hornästjärnarna och passerar, sedan den framgått öster om Hornmundsjön och Ransjön samt förbi Öfre Glysjön äfvensom korsat lands vägen mellan Älfdalen och Särna, vattendelaren mellan Västra och Östra Dalälvarna. Härifrån framgår linjen till Östra Dalälven, som korsas vid sydöstra ändan af Särnasjön, hvarefter linjen går upp på vattendelaren mellan Östra Dalälven och Härjeån, hvilken vattendelare passerar vid Råttjärnarna. Till en början följande Slyåns och Lilla Härjeåns dalgångar, går linjen vidare förbi Dravassjön och längs Lofsån till Ljusne älf, som korsas strax nedan Lofsåns inflöde i densamma, hvarefter linjen, sedan den passerat förbi Glissjöberg, öfver Wemån samt väster om Fogelberget, förenar sig med den definitivt undersökta sträckningen Sveg—Svenstavik i närheten af Enskälatjärn på gränsen mellan Jämtland och Härjedalen. Längden å denna linje skulle blifva 237 kilometer.

Den *alternativa* linjen *Särnasjön—Lillherrdal—Sveg*, som har en längd af 86 kilometer, följer den ofvan beskrifna hufvudlinjen till Råttjärnarna, hvarefter den längs Slyåns dalgång framgår till Stora Härjeån för att därefter omkring 3 kilometer öster om Snösvallen öfvergå denna å och följa densamma på dess norra sida förbi Lillherrdals kyrkoby fram till Härjeåbrons nybygge, där linjen åter öfvergår Härjeån och fortsätter väster om Risbrun till Ljusne älf, som korsas sydväst om Svegs kyrkoby, i närheten af hvilken linjen därpå förenar sig med Orsa—Härjedalens järnväg.

Afstånden från Rya fäbodrar förbi Särnasjön till Sveg och till Enskälatjärn skulle blifva respektive 206 och 245 kilometer, hvilket senare afstånd således är 8 kilometer större än efter linjen öfver Glissjöberg som, enligt hvad ofvan anförts, beräknats till 237 kilometer.

Såväl hufvudlinjen som den alternativa sträckningen har att öfvervinna tämligen stora nivåskillnader i terrängen, hvadan stora stigningar med afsevärd längd måst användas, ehuru väl dessa icke behöft

göras skarpare än 10:1,000 med undantag, beträffande hufvudlinjen, vid uppgången från Vemån till Enskälätjärn, samt beträffande den för hufvudlinjen och alternativlinjen gemensamma sträckan, vid uppgången från Östra Dalälven till Råttjärnarna, i hvilka båda fall en stigning af 14:1,000 måst förutsättas. Kurvor med mindre radie än 400 meter behöfva icke användas, och större terrasseringsarbeten blifva nödvändiga endast på kortare sträckor.

Beträffande viss del af nu afhandlade linje mellan Rya fäbodrar och Sveg har styrelsen i det följande vidare yttrat sig (sid. 60).

31:o. *Vänjan—Rot—Långö bruk—Nedre och Öfre Mossiesjön—Lillherrdal.*

Såsom utgångspunkt för denna linje har tagits den föreslagna stationen Rot å den ännu ej fullbordade delen af Mora-Ålfdalens järnväg, hvars slutpunkt tillsvidare är Ålfdalens kyrkoby. Från Rot följer linjen Rotälven på dess västra sida förbi Långö bruk och vidare öfver Aspavasslan förbi Gumpertsbodarna och Skärberget till Nedre Mossiesjön samt därpå mellan denna sjö och Lekattåsen till Öfre Mossiesjön. Härifrån är linjen framdragen öfver Blästkrok, korsar Rotälven samt går förbi Lånån, Östra Trollegraf och sjön Åkvandan till den norr om denna sjö befintliga vattendelaren mellan Rotälven och Härjeån. Passerande Aspåstjärnarna och Djupgrafberg, inkommer linjen därpå i Löråns dalgång, som följes ned mot Härjeån, och fortsätter linjen efter öfvergång af sistnämnda vattendrag fram till Lillherrdal. Fortsättningen af linjen till Sveg sammanfaller med det under 30:o beskrifna alternativ.

Längden å denna linje är mellan Ålfdalen och Lillherrdal 94 kilometer samt mellan Lillherrdal och Sveg 28 kilometer. Linjen kan framdragas i en lutning af 10:1000, men terrängen är svår. Rotälvens dalgång torde, anmärker järnvägsstyrelsen, i allmänhet icke äga vidare förutsättningar för ett ordnad jordbruk.

Framställning har gjorts från Ålfdalens socknemän om fullständig undersökning af denna linje, men järnvägsstyrelsen har såsom sin åsikt uttalat, att skäl för närvarande icke syntes föreligga att på statens bekostnad definitivt undersöka denna sträckning.

C. Definitiva undersökningar, utförda på kommuners eller enskildes bekostnad, af nedannämnda två linjer.

32:o. *Linjen Fröbol—Koppsäng—Arvika—Högvalta—Torpdalen
norr om Sälboda.*

Denna linje, som blifvit definitivt undersökt med anledning af Arvika köpings kommunalfullmäktiges framställning och på köpingens bekostnad, utgår vid Fröbol från förut beskrifna sträckningen Billingsfors—Gillberga—Glafva—Fröbol—Ottebol—Sälboda—Utterbyn samt öfvergår efter att hafva passerat Sulviken, den egentliga Glafs fjorden vid Koppsäng för att därefter genom Arvika köping, förbi Högvalta samt på östra sidan om sjön Bjälven fortsätta till Torpdalen strax norr om Sälboda och där ansluta till nyssnämnda sträckning öfver Ottebol. Å denna linje förekommer från Högvalta och norrut till Speke stigning af 14 : 1,000, hvaremot å öfriga delar af linjen stigning skarpare än 10 : 1,000 icke behöft användas. I följd af den stora kröken förbi Arvika har linjen blifvit 6,4 kilometer längre än motsvarande del af nyssberörda sträckning öfver Ottebol, hvarjämte synnerligen dyrbara terrasseringsarbeten erfordras vid öfvergång af Sulviken och den egentliga Glafs fjorden, i hvilken fjord vattendjupet vid öfvergångsstället uppgår ända till 20 meter och djupet till fast botten på vissa ställen till 35 meter. Äfven för erforderliga utvidgningar och förändringar af Arvika station skulle krävas mycket stora kostnader.

Järnvägsstyrelsen har funnit linjen öfver Arvika, som blefve 6,4 kilometer längre samt 2,334,000 kronor dyrare än hufvudlinjen, böra lämnas ur räkningen.

33:o. *Risnäs—Ullsjö—Rocksjön—Refvelmyr—Åkerlandet—Latiksjön—
Granbergsbäcken.*

Denna linje, som definitivt undersökts efter framställning af Åsele kommun och på dess bekostnad, skulle vid Risnäs strax öster om Dorotea kyrkoplats i den definitivt undersökta linjen mellan Ströms vatudal och Dalasjö, skilja sig från sistnämnda linje samt därefter framgå förbi Ullsjö, söder om Rocksjön, förbi Refvelmyr och Åkerlandet samt öster om Latiksjön och ansluta till hufvudlinjen i närheten af den punkt, där gränslinjerna mellan Dorotea, Wilhelmina och Åsele socknar sammanträffa.

Den nu beskrifna linjen, som i följd af kröken förbi Åkerlandet skulle blifva 4,5 kilometer längre än motsvarande del af hufvudlinjen, har gynnsamma lutningsförhållanden med en maximilutning af 10 : 1,000 och framgår öfver för järnvägsanläggning lämplig terräng. För Åsele sockens räkning är en station förutsatt vid Refvelmyr.

Beträffande lämpligheten af inlandsbanans framdragande i nu afhandlade sträckning hänvisas till järnvägsstyrelsens yttrande längre fram.

**D. Okulära undersökningar, utförda på kommuners eller
enskildes bekostnad.**

34:o. *Torsby (Fryksände)—Vägsjöfors—Norra Finnskoga—Rörbäcksnäs—Särnasjön.*

Denna linje, som ifrågasatts för tillgodoseende af de västra delarnas af Värmlands och Kopparbergs län behof af kommunikationer, har, sedan erforderliga medel af vederbörande intressenter ställts till järnvägsstyrelsens förfogande, okulärt undersökts.

Linjen är från Torsby framdragen i nordlig riktning på västra sidan af Ljusnan förbi Vägsjöfors samt öfvergår strax därefter Ljusnan mellan Öfre och Nedre Brockensjöarna, fortsätter vidare under stigning på östra sidan af Ljusnan, hvilken följes i nordvästlig hufvudriktning förbi Midsommarberget till vattendelaren mellan Bredsjöån och Ljusnan. Härefter framgår linjen fortfarande mot nordväst i Bredsjöåns dalgång öster om sjön Leten till Letafors och fortsätter, efter att hafva strax ofvanför Letafors korsat landsvägen från Södra Finnskoga äfvensom Letälven, till Klarälven, hvars västra strand den följer fram till Norra Finnskoga. Här öfvergår linjen Klarälven i närheten af kyrkan samt följer älvens östra strand i nästan nordlig riktning förbi Håkansgården, hvarpå den fortsätter mot nordost till gränsen mellan Värmland och Dalarne.

Linjen, som å en sträcka af cirka 3 kilometer följer riksgränsen mot Norge på ett afstånd af endast mellan 20 och 200 meter och som för att ej inkomma på norskt område måste förläggas i en 300 meter lång tunnel, passerar landskapsgränsen i en dalgång, den s. k. Källegrafven, och fortsätter förbi Rörbäcksnäs till västra sidan af Narsjön, där högsta punkten af föreliggande sträckning, 524 meter öfver hafvet, uppnås. Härifrån är linjen framdragen längs foten af Skörfjället och i Närådalens östra sluttning samt med en sväng åt väster rundt Gran-

fjällsstöten, därvid linjen går på ett afstånd från norska gränsen af högst 900 meter. Intagande en nordostlig riktning, går linjen vidare utmed södra stranden af Görälfven samt, efter korsning af denna älf i närheten af Syndåns inflöde i densamma, upp på den mellan Görälfven och Fuluälfven varande platån. Sedan linjen därefter öfvergått Fuluälfven strax söder om Ejeforsen, fortsätter den öster om Fuluälfven, Sörsjön och Öjsjön till vattendelaren mellan Höstån och Hållbäcken och vidare väster om Grundhån samt öster om Läsjön och Björnsjön för att slutligen vid Östra Dalälvens utflöde ur Särnasjön anknyta till förut omförmälda linjen Särnasjön—Lillherredal—Sveg.

Den sålunda beskrifna linjen har mellan Torsby och Särnasjön en längd af omkring 213 kilometer.

Alternativa linjer hafva härjämte okulärt undersökts för följande sträckor, nämligen:

a) från Vägsjöfors öfver Nyskoga till Ljusnan i trakten af Midsommarberget;

b) från Ljusnan, 8 kilometer norr om hufvudlinjens öfvergång af densamma, längs Klarälvens och Tåsåns dalgångar till Rörbäcksnäs (den s. k. Tåsådalslinjen);

c) från Hofsvallen förbi Skärsjöarna till Rörbäcksnäs (den s. k. Hofsvallådalslinjen); och

d) mellan Ejeforsen och Östra Dalälfven öfver Idloken väster om Näcksjön.

Alternativet öfver Nyskoga, som undersökts på af intressenterna särskildt gjord begäran, är afsedt att skilja sig från hufvudlinjen vid Vägsjöfors och att framgå på västra sidan af öfre Brocken, förbi Hvitsand och Nyskoga kapell med anknytning till hufvudlinjen nedanför Örsjön i närheten af Midsommarberget. Detta alternativ, som skulle kräfva afsevärdt större anläggningskostnader, men blifva 2 kilometer kortare än motsvarande sträcka af hufvudlinjen, förutsätter användandet af maximilutning 16 : 1,000 vid uppgången från Hvitsand och norrut.

Den s. k. Tåsådalslinjen, som skiljer sig från hufvudlinjen 8 kilometer norr om dennas korsning med Ljusnan, framgår därefter söder om Edstjärn och Kvilla till vattendelaren mellan Ljusnan och Klarälfven i närheten af Gällmotjärn samt löper vidare ned mot Klarälfven i dess västra dalsluttning och korsar älfven vid södra ändan af Vingängsjön. Följande Klarälvens östra strand förbi Slättne, inkommer linjen i Näckådalen och, efter öfvergång af Näckån, i ett sydväst om Emtbergen befintligt pass samt fortsätter efter Tåsådalens östra sluttning och öfver Tåsån strax intill gränsen mellan Värmland och Dalarne.

Linjen går härefter på västra sidan af sjön Grycken och Södra Lätsjön samt vidare på östra sidan af Norra Lätsjön och anknyter till hufvudlinjen vid Rörbäcksnäs.

Tåsådalslinjen blir visserligen cirka 7,2 kilometer kortare än motsvarande sträcka af hufvudlinjen, men den skulle, oafsedt sämre kurv- och lutningsförhållanden, erbjuda betydligt svårare terräng för järnvägens framdragande samt förorsaka stora terrasseringsarbeten, särskildt vid uppstigningen från Ljusnan till Edstjärn och Kvilla äfvensom i Klarälvens och Tåsåns dalgångar, å hvilka ställen maximilutningar af 14:1,000 måste användas.

Den s. k. Hofsvallådalslinjen, som blifvit uppgången för undvikande af hufvudlinjens läge dels i omedelbar närhet af norska gränsen i Källegrafven dels i nedgången till Görälfven vid foten af Granfjällsstöten, utgår från hufvudlinjen 4 kilometer söder om Håkansgården vid Klarälven, fortsätter i sydostlig riktning utmed Hofsvallaån samt går upp mellan Skärsjöarna, hvarpå linjen efter en skarp böjning mot norr är framdragen öfver landskapsgränsen och vidare väster om Risbergsjöarna samt mot nordväst upp emot södra Lätsjön, där den ansluter till den förut beskrifna Tåsådalslinjen.

Utom att lutnings- och krökningsförhållandena blefve betydligt försämrade, skulle Hofsvallådalslinjen blifva omkring 17,3 kilometer längre än hufvudlinjen å motsvarande sträcka samt föranleda stora terrasseringsarbeten genom Hofsvallådalen, där maximilutningen 14:1,000 måste tillgripas.

Alternativet mellan Ejeforsen och Östra Dalälven öfver Idloken, skulle gå uppefter Fuluälven i jämn terräng mellan älföfvergången och Sörsjön förbi Idloken samt med maximilutning 14:1,000 förbi Husvallsgölen och Kristineberg upp i Galåns dalgång, därefter öster om Vålhån och Bornåsjön till södra ändan af Gasjön samt vidare med en böjning åt öster rundt Björnåsen och fram till Särnasjöns östra ända, där Östra Dalälven passeras på 15 meters höjd öfver vattnet. Ifrågavarande linje skulle, fränsedt de sämre lutningsförhållandena, ej erbjuda för järnvägens framdragande nämnvärdt gynnsammare terräng än hufvudlinjen samt dessutom förlänga järnvägen med 2,1 kilometer.

De sålunda okulärt undersökta linjesträckningarna, af hvilka linjen genom Källegrafven måste såväl i tekniskt hänseende som ock beträffande anläggningskostnaderna vara att föredraga, men hvars läge i Källegrafven omedelbart intill norska gränsen torde vara mindre lämpligt, nödvändiggöra på grund af de djupa älfdalarna och de däremellan belägna stora höjdsträckningarna, öfver hvilka linjen i Värmlands och

norra Dalarnes gränstrakter måste framdragas, i stor utsträckning användandet af minimiradie af 400 meter samt maximilutningar 10 : 1,000 för norrifrån och 14 : 1,000 för söderifrån kommande tåg.

Järnvägsstyrelsen har såsom sin åsikt uttalat, att skäl icke synes föreligga att på statens bekostnad definitivt undersöka någon eller några af dessa linjer, enär de dels synas olämpliga i tekniskt hänseende, dels torde gå allt för nära intill riksgränsen mot Norge.

35:o. *Åtskilliga alternativa sträckningar mellan Rya fäbodan och Slyån å den under mom. 30:o beskrifna linjen.*

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 28 februari 1907 innehåller härom följande beskrifning:

För inlandsbanans framdragande genom Dalarna i trakten mellan de ifrågasatta linjerna Rya fäbodan—Limedsforsen—Transtrand—Särnasjön—Enskåla samt Malung—Vänjan—Älfdalen—Lillherrdal—Svegkunna följande linjer tänkas:

Rya fäbodan—Almän—Tandö—Pedersbodarna;
 Pedersbodarna—Ransjöbodarna—Särnasjön—Slyån;
 Pedersbodarna—Hållstugan—Kullbodarna—Krypbygget—Slyån;
 Pedersbodarna—Trängslet—Granåsvallen—Slyån;
 Rya fäbodan—Almän—Laxvadet—Storåsen;
 Storåsen—Ransjöbodarna—Särnasjön—Slyån; och
 Storåsen—Hållstugan—Krypbygget—Slyån.

Då, såsom af ofvanstående beskrifning af linjen Rya fäbodan—Limedsforsen—Transtrand—Särnasjön—Enskåla framgår, sträckan Rya fäbodan—Almän—Laxvadet är gemensam för berörda linje och nyss angifna linje Rya fäbodan—Almän—Laxvadet—Storåsen hafva de okulära undersökningarna i vidkommande trakter, för hvilkas verkställande erforderliga medel blifvit af vederbörande intressenter ställda till styrelsens förfogande, utgått från Almån respektive Laxvadet.

Hvad först beträffar linjen Rya fäbodan—Almän—Tandö—Pedersbodarna, går densamma från Almån i nordlig riktning mot Röländet invid Västra Dalälven, öfverskrider denna älf och ansluter vid Tandö station till Malung—Lidmedsforsens järnväg. För att utan flyttning af berörda station kunna öfvergå den stora bergshöjden på östra sidan af älven och vidare fram mot Vanåns dalgång måste linjen göra en betydande sväng mot sydost, innan den kan återtaga nordlig riktning, följer därefter Galån samt går mellan Bolberget och Rismyrhöjden fram mot Hässjön. Härefter går linjen öster om denna sjö med bibe-

hållen nordlig riktning fram mot Nybodarne och vidare med svängning åt öster öfver gränsen mot Älfdalens socken, där största höjden eller 518 meter öfver hafvet uppnås, sänker sig med nordvästlig hufvudriktning förbi Mångsbodarne till Pedersbodarne, hvarest den öfverskrider Vanån, och fortsätter på östra sidan af sistnämnda å förbi Hedbodarne, Näfversdamm och Vansjön till Ransjöbodarne, hvarifrån linjen förutsatts få samma sträckning fram till Särnasjön och vidare till Slyån, som den på statsverkets bekostnad okulärt undersökta linjen Rya fåbodar—Särnasjön—Enskåla.

Linjen Pedersbodarne—Hållstugan—Kullbodarne—Krypbygget—Slyån går, efter att vid korsningen af Vanån vid Pedersbodarne hafva beskrifvit en S-form längs Skäresbäcken och ett därmed sammanhängande högre upp befintligt myrdrag, Grönfjot, i nord-nordvästlig riktning mellan Stora och Lilla Snorptjärn öfver Tennån strax nedanför Långtjärnsbäckens utlopp i denna å samt vidare mellan sjöarna Långtjärn och Gässietjärn förbi Asplaktjärn och Svartgässietjärn till Hållstugan, hvarest linjen korsar Gryfvelån och landsvägen mellan Älfdalen och Särna. Härefter inkommer linjen i Kälkåns dalgång och fortsätter öfver Östra och Västra Rödhållaåarna, Rangbäcken och Gettjärnsbäcken till Östra Dalälven, som öfvergås nedanför Hållforsen, samt vidare förbi Kimtjärnarna på östra sidan om Hornberget längs Krypån förbi Krypbygget och Haftorsbygget till landskapsgränsen mot Härjedalen, där linjen uppkommer på en höjdplata, 638 meter öfver hafvet, och hvarifrån den sänker sig mot Slyån för att därstädes förenas med linjen Rya fåbodar—Särnasjön—Lillherrdal—Sveg.

Vidkommande därefter linjen Pedersbodarne—Trängslet—Granåsvallen—Krypbygget—Slyån är densamma, efter att hafva vid Pedersbodarne korsat Vanån, framdragen mot nordost öfver Tennån, därefter väster om Stora Uxiesjön och Nedre Jålltjärn fram mot Lilla Uxietjärn, hvarpå den kröker mot nordväst för att i närheten af Rytta Pers bygge korsa landsvägen till Särna och därefter med en skarp sväng mot nordost öfvergå Gryfvelån invid Kälkåns utlopp i densamma. Från korsningen af Gryfvelån går linjen i sydostlig riktning fram mot Östra Dalälven och vidare upp efter dess västra sida förbi Storsugnet till Trängslet, där linjen korsar nyssnämnda älf. På dennas östra sida löper linjen därefter fram till Granån, följer denna å till Granåsjön och går vidare till Krypbygget, där anslutning sker till linjen från Pedersbodarne öfver Hållstugan till Krypbygget.

Hvad angår sträckorna Rya fåbodar—Almån—Laxvadet—Storåsen samt Storåsen—Ransjöbodarne—Särnasjön—Slyån, har undersökningen

för samma sträckor börjat vid en plats strax nedanför Laxvadet. Linjen är härifrån framdragen med nordlig hufvudriktning längs en därvarande bergsluttning till Versjön, som den passerar på västra sidan, vidare i den breda dalsänkan mellan Hemberget och Hamraberget, å ena, samt Högberget, å andra sidan, och fortsätter till den väster om sockengränsen mot Älfdalen befintliga Acktjärnsåsen, som utgör vattendelaren mellan Västra Dalälven och Vanån. Linjen, som härunder två gånger korsat Vålån, löper vidare mellan Stora Acktjärn och Lilla Acktjärn öfver Lervallan vid Måmtägt till Storåsen vid Mossabäcken. Härifrån löper linjen vidare fram till Vanån, som öfvergås i närheten af Billingsåns mynning. Följande utefter Vanån på dess östra sida, går linjen därefter upp till Vansjön, där den anknäuter till linjen Pedersbodarne—Ransjöbodarne—Särnasjön—Slyån.

Såsom ofvan angifvits, är en linje Storåsen—Hållstugan—Krypbygget—Slyån jämväl ifrågasatt. Denna linje är mellan Vanån och Tennån framdragen i  form och korsar Tennån strax nedanför Långtjärnsbäcken, hvarpå den förbindes med förut beskrifna linjen Pedersbodarne—Hållstugan—Kullbodarne—Krypbygget—Slyån.

Afståndet mellan Rya fäbodar och Slyån blifver längs:

sträckningen Rya fäbodar—Almån—Tandö—Pedersbodarne—Ransjöbodarne—Särnasjön—Slyån	155 kilometer,
sträckningen Rya fäbodar—Almån—Tandö—Pedersbodarne—Hållstugan—Krypbygget—Slyån	153 kilometer,
sträckningen Rya fäbodar—Almån—Tandö—Pedersbodarne—Trängslet—Krypbygget—Slyån	173 kilometer,
sträckningen Rya fäbodar—Almån—Laxvadet—Storåsen—Ransjöbodarne—Särnasjön—Slyån	142 kilometer;
samt sträckningen Rya fäbodar—Almån—Laxvadet—Storåsen—Hållstugan—Krypbygget—Slyån	153 kilometer.

Då afståndet mellan Slyån och Sveg är 64 kilometer, blir således afståndet mellan Rya fäbodar och Sveg öfver Storåsen och Särnasjön 206 kilometer, och meddelas för jämförelses skull, att samma afstånd öfver Malung—Vänjan—Rot—Lillherrdal är 229 kilometer.

Såsom en tänkbar lösning för inlandsbanans framdragande genom Dalarne torde ytterligare kunna ifrågasättas en sträckning Malung—Vänjan—Pedersbodarne—Särnasjön, och skulle en sådan linje, som komme att gå öfver lätt terräng med obetydliga terrasseringsarbeten samt goda lutningar, icke öfverstigande 10 : 1,000, följa Vanåns östra sida, passera byarna Tiberg och Tennänget, vid hvilken senare plats Tennån korsas, samt fortsätta under stigning upp till vattendelaren

mellan Vanån och Tennån och därifrån förbi Vansjön och Uppvansjön för att därpå i grannskapet af Vansjön sammanfalla med och anknyta till linjerna från Pedersbodarne norrut. Ifrågavarande sträckning skulle dock blifva 21 kilometer längre än senast angifna linje öfver Rot.

De nu beskrifna linjerna mellan Rya fäbodas och Slyån samt Rot och Lillherrdal framgå i allmänhet öfver lätt terräng, om man undantager dels sträckan närmast norr om Tandö station, dels sträckan längs Östra Dalälven förbi Trängslet, dels ock linjen uppefter Rotälven, å hvilka ställen svårare terräng förekommer med, särskildt vid de båda förstnämnda, synnerligen stora terrasseringsarbeten.

Utom på förut angifna sträckor behöfver maximistigning skarpare än 10 : 1,000 icke förekomma, ehuru linjerna hafva att passera tämligen högt liggande vattendelare med mellan dem djupt belägna ådalar, hvarvid är att märka, att de längre i väster liggande linjerna i detta afseende äro fördelaktigare än de östligare.

36:o. Från *Naustajokk*, å den definitivt undersökta linjen Kasker—Jokkmokk—Ligga—Porjus—Gellivare, öfver näset mellan *Parkijaure och Randijaure till Porjus*.

Okulärundersökningen har verkställts efter ansökan af och på bekostnad af Ruotivare grufaktiebolag, som framhållit, att genom inlandsbanans framdragande i nu förevarande sträckning skulle möjliggöras export af, bland annat, malm från de i trakten af Kvikkjokk belägna Ruotivare och Wallatj malmfält på sådant sätt, att malmen forslades längs det mellan Kvikkjokk och Jokkmokk befintliga sjösystemet till inlandsbanan, där denna framdragits öfver näset mellan Parkijaure och Randijaure.

Järnvägsstyrelsen har ansett sig sakna skäl tillstyrka definitiv undersökning på statens bekostnad af ifrågavarande linje.

37:o. *Linjen Ligga—Muddusjaure—Gellivare.*

Denna linje, som okulärt undersökts på bekostnad af Gellivare kommun, skulle gå mera direkt på Gellivare än den öfver Kuosakåbbo utstakade.

Linjen öfvergår Stora Lule älf vid Nedre Ligga-fallet och fortsätter därefter till stor del i tunnel till Muddusjokk. Efter att hafva öfvergått Muddusjokk och passerat söder om Muddusjaure, går linjen vidare öfver Muddusmyren samt passerar, strax norr om turistvägen Gellivare—Porjus och midt för Kuosavare, vattendelaren mellan Stora Lule älf och

Kalix älf. Härefter sänker linjen sig ned öfver Harrsjokk förbi byn Aborrträsk utefter sjön Nietsak och vidare till Torrißsjokk. Efter passerandet af detta vattendrag inkommer linjen på den ofvan beskrifna linjen mellan Kuosakåbbo och Gellivare.

Järnvägsstyrelsen har ansett, att en linje till Gellivare under alla omständigheter borde framdragas förbi Stora Lule träsk och således i närheten af Harsprånget och Porjusfallen, samt med hänsyn jämväl till den svåra öfvergången öfver Stora Lule älf för nu afhandlade linje förbi Muddusjaure, funnit skäl icke föreligga för definitiv undersökning af densamma.

I sin skrifvelse den 13 mars 1907 har järnvägsstyrelsen i fråga om de olika sträckningarnas fördelar och olägenheter anfört följande.

*Järnvägs-
styrelsen
förordar vissa
sträckningar.*

Då, enligt hvad ofvan angifvits, hamnutredningarna rörande Ellöse fjord och Risö-Raftö ännu icke afslutats, äfvensom beslut ännu icke af Kungl. Maj:t fattats i fråga om utförande af fullständiga undersökningar och utredningar beträffande Uddevalla eller Lysekils lämplighet såsom slutpunkt för inlandsbanan och således vore oafgjordt hvilken plats, som borde blifva banans södra slutpunkt, kunde styrelsen nu icke yttra sig om, hvilken hufvudsträckning söder om Billingsfors vore att föredraga, hvaremot styrelsen i det följande ville framhålla fördelar och olägenheter beträffande de olika alternativen för hvardera hufvudsträckningen till Ellöse fjord och till Risö-Raftö.

För banans framdragande mellan Ellöse fjord (Morlanda) och Billingsfors hade ifrågasatts följande linjer:

1:o Ellöse (Morlanda)—Hogstorp—Saltkällan—Smedberg—Grinås—Krokstad—Gesäter (Berg)—Södra Bön—Ed—Kråkhult—Billingsfors, hvilken linje hade en längd af 128,8 kilometer (däraf 12,4 kilometer mellan Hogstorp och Smedberg å den färdiga längdbanan genom Bohuslän) och beräknats kosta 16,032,000 kronor;

2:o Ellöse—Hogstorp—Smedberg—Grinås—Krokstad—Gesäter (Berg)—Södra Bön—Skotterud—Kråkhult—Billingsfors, för hvilken linje med en längd af 124,8 kilometer (däraf 12,4 kilometer på färdiga banan) upptagits en kostnad af 16,009,000 kronor; samt

3:o Ellöse—Hogstorp—Saltkällan—Hede—Krokstad—Gesäter (Berg)—Södra Bön—Ed—Kråkhult—Billingsfors, för hvilken tvenne alternativ förefunnes; nämligen

a) med maximilutning 10:1,000 å vissa delar af sträckan Saltkällan—Krokstad, med en längd af 128,7 kilometer och beräknad kostnad af 17,518,000 kronor, och

b) med maximilutning 14 : 1,000 å viss del af nyssnämnda sträcka, med en längd af 127,9 kilometer och beräknad kostnad af 17,058,000 kronor.

Med hänsyn därtill dels att linjen under mom. 2, som vore 4 kilometer kortare, men obetydligt billigare än den under mom. 1 upptagna linjen, icke berörde sjön Stora Le, å hvilken vissa tider af året kunde väntas stor trafik till och från Töcksmark och andra kring Stora Le och sjön Foxen liggande bygder, dels ock att med användande af först nämnda linje någon med Dalslands järnväg gemensam station icke skulle, såsom i den lämnade linjebeskrifningen framhållits, erhållas, funne styrelsen samma linje öfver Skotterud böra ifrågasättas för inlandsbanan allenast för det fall, att svårighet skulle uppstå för förvärfvande för statens räkning af Ed station å Dalslands järnväg. Linjen öfver Skotterud ansåge styrelsen därför för närvarande böra lämnas ur räkningen.

Hvad anginge de under mom. 3 upptagna två alternativ, syntes det med b) betecknade, som vore 0,8 kilometer kortare samt 460,000 kronor billigare än det andra, böra föredragas, särskildt som de å detta alternativ förekommande lutningar 14 : 1,000 voro belägna i närheten af Saltkällan, hvarest reservmaskin för eventuellt behöf lig påskjutning alltid torde vara att tillgå, samt banan här lutade i riktning från norr till söder, i hvilken riktning den tyngsta trafiken vore att förvänta.

Då enligt styrelsens åsikt det under a) upptagna alternativ således icke borde ifrågakomma, återstode att välja mellan det under b) framställda alternativet samt den under mom. 1 angifna linjen, och afsåge därvid jämförelsen endast delen Saltkällan—Krokstad af de båda linjerna, enär öfriga delar däraf vore för linjerna gemensamma.

Delen Saltkällan—Hede—Krokstad enligt alternativ b) mom. 3, som blefve endast 0,9 kilometer kortare, men 1,026,000 kronor dyrare än delen Saltkällan—Smedberg—Krokstad, skulle söder om Krokstad i närheten af Sörbo och Hede kyrka genomlöpa södra delen af den tätt bebyggda så kallade Sörbygden, under det att sträckningen Saltkällan—Smedberg—Krokstad ginge utmed foten af Kynnefjäll genom glesare bebyggda trakter. Då emellertid befolkningens inom Sörbygden kommunikationsbehof torde blifva rätt väl tillgodosedt, äfven om banan framdroges öfver Smedberg, och då sträckningen Saltkällan—Hede—Krokstad skulle framgå i terräng, där terrasseringsarbetena till följd af den osäkra marken voro äfven för bohuslänska förhållanden mycket svåra att med tillförlitlighet kostnadsberäkna, ansåge sig styrelsen böra förorda sträckningen Saltkällan—Smedberg—Krokstad.

Af de ifrågasatta sträckningarna mellan Ellöse fjord (Morlanda) och Billingsfors gifve styrelsen alltså företråde åt linjen Ellöse—Hogstorp—Saltkällan—Smedberg—Grinås—Krokstad—Gesäter(Berg)—Södra Bön—Ed—Kråkhult—Billingsfors, hvilken linje, såsom förut nämnts, skulle få en längd af 128,8 kilometer och draga en anläggningskostnad af 16,032,000 kronor.

För linjen Risö-Raftö—Billingsfors, som utginge från Kragenäs station å längdbanan genom Bohuslän i närheten af berörda hamnläge, förefunnes — då, enligt ofvanstående, sträckningen Södra Bön—Skotterud—Kråkhult, som inginge i den under mom. 2 för Ellöselinjen afhandlade linjen, lämnats ur räkningen — endast en sträckning, nämligen Risö-Raftö—Gesäter—Södra Bön—Ed—Kråkhult—Billingsfors, men hade å delen Kragenäs—Gesäter alternativa sträckningar uppstakats, nämligen

c) med maximilutning 10 : 1,000 och

d) med maximilutning 14 : 1,000.

Med användande af det förra alternativet skulle linjen mellan Kragenäs och Billingsfors få en längd af 99,9 kilometer och kosta 12,863,000 kronor, under det att längden enligt det senare alternativet skulle blifva 93,4 kilometer och kostnaden 11,923,000 kronor. Alternativet med maximilutningen 14 : 1,000 medförde alltså en minskad väglängd af 6,5 kilometer och en kostnadsminskning af 940,000 kronor. Ifrågavarande två alternativ tillgodosåge i lika hög grad ortens trafikbehof, enär de aflägsnade sig från hvarandra i nämnvärd mån endast i mycket glest befolkade trakter. Alternativet under mom. d) kunde dock sägas bättre tillgodose behovet af kommunikationer än det under mom. c) upptagna, alldenstund det vore kortare, och afståndet mellan Gesäter och orter norr därom således vore mindre enligt alternativet d) än efter alternativet c). En olägenhet med det förra vore ju, att maximilutningen 14 : 1,000 behöft användas såväl i riktning mot kusten som ock från densamma, men med hänsyn till den afsevärdt mindre längden och den betydligt billigare anläggningskostnaden, hvartill komme möjligheten af att, när trafiken så kräfde, framföra tågen å sträckan Kragenäs—Gesäter med förstärkt maskinkraft, funne styrelsen sig böra förorda det med maximilutningen 14 : 1,000 utarbetade alternativ, hvarigenom linjen mellan Kragenäs och Billingsfors skulle, såsom nyss nämnts, få en längd af 93,4 kilometer och kosta 11,923,000 kronor.

För att kunna jämföra de olika linjerna mellan Billingsfors och nordvästra stambanan måste man medtaga sträckorna norr om samma

bana till Sälboda eller den punkt, som vore gemensam för de på statens bekostnad definitivt undersökta linjerna i vidkommande trakter.

För inlandsbanans framdragande mellan Billingsfors och Sälboda hade man att välja mellan två hufvudlinjer dels en östlig förbi Gillberga, Glafva, Fröbol och Ottebol och dels en västlig förbi Silbodal, Koppom och Åmot.

För den västliga hufvudsträckningen vore följande alternativ ifrågasatta, nämligen:

dels från Bengtsbrohöljens södra ända, förbi Bengtsfors, längs Lelångens östra strand, förbi Gamrud och Aborretjärn till Braxetjärn samt från Bengtsbrohöljens södra ända, förbi Klofstjärn och längs Svärdlångens västra strand, förbi Gamrud och Kesviken till Braxetjärn;

dels från Koppoms bruk, öfver Åmot till Sälboda samt från nämnda bruk, öfver Ottebol till Sälboda.

Beträffande först de båda alternativa sträckningarna mellan Bengtsbrohöljens södra ända och Braxetjärn, hade styrelsen i här ofvan lämnade linjebeskrifning (sid. 28) redan angifvit de skäl, hvarför den längs Svärdlångens västra strand utstakade linjen icke borde ifrågasättas.

Vidkommande de alternativa linjerna mellan Koppoms bruk och Sälboda öfver respektive Åmot eller Ottebol skulle den öfver Åmot blifva 1,0 kilometer kortare, men 102,000 kronor dyrare än linjen öfver Ottebol, som måst utstakas med en maximilutning af 14 : 1,000, under det att den å linjen öfver Åmot använda maximilutningen är 10 : 1,000.

I trafiktekniskt hänseende vore linjen öfver Åmot alltså att föredraga, men då linjen öfver Ottebol korsade nordvästra stambanan på en längre från riksgränsen mot Norge belägen punkt, och då densamma framginge dels intill sjön Ränken, hvilken stode i segelbar förbindelse med sjön Hugn, och linjen således berörde ett stort vattensystem, dels i närheten af ej mindre Sulviken—Glafsfjordens nordvästra ända än äfven det betydande vattenfallet vid Brättne mellan sjön Bjälven och Nysockensjön, dels ock på endast cirka 3 kilometers afstånd från Jösseforsens stora fabriker och därvarande betydande vattenfall, som delvis tillhörde kronan, ansåge sig styrelsen böra förorda linjen öfver Ottebol, genom hvilken inlandsbanan för öfrigt skulle komma närmare den lifliga industriorten Arvika. Olägenheten med maximilutning 14 : 1,000 ansåges delvis uppvägas däraf, att, när trafiken så kräfde, förstärkningsmaskin för tågens framförande å sträckan mellan Koppom och Ottebol torde vara att när som helst påräkna från den vid Ottebol förutsatta lokomotivstationen.

Vid nu angifna förhållanden skulle alltså Ottebol blifva den plats, där inlandsbanan, vare sig densamma framdroges öfver Glafva eller Silbodal, skulle korsa nordvästra stambanan.

Linjen Billingsfors—Gillberga—Glafva—Ottebol hade en längd af 114,2 kilometer och beräknades kosta 11,934,000 kronor, under det att kostnaderna för linjen Billingsfors—Silbodal—Koppom—Ottebol med en längd af 109,6 kilometer beräknades blifva 13,422,000 kronor. Den senare linjen skulle alltså blifva 4,6 kilometer kortare än den förra, men draga 1,488,000 kronor högre anläggningskostnad.

Såsom styrelsen i underdånig skrifvelse den 25 april 1906 framhållit (sid. 26), hade enligt de verkställda ekonomiska utredningarna för inlandsbanans framdragande genom Dalsland och Värmland bruttoinkomsterna för lokala trafiken mellan Ed och Malung beräknats till per år och bankilometer för linjen öfver Silbodal 2,985 kronor och för linjen öfver Glafva (den så kallade Ottebolslinjen) 3,059 kronor, hvadan dessa två linjer kunde sägas i sådant hänseende vara med hvarandra tämligen likställda.

Ehuru linjen öfver Silbodal, som visat ett högst obetydligt sämre ekonomiskt resultat, skulle draga icke oväsentligt större anläggningskostnad än linjen öfver Glafva, tvekade styrelsen dock icke att såsom sin åsikt uttala, att Silbodalslinjen, som vore afsevärdt kortare än linjen öfver Glafva, borde föredragas framför denna senare, enär Silbodalslinjen skulle framgå genom trakter, hvilka nu vore sämre utrustade med sjökommunikationer och afsevärdt sämre med järnvägskommunikationer än de trakter, som berördes af linjen öfver Glafva.

De enda kommunikationslederna för de trakter, som Silbodalslinjen skulle genomlöpa, utgjordes nu af de upp till Silbodal och Töcksmark gående segellederna genom den för endast mycket små fartyg tillgängliga Dalslands kanal.

Därest Ottebol skulle blifva korsningsplatsen mellan inlandsbanan och nordvästra stambanan, funnes för sträckningen mellan Ottebol och den enskilda bandelen Brintbodarna—Malung—Limesforsen allenast en undersökt linje å sträckan från Ottebol till Utterbyn, belägen 4,8 kilometer norr om Torsby (Fryksände), hvaremot man å sträckan mellan Utterbyn och sagda enskilda bandel hade att välja mellan dels en linje öfver Ekshärad och Tönnet, och dels en linje öfver Vägsjöfors, Norra Ny och Rya fäbodas.

Linjen öfver Ekshärad och Tönnet, å hvilken skarpare lutningar än 10 : 1,000 icke förekomme, vore 2,8 kilometer längre och 275,000 kronor dyrare än linjen öfver Norra Ny och Rya fäbodas, för hvilken maximilutning 14 : 1,000 måste å viss del användas.

Då likväl den sistnämnda linjen, som skulle framgå i Ljusnans tätt bebyggda dalgång till närheten af Hvitsand och korsa Klarälfsdalen på ställe, där för den talrika befolkningen bristen på kommunikationer vore mera kännbar än för den befolkning, som bodde omkring den plats, hvarest linjen öfver Ekshärad skure Klarälven, vore både kortare och billigare än Ekshäradslinjen, hölle styrelsen före, att af de båda alternativen linjen öfver Norra Ny och Rya fäbodas, som för öfrigt skulle omedelbart beröra Femtån med dess icke obetydliga vattenfall, vore att föredraga framför linjen öfver Ekshärad.

Vid sådant förhållande skulle sträckningen för inlandsbanan mellan Ottebol och den enskilda bandelen Brintbodarna—Malung—Limesforsen blifva denna: Ottebol—Sälboda—Torsby—Utterbyn—Vägsjöfors—Norra Ny—Rya fäbodas—Malung, för hvilken linje med en längd af 198,1 kilometer kostnaden beräknats till 20,024,000 kronor.

Mellan Malung och Orsa Norra, anknytningspunkten å Orsa—Härjedalens järnväg, vore endast en linje uppstakad, men, såsom af linjebeskrifningen här ofvan framginge, hade för viss del af linjen eller mellan Bosseldal och Håkberget vid korsningen med Mora—Älfdalens järnväg definitiv undersökning skett med beräknad maximilutning af såväl 10:1,000 som 14:1,000.

En jämförelse mellan dessa alternativa sträckningar gäfvade vid handen, att alternativet med maximilutning 14:1,000 blefve endast 450 meter kortare och 317,000 kronor billigare än det andra. Linjerna, som löpte nära intill hvarandra, betjänade i lika grad vederbörande orters kommunikationsbehof.

Då det måste anses såsom en olägenhet att på linje med för öfrigt maximilutning 10:1,000 hafva en viss del liggande i lutning 14:1,000, i synnerhet om denna del, såsom här skulle blifva fallet, befunde sig aflägsen från station, å hvilken tillgång till lokomotiv i alla händelser kunde beräknas finnas för erforderlig påskjutning, samt, såsom här, detta lutningsförhållande förekomme i stigning för norrifrån kommande tåg, hvilka kunde väntas befordra den tyngsta trafiken, och då af denna anledning sådan skarpare maximilutning borde undvikas, om den ej uppvägs af motsvarande fördelar — hvilket beträffande denna linje, såsom af det nyss sagda framginge, skulle blifva fallet i endast ringa grad — funne styrelsen, att af ifrågavarande alternativa sträckningar den med maximilutningen 10:1,000 här vore att föredraga.

Med utgång från ny station i Malung, hvilken beräknats förlagd i närheten af Norra Mon å sträckan från Rya fäbodas, skulle linjen mel-

lan Malung och Orsa Norra få en längd af 97,8 kilometer och komma att kosta 10,029,000 kronor.

I fråga om linjen mellan Orsa och Sveg erinrade styrelsen, att denna järnväg fullbordades, utan att åt densamma gäfves den förändrade tracé, som styrelsen förutsatt, för att järnvägen skall kunna ingå såsom en länk i inlandsbanan. En följd häraf vore, att maximilutningen 14:1,000 nu förekomme i afsevärd utsträckning äfven norr om Oreho, hvarförutom banan belades med räler af endast 27,5 kilograms vikt.

För att denna bana skulle kunna uppbringas till samma trafikclass som inlandsbanan norr om Sveg borde — med undantag för den 51 kilometer långa delen mellan Orsa och Oreho, i afseende å hvilken befintliga maximilutningar 14:1,000 icke kunde nedbringas utan fullständig omläggning af största delen af banan, och hvarest man därför måste tänka sig användande, vid behof, af påskjutningsmaskin — samtliga maximilutningar 14:1,000 förändras till 10:1,000, men då vid banans eventuella öfvertagande af staten arbetena å densamma torde vara afslutade, torde man icke böra förutsätta, att förändring af alla sådana lutningar 14:1,000 skulle ske under närmaste framtiden, hvaremot styrelsen hölle före, att kort efter banans eventuella öfvertagande af staten alla sådana lutningar 14:1,000, som voro hindrande för tåg kommande norrifrån, hvarifrån den tyngsta trafiken vore att emotse, skulle nedbringas till 10:1,000. Banan skulle i sådant fall behöfva omläggas på en längd af omkring 26,6 kilometer.

Därjämte ansåge styrelsen, att det på denna bana, där således i allt fall lutningar 14:1,000 komme att finnas kvar, räler af minst 34 kilograms vikt per meter vore erforderliga i ännu högre grad än å delar af inlandsbanan, där endast lutningar 10:1,000 förekomme, på det att man genom användande af tunga maskiner skulle kunna framföra lika tunga tåg som å inlandsbanan, enär påskjutningslokomotiv eljest skulle erfordras icke allenast å sträckan mellan Orsa och Oreho utan äfven å delen mellan Oreho och Sveg.

Vidare måste å banan, för att densamma skulle kunna uppfylla de fordringar, som ställdes på öfriga delar af inlandsbanan, företagas vissa kompletteringar af husbyggnader, däribland förändring och tillbyggnad af lokomotivstallarna samt utläggning af större vändskifva i Sveg, uppförande af ekonomihus vid vissa stationer äfvensom ökning af den rullande materielen m. m.

Banans längd mellan Orsa och Sveg blefve såsom fullbordad 122,9 kilometer. Mellan Orsa Norra — där linjen från Malung vore afsedd att ansluta till Orsa—Svegbanan — och Sveg skulle afståndet blifva 119,7 kilometer, hvilket afstånd emellertid vid förändring af vissa lutningar från 14:1,000 till 10:1,000 antagligen skulle behöfva ökas med omkring 3 kilometer.

Hvad kostnaderna för den enskilda järnvägens förvärfvande, förändring och komplettering beträffade, hade styrelsen efter de år 1904 gjorda undersökningarna och beräkningarna i detta hänseende ansett sig sakna anledning att vidare utreda desamma, hvadan några exakta siffror med anledning af den förändring, som genom banbyggnadens fortsättande efter tiden för dessa undersökningars och beräkningars verkställande ägt rum, nu icke kunde angifvas. Styrelsen funne sig dock böra meddela, att enligt från järnvägsbolagets verkställande direktör i januari detta år erhållen uppgift banans anläggningskostnader då beräknades komma att uppgå till 6,761,350 kronor, däraf 686,160 kronor för rullande materiel och 60,000 kronor, som bolaget från vissa väghållningsskyldige erhållit såsom bidrag till bron öfver Ljusneälf, med villkor att denna bro finge användas äfven för landsvägstrafik, men hvilket belopp vid banans eventuella öfvertagande af staten sannolikt måste återbetalas till de väghållningsskyldige, då det icke torde böra förutsättas, att bron framdeles borde användas för kombinerad järnvägs- och landsvägsdrift.

För ofvan antydda förändringar och kompletteringar af bananläggningen torde enligt nu verkställda approximativa beräkningar böra förutsättas ett belopp af 3,038,650 kronor, däraf för komplettering af rullande materiel 300,000 kronor.

Statens kostnader för den enskilda järnvägens förvärfvande samt för dess förändring och komplettering skulle således — approximativt beräknadt — blifva 9,800,000 kronor, därvid dock förutsatts, att bolagets kostnad för den fullbordade anläggningen blefve den af dess verkställande direktör angifna.

I detta sammanhang funne sig styrelsen böra i underdånighet erinra därom, att vid definitiva undersökningar och kostnadsberäkningar beträffande inlandsbanans framdragande mellan nordvästra stambanan och Sveg, om hvilka här afhandlats, förutsatts, att banan från Torsby (Fryksände) till Sveg skulle dels beröra Malung, dels framdragas öfver Orsa—Härjedalens järnväg.

Emellertid hade, sedan styrelsen i underdånig skrifvelse den 18 juli 1906 på skäl, för hvilka i densamma utförligt redogjorts (sid. 42), anhållit att få på statens bekostnad okulärt undersöka en västligare sträckning från Torsby, öfver Vägsjöfors och Norra Ny, längs Femtån, öfver Rya fäbodas och Limedsforsen samt därifrån efter Västra Dalälven, förbi Transtrand, Horrmundsjön, Ransjön och Särnasjön samt vidare till Enskåla, Kungl. Maj:t bifallit denna framställning, hvarefter sådan undersökning verkställdes af såväl berörda sträckning som ock en del linjer från Rya fäbodas, öfver Almån, Limedsforsen och Laxvadet till Storåsen samt från Storåsen, öfver Ransjöbodarne, förbi Särnasjön till Slyån, hvilka blifvit af Älfdalens kommun ifrågasatta.

Sedan det vid nämnda undersökning befunnits, att en fördelaktig, i linjebeskrifningen här ofvan närmare angifven sträckning funnes från Rya fäbodas, öfver Almån, Limedsforsen, Laxvadet, Storåsen, Ransjöbodarne och Särnasjön till Sveg, syntes det styrelsen med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke denna sträckning, hvilkens definitiva undersökning Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län, enligt skrifvelse den 12 januari 1907 förordat, borde föredragas framför öfriga ifrågasatta sträckningar i Dalarne, och hade styrelsen för afsikt att inom närmaste tid hos Kungl. Maj:t göra underdånig framställning att få af de utaf Riksdagen för inlandsbanans undersökningar anvisade medel använda erforderligt belopp för definitiv undersökning under innevarande år af förberörda, okulärt undersökta sträckning.

Därest inlandsbanan skulle komma att framdragas i denna, genom styrelsens försorg okulärt undersökta sträckning, skulle afståndet mellan Utterbyn och Sveg blifva omkring 41 kilometer kortare än efter linjen öfver Norra Ny, Rya fäbodas, Malung och Vänjan till Orsa Norra samt för öfrigt, enligt hvad de okulära undersökningarna gifvit vid handen, erhålla bättre lutningsförhållanden.

Hvad därefter beträffade de olika *linjerna genom Jämtland*, måste man vid jämförelse dessa linjer emellan behandla dem i ett sammanhang på sträckningarna såväl söder som norr om tvärbanan genom Jämtland, hvarvid syntes styrelsen lämpligt att såsom utgångs- och slutpunkt taga respektive Sveg och Ulriksfors.

Tre linjer vore definitivt undersökta, nämligen:

1:o linjen Sveg—Enskåla—Åsarne—Svenstavik—Brunflo—Kyrkås—Handög—Österåsen—Gulåstjärn—Munkflohögen—Sikås—Gårflon—Ulriksfors;

2:o) linjen Sveg—Enskäla—Åsarne—Svenstavik—Brunflo—Östersund—Litsnäset—Norderåsen—Gulåstjärn—Munkflohögen—Sikås—Gårflon—Ulriksfors; samt

3:o) linjen Sveg—Enskäla—Åsarne—Svenstavik—Trångsviken—Kvarnlösa—Litsnäset—Norderåsen—Gulåstjärn—Munkflohögen—Sikås—Gårflon—Ulriksfors; af hvilka linjer de båda förstnämnda ginge öster om Storsjön och den sistnämnda väster om samma sjö.

Enligt hvad de ekonomiska utredningarna beträffande bland annat de okulärt undersökta alternativa linjerna i Jämtland, hvilka ungefär motsvarade de nyss nämnda linjerna, ehuru med olika sträckningar å vissa delar, gifvit vid handen, hade inkomsten per år och bankilometer af den lokala trafiken mellan de, för samtliga förut ifrågasatta sträckningarna genom Jämtland gemensamma punkterna Åsarne och Gårflon upptagits sålunda:

för den då så kallade Kyrkåslinjen	kronor 2,933;
» » så kallade Östersundslinjen	» 2,301; och
» » » » västra linjen	» 2,322.

Sedan på grund af det resultat, berörda ekonomiska utredningar gifvit, samt de förändringar i de för linjerna förutsatta sträckningar, som med ledning af samma utredningar syntes önskliga, man vid den definitiva undersökningen framdragit linjen på vissa delar i andra sträckningar, hade nya trafikberäkningar verkstälts för utrönande af den sannolika inkomsten per år och bankilometer af den lokala trafiken mellan Åsarne och Ströms vattudal. Dessa nya trafikberäkningar visade, att bruttoinkomsterna skulle blifva:

för linjen Åsarne—Svenstavik—Brunflo—Kyrkås—Handög—Gulåstjärn—Gårflon—Ulriksfors kronor 3,003; |

för linjen Åsarne—Svenstavik—Brunflo—Östersund—Litsnäset—Norderåsen—Gulåstjärn—Gårflon—Ulriksfors kronor 2,765; |

för linjen Åsarne—Svenstavik—Trångsviken—Kvarnlösa—Litsnäset—Norderåsen—Gulåstjärn—Gårflon—Ulriksfors kronor 2,671; |

och hade i den afgifna trafikutredningen den åsikten uttalats, att de nu definitivt undersökta linjerna öfver Kyrkås och Östersund kunde i det hela betraktas så jämnghoda, att bärighetsutsikterna näppeligen borde tillmätas någon större betydelse vid valet dem emellan.

Hvad de definitiva linjernas längder och anläggningskostnader beträffade, hade desamma upptagits sålunda:

linjen under moment 1, längd 284,1 kilometer och kostnad 24,670,000 kronor,

linjen under moment 2, längd 294,5 kilometer och kostnad 24,760,000 kronor, samt

linjen under moment 3, längd 324,^s kilometer och kostnad 26,407,000 kronor.

Då linjen väster om Storsjön skulle blifva afsevärdt mycket längre respektive 40,7 och 30,3 kilometer äfvensom dyrare respektive 1,737,000 kronor och 1,647,000 kronor än linjerna öfver Kyrkås och Östersund, samt linjen väster om Storsjön, hvilken kunde beräknas komma att leda trafiken till norska hamnar i stället för till svenska hamnar i högre grad, än om tvärbanan korsades på en östligare punkt, skulle lämna mindre inkomst per år och bankilometer än de två andra linjerna, ansåge styrelsen, att samma linje väster om Storsjön icke borde ifrågakomma.

Därjämte vore att märka, att, om inlandsbanan skulle framdragas å sträckningen väster om Storsjön, det ej torde dröja så afsevärdt länge, förr än ytterligare ett spår behöfde utläggas å tvärbanan mellan Trångsviken och Kvarnlösa.

Vid valet mellan linjen öfver Kyrkås och linjen öfver Östersund ställde sig styrelsen tveksam. Af hvad ofvan anförts framginge, att den förra vore 10,4 kilometer kortare samt något, ehuru helt obetydligt, billigare än den senare, hvarförutom linjen öfver Kyrkås syntes komma att lämna något bättre ekonomiskt resultat, än linjen öfver Östersund, för hvilken dessutom inom en icke allt för aflägsen framtid torde böra förutsättas dubbelspår mellan Brunflo och Östersund. Därest man med visshet kunde antaga, att större genomgående malmtrafik skulle framgå å inlandsbanan från trakter norr om tvärbanan till trakter söder om densamma, i hvilket fall hvarje förlängning af linjen måste inverka menligt på transportkostnaderna, skulle styrelsen förorda linjen öfver Kyrkås. Då emellertid enligt de hittills verkställda ekonomiska utredningarna det torde vara ovisst, om trafik af nyssnämnda beskaffenhet kunde förväntas, syntes en förlängning af linjen af omkring 10 kilometer icke böra tillmätas afgörande betydelse vid linjevalet, för den händelse densamma uppvägdes af motsvarande fördel, och såsom en fördel för linjen öfver Östersund måste styrelsen betrakta, att denna linje skulle beröra Jämtlands största affärscentrum, Östersund. Om inlandsbanan komme att korsa tvärbanan vid Brunflo, där i sådant fall ett större samhälle kunde förväntas uppstå, skulle trafikens skötsel icke oväsentligt

försvåras därigenom, att såväl vid Östersund som vid Brunflo två stationer af större betydelse komme att finnas på kort afstånd från hvarandra, samt att mellan berörda platser, å hvilka lokomotivstationer blefve erforderliga, lokala tåg behöfde insättas för att åstadkomma bekväm förbindelse mellan Östersund samt orterna söder och norr om tvärbanan. Vidare vore att märka, att vid Brunflo, där stationen låge på afsevärd höjd öfver Storsjöns vattenyta, lämplig förbindelse mellan järnvägs- och sjötrafiken svårigen kunde erhållas.

Med anledning af hvad sålunda framhållits, ansåge styrelsen, att företräde borde gifvas åt linjen öfver Östersund.

Såsom af linjebeskrifningen här ofvan inhämtades, hade inlandsbanan utstakats öster om Russfjärden med korsning af Faxälven vid Ulriksfors i närheten af den punkt, där älven fölle ut ur Strömsvattnet, och skulle banan komma i omedelbar beröring med Strömsvattnet i Russfjärdens södra del vid Tännviken, hvarest lämplig plats för industriella anläggningar funnes, och dit farled kunde utan större svårighet anordnas. Då det emellertid vore otvifvelaktigt, att förbindelse mellan sjötrafiken och järnvägstrafiken skulle lämpligast kunna åstadkommas vid Strömsund, som nu utgjorde slutpunkten för sjötrafiken å Strömsvattnet, och där farvattnet i följd af vattnets strömning torde vara isfritt afsevärdt längre tid än i Russfjärden, ansåge styrelsen, att från Ulriksfors ett bispår, med lättare öfverbyggnad, borde utläggas till Strömsund, där redan ett ordnad municipalsamhälle funnes, samt trafikerats af statsbanan, hvilket borde kunna ske utan alltför stor kostnad för statsbanan, alldenstund erforderligt lokomotiv torde komma att finnas tillgängligt vid Ulriksfors, hvarest anordnande af lokomotivstation förutsatts. Såsom villkor för bispårets anordnande syntes dock böra uppställas, att statsverket icke komme att vidkännas kostnader för nödiga kajbyggnaders utförande samt ej heller — likasom för banan i sin helhet — några utgifter för jordlösen eller skadeersättningar för bispåret, hvilket skulle få en längd af 4 kilometer och beräknats kosta 162,000 kronor.

Vidkommande inlandsbanans framdragande mellan Ströms vattudal och Ångermanälven hade på statens bekostnad uppstakats endast en linje, och hade denna, som skulle få en längd af 124,8 kilometer, beräknats kosta 13,139,000 kronor.

Såsom förut anmärkts, hade emellertid därjämte på Åsele kommuns bekostnad utstakats en alternativ linje från Risnäs, beläget öster om Dorotea, förbi Ullsjön, Rocksjön, Refvelmyren, Åkerlandet och

Latiksjön till en punkt å linjen Ulriksfors—Dalasjö, som låge strax intill den plats, där Dorotea, Åsele och Vilhelmina sockengränser möttes. Den sålunda utstakade linjen skulle dock blifva 4,5 kilometer längre och 25,000 kronor dyrare än motsvarande del af hufvudlinjen. I betraktande häraf äfvensom af att med nyssnämnda alternativ för inlandsbanan afståndet från Åsele kyrkoby till samma bana icke skulle minskas i sådan grad, att berörda samhälle enligt styrelsens förmenande skulle däraf tillskyndas särdeles afsevärda fördelar, eller trafiken å inlandsbanan därigenom i nämnvärd mån ökas, ansåge styrelsen skäl icke förefinnas att tillstyrka en sådan förändrad sträckning af banan.

Enär det skulle vara till fördel, om linjen korsade Ångermanälfven på ett för uppsamling af virke lämpligare ställe, än det som ifrågasatts för den nu definitivt utstakade linjen, hvilken emellertid torde vara den kortaste, hölle styrelsen före, att noggranna undersökningar i berörda hänseende borde verkställas, innan beslut om banans sträckning slutligen fattades. Af sådan anledning ämnade ock styrelsen hos Kungl. Maj:t göra underdånig framställning att få under innevarande år definitivt undersöka en alternativ sträckning från någon punkt strax söder om Ångermanälfven till lämplig anknytningspunkt med nuvarande linjen norr om Dalasjö, hvilken alternativa linje styrelsen tänkt sig skola framdragas till Volgsjöns östra ända, hvarigenom trafikförbindelse skulle erhållas med samma sjö, och sådan förbindelse i framtiden äfven skulle kunna ifrågasättas jämväl med Malgomajsjön efter eventuell slussbyggnad mellan sistnämnda sjö och Volgsjön.

För inlandsbanans sträckning norr om Ulriksfors hade af föreståndaren för styrelsens statistiska kontor ifrågasatts en östligare linje än den nu undersökta, och skulle den sålunda föreslagna linjen framdragas förbi Bodumsjön, hvilken vore en lämplig uppsamlingsbassäng för det virke, som flottades i åtskilliga till densamma rinnande vattendrag, hvilka den nu definitivt undersökta linjen korsade något högre upp på skilda ställen.

Ehuru styrelsen funne sålunda anförda skäl för banans framdragande till Bodumsjön ur skogshandteringens synpunkt beaktansvärdt, syntes det styrelsen dock, som om linjens nuvarande sträckning norr om Ulriksfors, genom hvilken linjen dels omedelbart berörde den stora Flåsjön, vid hvars stränder goda kalkbrott finnes, och å hvilken ångbåtstrafik ägde rum, dels framginge i närheten af Tåsjön, som äfvenledes erbjöde goda sjökommunikationer, skulle hafva sådana företräden framför den ifrågasatta östligare sträckningen förbi Bodumsjön, att styrelsen

icke funne sig böra för närvarande förorda undersökning af denna sträckning, allra helst större delen af det virke, som lämpligen skulle kunna upptagas ur Bodumsjön, äfven torde kunna uppsamlas vid de platser, där den nu definitivt undersökta linjen korsade till Bodumsjön framrinnande vattendrag.

Beträffande sträckningen Dalasjö—Kasker skulle denna få en längd af 188,8 kilometer, och hade kostnaden upptagits till 16,768,000 kronor.

Hvad slutligen anginge sträckningen Kasker—statsbanan Luleå—Riksgränsen, för hvilken två alternativ uppstakats, nämligen till Lina älfs hållplats och till Gellivare, hade den förra sträckningen med en längd af 259,1 kilometer beräknats kosta 20,803,000 kronor, under det att den senare sträckningen, hvars längd skulle blifva 266,2 kilometer beräknats draga en anläggningskostnad af 20,907,000 kronor.

I fråga om sistberörda två sträckningar hade styrelsen utlåtits sig i underdåniga skrivelser den 14 december 1905 och den 31 juli 1906, och ansåge sig styrelsen här böra erinra allenast, att styrelsen — som uti den förra skrifvelsen framhållit, att, därest inlandsbanans anslutning till statsbanan Gellivare—Riksgränsen skulle ske vid Gellivare station och icke vid Lina älfs hållplats, en icke oväsentlig vägförlängning skulle uppstå vid transport söderut af Kirunamalm — uti sistnämnda skrifvelse erinrat att, då den möjligheten icke vore utesluten, att i en framtid jämförelsevis obetydliga mängder malm skulle komma att forslas från Kiruna till sydligare delar af landet, men däremot större kvantiteter från Gellivare, de ifrågasatta sträckningarna till Lina älfs hållplats och Gellivare borde så väljas, att möjlighet funnes att framdeles med en jämförelsevis kort bilinje förena inlandsbanan med den af berörda anslutningspunkter, till hvilken inlandsbanan icke blifvit förut framdragen, en synpunkt, som ock beaktats vid de nu verkställda definitiva undersökningarna till Gellivare och Lina älfs hållplats.

Då det, enligt hvad af de hittills utförda ekonomiska utredningarna syntes framgå, vore ovisst, om malmtransport i större skala från de lappländska malmfälten till sydligare delar af landet kunde förväntas på grund af de med de långa afstånden förenade stora kostnader, funne sig styrelsen böra i högre grad, än styrelsen förut tänkt sig, taga hänsyn till den fördel, som, beträffande linjen Kasker—Gellivare, låge däruti, att inlandsbanan kunde ansluta till statsbanan Gellivare—Riksgränsen vid en punkt, där en stor station och ett ordnad samhälle redan funnes, och ansåge sig styrelsen af sådan anledning böra förorda Gellivare framför Lina älfs hållplats såsom inlandsbanans anknytningspunkt å berörda statsbana.

Sammanställdes nu längder och kostnader för olika delar af inlandsbanan längs de sträckningar, som, bland hittills definitivt undersökta, här ofvan af *styrelsen förordats*, så erhöles följande resultat:

	Längd. Kilometer.	Kostnad kronor.	
		Summa.	Per kilometer.
Delen bohuslänska kusten—nordvästra stambanan.			
Ellöse—Hogstorp—Smedberg—Gesäter—Ed—Billingsfors (I längden 128.8 kilometer ingå 12.4 kilometer å färdiga banan mellan Hogstorp och Smedberg, hvilka icke medtagits vid uträkning af kostnaden.)	128.8	16,032,000	137,732
Kragenäs (Risö--Raftö)—Gesäter—Ed -Billingsfors	93.4	11,923,000	127,651
Billingsfors—Lelångens strand—Silbodal—Koppom—Ottebol	109.6	13,422,000	122,472
Delen nordvästra stambanan—enskilda bandelen Brintbodarna—Malung—Limedsforsen.			
Ottebol—Torsby—Utterbyn—Rya fäbodar—Malung	198.1	20,024,000	101,063
Delen enskilda bandelen Brintbodarna—Malung—Limedsforsen—Sveg.			
Malung—Orsa Norra—Sveg	217.4	19,829,000	91,210
(Kostnaderna äro approximativa beträffande delen Orsa Norra—Sveg).			
Delen Sveg—tvärbanan genom Jämtland.			
Sveg—Svenstavik—Brunflo	161.3	13,842,000	85,815
Delen tvärbanan genom Jämtland—Ströms vattudal.			
Brunflo—Östersund—Litsnäset—Gulåstjärn—Ulriksfors ... (I längden 133.2 kilometer ingå 14.7 kilometer å färdiga banan mellan Brunflo och Östersund, hvilka icke medtagits vid uträkning af kostnaden.)	133.2	10,918,000	92,156
Delen Ströms vattudal—Ångermanälven.			
Ulriksfors—Dalasjö	124.3	13,139,000	105,305

	Längd. Kilometer.	Kostnad kronor.	
		Summa.	Per kilometer.
Delen Ångermanälven—Skellefte älf.			
Dalasjö—Kasker	188,9	16,768,000	88,791
Delen Skellefte älf—statsbanan Luleå--Riksgränsen.			
Kasker—Gellivare	266,2	20,907,000	785,527
eller sammanlagdt:			
Linjen Ellöse—Gellivare	1,528,3	144,881,000	96,510
Linjen Kragenäs (Risö—Raftö)—Gellivare	1,492,9	140,772,000	95,232
och i runda tal:			
Linjen Ellöse—Gellivare	1,528,0	145,000,000	—
Linjen Kragenäs (Risö—Raftö)—Gellivare	1,493,0	141,000,000	—
hvarvid i uppgifna kostnader icke ingå ofvan omförmälda sträckor Hogstorp—Smedberg och Brunflo—Östersund, hvilka utgöras af färdiga bandelar.			

Vidare anförde järnvägsstyrelsen.

Järnvägs-
styrelsens
undersökning
om bibanor.

Till de arbeten rörande inlandsbanan, om hvilkas verkställande Kungl. Maj:t under år 1906 förordnat, hörde jämväl undersökning af frågan, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behovet af kommunikationer kunde tillgodoses genom *anläggning af bibanor*.

Hvad detta uppdrag beträffade, hade styrelsen föreställt sig, att med detsamma afsetts att utreda dels arten och omfånget af den varuomsättning, som för de västra delarna af nämnda län skulle genom järnvägsförbindelser möjliggöras, dels hvilka sådana förbindelser skulle bäst fylla de kraf, som näringslivets utveckling i afseende på jordbruk, bergsbruk och skogshandtering jämte därmed sammanhängande industri ställde på desamma, dels slutligen huru gränstrakternas förbindande med

det befintliga järnvägsnätet medelst bibanor skulle i ekonomiskt afseende ställa sig i förhållande till en längdbanas anläggande genom samma trakter.

Då likväl den korta tiden hittills icke medgifvit verkställande af så omfattande utredning, hade styrelsen måst inskränka sig till att förslagsvis angifva de linjer, som syntes styrelsen vara i första hand erforderliga för att på ett för den lokala trafiken tillfredsställande sätt afhjälpa den brist på kommunikationer, som nu förefunnes uti ifrågasvarande trakter, genom att sätta dessa trakter i järnvägsförbindelse med befintliga banor.

Därjämte hade styrelsen ansett sig böra äfven ifrågasätta bibanor i vissa trakter af Bohuslän och Dalsland, hvarest undersökningar för en inlandsbanas framdragande blifvit verkställda, enär äfven i dessa trakter behof af förbättrade kommunikationer förefunnes, hvilket genom anläggande af bibanor borde tillgodoses, för den händelse en inlandsbana därstädes icke komme till utförande; och funnes å bilagda karta angifna de bibanor, som styrelsen sålunda ifrågasatt i Bohuslän och Dalsland samt i Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län.

Styrelsen hade tillika med ledning af *dels* de erfarenheter, hvilka styrelsen vid de hittills för inlandsbanan verkställda undersökningarna inhämtat beträffande terräng- och andra förhållanden i de trakter, som skulle beröras af bibanorna i fråga, *dels* ock de anläggningskostnader, som under senare år utförda eller planerade banbyggnader förorsakat eller beräknats medföra, låtit upprätta närlagda approximativa kostnadsberäkningar för af styrelsen sålunda ifrågasatta bibanor, och hade styrelsen här nedan upptagit *dels* en förteckning öfver sagda bibanor, jämväl angifvande för desamma approximativt beräknade längder och kostnader, *dels* en tablå, utvisande approximativa kostnaderna för ett system af bibanor till befintliga järnvägar söder om Sveg, jämfördt med andra bansystem, i hvilka en inlandsbana blifvit kombinerad med vissa i allt fall äfven erforderliga bibanor och hvilka bansystem funnes utmärkta å närlagda kartor.

**Förteckning öfver ifrågakädda bibanor, jämväl upptagande för desamma
approximativt beräknade längder och kostnader.**

N:o.	B i b a n o r.	Spår- vidd. Meter.	Längd. Kilo- meter.	K o s t n a d.	
				Kronor.	Kronor.
	Mellan bohusslänska kusten och nordvästra stambanan.				
38	Lysekil—Smedberg	0.891	37	1,801,000	
39	Smedberg—Munkedals bruk—Krokstad—Ed	0.891	59	3,307,000	
40	Bengtsfors—Silbodol—Koppom—Sulvik—Arvika	0.891	93	6,211,000	
41a	Åmål—Gillberga—Glafva—Arvika	0.891	(96*)	(5,480,000*)	
	eller alternativt				
41b	Åmål—Gillberga—Glafva—Arvika	1.435	96	6,770,000	18,089,000
	Mellan nordvästra stambanan och enskilda bandelen Brintbodarna—Malung—Limedsforsen.				
42	Arvika—väster om Kymmen—Gräsmark—Sunne ...	0.891	94	5,023,000	
43	Sunne—Stor Jangen—Myra hållplats å Nordmark— Klarälvens järnväg	0.891	40	2,108,000	
44	Kil—Sunne—Olebyn—Vägsjöfors—Hvitsand	1.435	112	7,201,600	
45	Olebyn—Torsby—Östmark	1.435	29	2,002,000	
46	Edebäck—Dalby—Vingängsjön	0.891	86	4,425,000	20,759,600
	Mellan enskilda bandelen Brintbodarna—Malung—Limedsforsen och Sveg.				
47	Limedsforsen—Transtrand—Särna	1.435	103	6,932,000	
48	Sveg—Lillherredal	1.435	32	2,117,000	9,049,000
	Mellan Sveg och tvärbanan genom Jämtland.				
49	Svenstavik—Mattmar	1.435	75	—	5,132,000
	Mellan tvärbanan genom Jämtland och Ströms vattudal.				
50	Hammerdalssjön—Hotagen	1.435	42	—	2,488,000
	Summa		898	—	55,517,600

*) Ingår icke i utförssumman.

Tablå öfver approximativa kostnader för ett system af bibanor till befintliga järnvägar söder om Sveg, jämfördt med andra bansystem, i hvilka en inlandsbana blifvit kombinerad med vissa bibanor.

	Längd. Kilo- meter.	Kostnad.	
		Kronor.	Kronor.
System med bibanor.			
Bibanorna n:o 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47 och 48	685	41,127,600	
Komplettering af befintliga järnvägarna Orsa—Sveg	123	3,038,650	
Kristinehamn—Mora—Mora Noret—Orsa à 25,000 kronor per kilometer	236	5,900,000	
Summa	1,044	50,066,250	50,066,250
Kombineradt system med inlandsbana och vissa bibanor.			
a.			
Inlandsbanan:			
Ellöse—Hogstorp, Smedberg—Gesäter—Ed—Billingsfors—Silbodal—Koppom—Ottebol—Torsby—Utterbyn—Vägsjöfors—Norra Ny—Rya fåbodar—Malung—Vänjan—Orsa	534	59,507,000	
Komplettering af Orsa—Svegbanan	123	3,038,650	
Bibanor:			
Kil—Sunne—Olebyn	85	5,465,500	
Olebyn—Torsby—Östmark	29	2,002,000	
Ljusnästorp—Dalby—Vingängsjön	33	2,137,000	
Limesforsen—Transtrand—Särna	103	6,932,000	
Sveg—Lillherrdal	32	2,117,000	
Summa	939	81,199,150	81,199,150
eller med afdrag för Ellöse—Hogstorp	904	—	74,851,150
b.			
Inlandsbanan:			
Smedberg (å längdbanan genom Bohuslän)—Gesäter—Ed—Billingsfors—Silbodal—Koppom—Ottebol—Torsby—Utterbyn—Vägsjöfors—Norra Ny—Rya fåbodar—Limesforsen—Transtrand—Särnasjön—Sveg	567	57,405,000	
Bibanor:			
Kil—Sunne—Olebyn	85	5,465,500	
Olebyn—Torsby—Östmark	29	2,002,000	
Ljusnästorp—Dalby—Vingängsjön	33	2,137,000	
Summa	714	67,009,500	67,009,500

Styrelsen hade vid ofvan omtalade beräkningar utgått från den förutsättning, att för bibanorna skulle tillämpas ett billigare byggnads-sätt, än som beträffande en för genomfartstrafik afsedd inlandsbana kunde anses lämpligt, och hade således för samtliga bibanor förutsatts en maximilutning af 16 : 1,000 samt en minsta kurvradie af beträffande de normalspåriga banorna 300 meter och vidkommande de smalspåriga 200 meter.

Vidare hade styrelsen funnit lämpligt, att, vid jämförelse mellan anläggningskostnaderna för ofvan anförda båda system, till kostnaderna för bibanesystemet lägga kostnaderna för vissa redan befintliga banors mellan bohuslänska kusten och Sveg eventuella komplettering, på det att dessa banor såsom fortsättning af inlandsbanan norr om Sveg måtte lämpa sig för såväl tung som snabb trafik.

Påtagligt vore, att den sålunda framställda jämförelsen mellan anläggningskostnaderna för de båda olika systemen icke ensam kunde läggas till grund för ett bedömande af det ena systemets fördelar eller olägenheter, jämförda med det andras, enär, såsom styrelsen ofvan framhållit, för sådant ändamål erfordrades äfven omfattande utredningar af ekonomisk art.

Beträffande de ifrågakädda bibanorna anförde styrelsen i underdånighet ytterligare följande.

Linjerna Lysekil—Smedberg och Smedberg—Munkedals bruk—Krokstad—Ed skulle genomlöpa jämförelsevis tätt bebyggda trakter, isynnerhet inom den så kallade Sörbygden, hvarjämte de borde blifva en tillfredsställande utfartsled till kusten från Stora Le och Foxens vidsträckta sjöområden. Genom den förra af nämnda linjer skulle dessutom Lysekil sättas i förbindelse med längdbanan genom Bohuslän.

Enär linjerna ifråga skulle framgå delvis genom svår terräng, hvarest kostnaderna för normalspåriga banor blefve mycket afsevärda, hade styrelsen tänkt sig dessa linjer byggda för en spårvidd af 0,891 meter, hvarigenom anläggningskostnaderna skulle väsentligt nedbringas.

Linjen Bengtsfors—Silbodal—Koppom—Sulvik—Arvika afsåge att för de folkrika trakterna omkring Silbodal, Karlanda, Järnskog och Koppoms bruk bereda spårförbindelse dels med Uddevalla—Lelångens järnväg och genom denna med Uddevalla, dels med nordvästra stambanan och Arvika köping samt därstädes jämväl med farleden genom Glafs fjorden och Säffle kanal till Väneren. Enär denna linje skulle komma att utgöra en fortsättning af Uddevalla—Lelångens järnväg och delvis framgå genom trakter med mycket svåra terrängförhållanden,

syntes den böra byggas för 0,891 meters spårvidd eller samma, som förefunnes å nyssnämnda järnväg till Uddevalla.

Linjen Åmål—Gillberga—Glaiva—Arvika skulle onekligen blifva till stort gagn för de jämförelsevis tätt bebyggda trakterna vid Långserud och Gillberga samt för orterna på Glafs fjordens västra sida, där icke obetydlig industriell verksamhet vore rådande, trots det att orterna saknade kommunikationer under flera månader af året, då sjöfarten på Säffle kanal vore stängd. Denna linje, hvilken liksom den närmast förut omtalade berörde de stora fabrikerna vid Jösseforsen, skulle sätta ifrågavarande trakter i förbindelse med, dels nordvästra stambanan och Arvika, dels Bergslagarnes järnväg vid Åmål samt därvarande goda hamn vid Väneren. Ehuru väl för tämligen lång tid framåt en smalspårig järnväg i vidkommande trakter skulle vara till fyllest, syntes det dock styrelsen, att, med hänsyn till den på det hela taget lätta terräng, banan skulle genomlöpa, densamma borde byggas normalspårig, enär dels anläggningskostnaden för en sådan bana blefve jämförelsevis obetydligt högre än för en smalspårig, dels ock banan komme att utgöra en kortare förbindelseled mellan punkter å tvänne normalspåriga banor.

Genom en bibana Arvika—västra ändan af Kymmen—Gräsmark—Sunne skulle de nu på kommunikationer vanlottade trakterna omkring Gunnarskogs kyrka, Tvärud, Treskog, Kymmen och Gräsmark få järnvägsförbindelse dels med nordvästra stambanan vid Arvika och farleden å Glafs fjorden, dels vid Sunne med Frykensäjöarna äfvensom med en eventuellt anlagd järnväg mellan Kil och Torsby. Då trafiken å bibanan för längre tid framåt icke torde blifva större, än att dess behof kunde fullt tillfredsställas med en smalspårig bana, och terrängen flerstädes vore ogynnsam, ansåge styrelsen en spårvidd af 0,891 meter vara för nu ifrågavarande bibana lämplig.

Den af styrelsen ifrågaställda linjen Sunne—Stor Jangen—Myra skulle förbinda nu afhandlade smalspåriga järnvägssystem i Bohuslän, Dalsland och Västra Värmland med de smalspåriga banorna i mellersta Värmland och således vid Karlstad äfven direkt med Väneren. Äfven nu ifrågavarande linje borde således gifvetvis byggas smalspårig.

Linjerna Kil—Sunne—Olebyn—Vägsjöfors—Hvitsand samt Olebyn—Torsby—Östmark skulle bereda förbindelse mellan järnvägs knuten

vid Kil och trakterna omkring Frykensäjöarna och Östmark, äfvensom de folkrika orterna längs Ljusnans dalgång upp till Hvitsand. Enär den terräng, banorna tänktes genomlöpa, i allmänhet vore för järnvägsanläggning lämplig, och den trafik, de vore afsedda att förmedla, inom icke aflägsen framtid torde kunna väntas blifva tämligen betydande, borde dessa banor enligt styrelsens förmenande byggas för normal spårvidd.

Det i de mellersta och öfre delarna af Klarälfvens dalgång förefintliga behovet af kommunikationer syntes på ett tillfredsställande sätt kunna betjänas genom en bana Edebäck—Dalby—Vingängsjön, hvilken bana enligt styrelsens mening borde byggas för 0,891 meters spårvidd, enär den skulle utgöra fortsättning på det i mellersta Värmland befintliga järnvägsnätet med enahanda spårvidd, hvarjämte någon större trafik, som kräfde bana för större spårvidd, icke torde vara att förvänta under lång tid framåt.

Jämväl i Västra och delvis äfven i Östra Dalälvens dalgångar funne styrelsen banor vara erforderliga. Under det att emellertid i den förra befolkningen och den odlingsbara jorden vore tämligen jämt fördelad, småningom aftagande uppåt älven, vore däremot den del af Östra Dalälvens dalgång, som låge mellan Asens kapell och Särnasjön så godt som obebodd samt i saknad af större odlingsmöjligheter. Omkring Särnasjön däremot funnes tätt befolkad bygd samt goda förutsättningar för odling äfvensom för sågverksrörelse och annan på skogsprodukter grundad industri, enär virke från de stora skogsområdena ofvanför Särnasjön i Särna socken under första året i regel kunde flottas endast till nyssnämnda sjö, och således måste kvarligga till följande året, hvilket medförde så stora olägenheter, att det med all sannolikhet skulle befinnas fördelaktigt att förarbeta åtminstone en afsevärd del af skogsprodukterna redan vid Särnasjön och därifrån sända dem med järnväg till afsättningsorterna.

Det syntes styrelsen därför, att, för den händelse en inlandsbana genom dessa trakter icke skulle komma till stånd — hvilken bana emellertid här bättre än bibanor torde tillgodose behovet af kommunikationer — en bibana borde dragas från Limesforsen station längs Västra Dalälven, förbi Transtrand samt vidare därifrån till Särna vid Östra Dalälven, hvilken bana borde gifvas samma spårvidd — 1,435 meter —, som förefunnes å bandelen Brintbodarna—Malung—Limesforsen, till hvilken den nu afhandlade bibanan blefve en fortsättning.

För beredande af kommunikationer för den i trakten af Lillherrdal boende befolkningen hade styrelsen förutsatt en normalspårig bibana från Sveg, ehuru väl behovet af en sådan bana under närmaste framtiden torde vara mindre framträdande.

Slutligen hade styrelsen tänkt sig, att, äfven om en inlandsbana med sträckning öster om Storsjön komme till stånd — hvilken sträckning styrelsen på anförda skäl i denna skrifvelse förordat — bibanor likvisst skulle erfordras för att tillmötesgå krafvet på förbättrade kommunikationer i vissa trakter dels väster om Storsjön, dels norr om samma sjö, och hade styrelsen således förutsatt banor såväl mellan Svenstavik och Mattmar som mellan Hammerdalssjön och sjön Hotagen.

Båda banorna skulle genomlöpa synnerligen bördiga trakter, som dels redan vore uppodlade, dels erbjöde mycket goda tillfällen till odling och delvis äfven till industriell verksamhet, hvarjämte den senare banan skulle blifva föreningslänk mellan Hotagens stora sjösystem och inlandsbanan. Ifrågavarande tvenne bibanor, som enligt styrelsens förmenande skulle på tillfredsställande sätt betjäna kommunikationsbehovet i de trakter, de genomlöpte, borde byggas med normal spårvidd.

Styrelsen anmärkte härefter. I det föregående omförmälda kostnadsberäkningar hade afsett banor för ångdrift. Skulle det emellertid anses böra verkställas fullständiga utredningar beträffande lämpligheten af sådant bibanesystem, som det ofvan angifna, syntes det styrelsen, att därvid jämväl borde göras utredning i fråga om användning af elektrisk drift å ett större eller mindre antal af dessa bibanor, hvilka i allmänhet framginge genom trakter, som vore rika på vattenfall, och å hvilka banor trafikbehovet ofta torde kunna bättre tillgodoses genom anordnande af flera lättare tåg än af ett färre antal sådana af större tyngd. Styrelsen hölle icke för otroligt, att det vid eventuell sådan utredning skulle finnas möjligt och lämpligt, åtminstone beträffande vissa af berörda bibanor, att bygga dem efter ännu billigare system än ofvan angifna, hvarigenom banornas anläggningskostnad skulle kunna icke oväsentligt nedbringas.

I skrifvelsen den 13 mars 1907 har styrelsen slutligen afgifvit yttrande öfver en del underdåniga framställningar i fråga om inlandsbanan, hvilka blifvit genom särskilda nådiga remisser öfverlämnade till styrelsen för afgifvande af underdånigt utlåtande, nämligen:

Järnvägsstyrelsens yttrande om en del framställningar.

1:o) från Göteborgs och Bohus läns landsting, som uti en till Kungl. Maj:t ställd och af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i samma län med underdånig skrifvelse den 25 oktober 1906 öfverlämnad skrift uttalat tingets lifliga önskan, att inlandsbanans sydligare del måtte ledas genom Dalarnas, Värmlands och Dalslands gränstrakter ut till lämplig punkt på längdbanan genom Bohuslän, hvilken framställning till styrelsen remitterats den 30 oktober 1906;

2:o) från kyrkoherden J. Spolène jämte åtskilliga personer inom Göteborgs och Bohus län, Älfsborgs län, Värmlands län, Kopparbergs län och Jämtlands län, hvilka uti särskilda, genom nådig remiss den 22 november 1906 öfverlämnade skrivelser i underdånighet hemställt, att inlandsbanan söder om Östersund till Torsby måtte dragas så långt västerut som möjligt samt att banan från Torsby till västerhafvet måtte i hufvudsak följa det Winellska förslaget eller det, för hvilket redogörelse lämnats i styrelsens ofvan anförda underdåniga skrifvelse den 31 januari 1903 (sid. 24);

3:o) från kyrkoherden L. Dahlstedt med flere i Vilhelmina socken, hvilka uti åtta lika lydande, till styrelsen den 7 december 1906 i nåder remitterade ansökningar i underdånighet hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för ny undersökning för inlandsbanans sträckning genom Vilhelmina socken, så att banan måtte gå öfver Ångermanälven vid den s. k. Storholmen, strax ofvanför Volgsjön, och sålunda tänga Malgomajsjön, äfvensom framdragas intill Vojmsjön med dessa sjöars omkring 12 à 14 mil upp mot fjällregionerna gående vattensystem;

4:o) från S. Selin med flere, hvilka uti underdånig skrifvelse, dagtecknad den 24 december sistlidna år och till styrelsen i nåder remitterad den 25 sistlidne januari, hemställt, att nyssnämnda underdåniga ansökan från kyrkoherde L. Dahlstedt med flere måtte lämnas utan afseende;

5:o) från N. J. Gavelius med flere, hvilka uti en genom nådig remiss den 18 december 1906 till styrelsen öfverlämnad skrift i underdånighet hemställt om den ändring i planen för inlandsbanans framdragande mellan Handög i Lits socken och Mo by i Hammerdals socken, att banan måtte tänkas förlagd öster om Trekilen, samt att undersökning af den sålunda ifrågasatta linjen måtte verkställas;

6:o) från Dorotea kommun, som i underdånighet framhållit önskvärdheten af, att den genom Norrland gående delen af inlandsbanan måtte byggas före den södra, samt att ingen ändring måtte äga rum i den år 1905 stakade järnvägslinjen från Tåsjö socken, genom Dorotea till

Dalasjö by i Vilhelmina socken, hvilken framställning till styrelsen öfverlämnats med nådig remiss den 4 januari 1907;

7:o) från Stensele socknemän, hvilka uti en den 17 januari 1907 dagtecknad, genom nådig remiss den 22 i samme månad öfverlämnad underdånig skrifvelse anhållit, att norra delen af inlandsbanan eller mellan Sveg och Gellivare först måtte byggas;

8:o) från Tåsjö och Alanäs kommuner, hvilka uti en med nådig remiss den 14 januari 1907 öfverlämnad underdånig skrift hemställt, att den under år 1905 stakade järnvägslinjen från Ström till Dorotea måtte utan ändring fastställas, samt att den del af inlandsbanan, som sträckte sig norr om Östersund, måtte få byggas före den södra;

9:o) från kommitterade för Östersunds handels- och industriidkareförening, hvilka uti en genom nådig remiss den 23 januari 1907 öfverlämnad skrift hemställt, att Östersund måtte göras till utgångspunkt för inlandsbanan norrut;

10:o) från styrelsen för Trollhätte kanal och vattenverk, som uti underdånig skrifvelse den 4 februari 1907 förmålt sig vilja, innan valet träffades mellan de olika sträckningar, hvilka ifrågasatts för inlandsbanans framdragande genom Värmland, framhålla betydelsen af, att vid banans planläggning hänsyn jämväl toges till den viktiga samfärdsled, Trollhätte kanal, hvilken nämnda styrelse hade under sin förvaltning; och hade sistberörda framställning till järnvägsstyrelsen öfverlämnats med nådig remiss den 8 februari 1907; samt slutligen

11:o) från kyrkoherden E. Svensson med flere, som å Sorsele socknemäns vägnar i en till Kungl. Maj:t ställd skrift, dagtecknad den 15 sistförflutne januari, öfver hvilken skrift styrelsens yttrande infor drats genom nådig remiss den 16 sistlidne februari, i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes i nåder vidtaga sådana åtgärder, att inlandsbanan med det första måtte byggas, och att början därmed måtte göras med bandelen norr om Sveg i Härjedalen.

Öfver de sålunda för utlåtande till styrelsen remitterade underdåniga framställningarna har styrelsen afgifvit följande yttrande.

Hvad först beträffade de under moment 1 och 2 anförda framställningarna beträffande inlandsbanans sträckning söder om Jämtland, ville styrelsen i underdånighet erinra, dels att definitiv undersökning verkstälts för linjer från hamnplatser vid bohuslänska kusten, öfver längdbanan genom Bohuslän, förbi Billingsfors, Silbodal, Koppom, Ottebol, Torsby, Utterbyn, Vägsjöfors och Norra Ny till Rya fäbodas, dels ock att styrelsen till definitiv undersökning förordad en linje från Rya fä-

bodar förbi Limedsforsen, Storåsen och Särnasjön till Sveg, hvarigenom inlandsbanan skulle genom Dalsland, Värmland och Dalarna längs sålunda angifna sträckning komma att framgå så långt västerut, som syntes vara lämpligt.

Hvad däremot beträffade den del af den under moment 2 refererade framställningen, som afsåge inlandsbanans läge i Jämtland, hade styrelsen af skäl, som ofvan framhållits, icke kunnat tillstyrka banans framdragande i västligare sträckning än den, som blifvit definitivt undersökt öster om Storsjön, förbi Svenstavik och Brunflo till Östersund.

Vidkommande den under moment 3 intagna framställning funne styrelsen följande af petitionärerna framhållna skäl vara beaktansvärda, nämligen:

att, om järnvägen framdroges i den sträckning, som framställningen afsåge, den skulle komma i direkt förbindelse med dels de i agrikulturellt hänseende utvecklingsrikaste områden i Västerbottens läns lappmarker, dels outtömliga kalkberg, som därigenom skulle kunna exploateras,

att järnvägen i Malgomajsjön och Vojmsjön under lång framtid skulle äga »naturliga bibanor» mot väster till en utsträckning af ända till femton mil, till stort gagn äfven för fjällbefolkningen, som nu vore i merkantilt hänseende beroende af Norge, samt

att för järnvägen vid den så kallade Storholmen ofvanför Volgsjön skulle finnas tillgång till ett af Norrlands mäktigaste vattenfall.

Styrelsen ansåge sig hafva anledning förmoda, att en sådan sträckning för inlandsbanan, som i nu ifrågavarande moment afsåges, skulle dels visa sig i trafiktekniskt hänseende blifva mindre fördelaktig än såväl den nu definitivt uppstakade linjen, hvilken öfverginge Ångermanälven i närheten af Råsele, som ock den linje förbi och intill Volgsjöns östra ända, som styrelsen här ofvan sagt sig vilja föreslå till definitiv undersökning på statens bekostnad, dels från skogshandteringens synpunkt blifva mindre lämplig, men funne sig styrelsen, med hänsyn till det allmänna intresse, som låge däruti, att inlandsbanan framdroges genom trakter med god tillgång på för åkerbruket erforderlig kalk äfvensom för öfrigt goda utvecklingsmöjligheter i jordbrukshänseende, icke böra motsätta sig, att på statens bekostnad under innevarande år utredningar och okulära undersökningar företoges rörande lämpligheten af inlandsbanans framdragande på sätt petitionärerna föreslagit.

Kostnaden för sådana utredningar och undersökningar skulle enligt approximativ beräkning belöpa sig till 1,000 kronor.

Hvad anginge den under moment 4 relaterade ansökningen, torde Kungl. Maj:t i nåder finna densamma vara besvarad med hvad styrelsen ofvan framhållit.

Beträffande den hemställan, som återfunnes under moment 5 rörande inlandsbanans framdragande i Jämtland mellan Handog i Lits socken och Mo by i Hammerdals socken i en sträckning öster om Trekilen, ansåge styrelsen af skäl, som styrelsen här ofvan i underdånighet anført för inlandsbanans förläggande väster om Trekilen på bandelen Handog—Hammerdal i stället för längs den förut öster om Trekilen okulärt undersökta sträckningen Handog—Halasjön—Fyrsjön—Hammerdal (sid. 36), att afseende icke borde fästas vid sagda hemställan.

Vidkommande under moment 7 och 11 anförda framställningar angående byggande af viss angifven del före andra af inlandsbanan, behagade Kungl. Maj:t finna i frågans nuvarande läge något yttrande från styrelsens sida icke vara erforderligt.

Beträffande under moment 6 och 8 omtalade ansökningar funne sig styrelsen icke heller i detta fall böra göra något uttalande, i hvad de afsåge den ordning, i hvilken olika delar af banan borde läggas under arbete. Hvad däremot vidkomme i dessa ansökningar framställda önskemål angående inlandsbanans sträckning, ansåge sig styrelsen kunna antaga, att de afsåge endast de delar af banan, som fölle inom de respektive socknarna, vid hvilket förhållande styrelsen i underdånighet finge erinra, att styrelsen förut som sin åsikt uttalat, att den sträckning, som blifvit definitivt undersökt genom berörda socknar, vore den fördelaktigaste, ehuru styrelsen icke velat motsätta sig undersökning af annan västligare sträckning genom en del af Dorotea socken.

Rörande i moment 9 omförmälda, af Östersunds handels- och industriidkareförenings kommitterade gjorda framställning, hade styrelsen — vid det förhållande, att styrelsen förordat inlandsbanans framdragande öfver Östersund — icke något vidare att därvid anföras.

Beträffande slutligen styrelsens för Trollhätte kanal- och vattenverk under moment 10 anmärkta uttalanden rörande inlandsbanans framdragande genom Värmland, hade däri hufvudsakligen framhållits,

att för godstransporten på inlandsbanan från och till de nordliga trakter af landet, hvilka nu vore i saknad af kommunikationer, det vore af vikt, att banan sattes i direkt och bekväm förbindelse med hamn vid Vänerne och därmed äfven med Trollhätte kanal och hafvet samt således leddes kortaste vägen till en farled, på hvilken godset af naturliga skäl kunde framföras till lägre pris än på järnväg, hvilket skulle

blifva af ännu större betydelse, efter det att kanalen, såsom ansåges sannolikt, gifvits större dimensioner än de nuvarande;

att inlandsbanans anknjtning till Vänerns hamn vore af stor ekonomisk betydelse icke endast för banan själf och de orter, den genomlöpte, utan äfven för staten såsom ägare af Trollhätte kanal;

att Dalslands och Värmlands gränstrakters berättigade kraf på kommunikationer skulle bättre tillgodoses genom flera smärre banor, dragna från nordväst till sydost, än genom en inlandsbana;

att härmed anordnande af en ny dyrbar hamn vid västkusten icke skulle blifva behöfligt; samt slutligen

att under den tid af 3—4 månader af året, då Vänern och Trollhätte kanal vore stängda af is, godset kunde befordras på redan befintliga banor till eller från Göteborg och Uddevalla.

Med anledning af styrelsens för Trollhätte kanal- och vattenverk sålunda gjorda uttalande ansåge sig järnvägsstyrelsen endast böra anföras, att det syntes järnvägsstyrelsen sannolikt, att, för den händelse Trollhätte kanal och hamnar vid Vänern gjordes tillgängliga för afsevärdt större fartyg, än som nu kunde trafikera dessa, en icke oväsentlig del af den transport, som eljest skulle förmedlas af inlandsbanan mellan bohuslänska kusten och trakter i mellersta och nordliga Sverige, komme att under den tid af året, då ifrågavarande kommunikationsled icke vore stängd af is, söka sig väg genom Trollhätte kanal öfver Vänerns hamnar på grund af de billigare transportkostnader, en sådan kommunikationsled borde kunna erbjuda.

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 april 1907 rörande nya undersökningar.

Såsom af järnvägsstyrelsens skrivelse den 13 mars 1907 framgår, skulle enligt styrelsens åsikt ännu en del undersökningar beträffande inlandsbanan vara erforderliga. I underdånig skrivelse den 9 april 1907 har styrelsen närmare redogjort för dessa ytterligare undersökningar och gjort framställning om anvisande af därför nödiga medel.

Styrelsen har därvid till en början erinrat, att styrelsen i förstnämnda skrivelse sagt sig hafva för afsikt att hos Kungl. Maj:t göra framställning att få definitivt undersöka dels en förut okulärt undersökt sträckning Rya fäbodas—Almän—Limedsforsen—Laxvadet—Storåsen—Ransjöbodarne—Särnasjön—Sveg, dels ock en sträckning från någon punkt å den utstakade linjen närmast söder om Ångermanälven till lämplig anknjtningspunkt i linjen norr om Dalasjö, hvilken linje styrelsen tänkt sig skola framdragas till Volgsjöns östra ända. Därefter har styrelsen vidare anført.

Det belopp af sammanlagdt 427,000 kronor, som Riksdagen beviljat och Kungl. Maj:t sedermera ställt till styrelsens disposition för verkställande af undersökningar för inlandsbanan, hade varit afsedt att användas efter följande plan; nämligen för:

undersökning af hamnlägen vid Risö-Raftö och Ellöse fjord	kronor 20,000
undersökning af hamnläge vid Uddevalla samt utredningar om kostnaderna för förvärfvande, ombyggande och komplettering af Uddevalla—Lelångens järnväg	» 27,000
utredningar beträffande inlandsbanans ekonomiska bärighet	» 40,000
utredningar om elektrisk drift	» 60,000
samt	
öfriga linjeundersökningar jämte byråarbeten	» 280,000

eller sammanlagdt kronor 427,000.

För ofvan angifna undersökningar af hamnlägen och utredningar beträffande dels Uddevalla—Lelångens järnväg, dels inlandsbanans ekonomiska bärighet, dels elektrisk drift hade hittills utgifvits 62,061 kronor 34 öre; till återstående utbetalningar för dessa undersökningar och utredningar beräknades åtgå 84,938 kronor 66 öre. För linjeundersökningar hade utbetalats 238,633 kronor 51 öre, hvadan för linjeundersökningar skulle återstå 41,366 kronor 49 öre. Dessa 41,366 kronor 49 öre syntes styrelsen lämpligen böra användas sålunda, att för definitiv undersökning af de ofvan omförmälda linjerna från Rya fäbodarförbi Särnasjön till Sveg samt från någon punkt söder om Ångermanälven förbi Volgsjöns östra ända till lämplig anknytningspunkt i den definitivt undersökta sträckningen norr om Dalasjö, hvilka båda linjer beräknades få en sammanlagd längd af omkring 236 kilometer, afsåges ett belopp af 29,500 kronor. Återstående 11,866 kronor 49 öre ansåges blifva erforderliga för byråarbeten och utredningar beträffande redan verkställda linjeundersökningar.

I en af föreståndaren för styrelsens statistiska kontor upprättad promemoria beträffande den ekonomisk-statistiska undersökningen rörande inlandsbanan hade anförts, bland annat, att öfverjägmästarne i Skellefteå och Umeå distrikt äfvensom flera jägmästare i de till nämnda distrikt hörande revir påpekat, att inlandsbanan i den nu definitivt undersökta sträckningen genom Sorsele, Arjeplogs och delvis Jokkmokks socknar skulle få ett allt för västligt läge och komma att ligga för nära barrskogsgränsen, samt att det därför ur skogshandteringens synpunkt vore fördelaktigt, om linjen från gränsen mellan Stensele och Sorsele

socknar framdroges längs en östligare sträckning förbi Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure å den nu definitivt uppstakade linjen mellan Kasker och Jokkmokk. Enär de flottbara vattendragen i dessa trakter i allmänhet framrunne från nordväst mot sydost, skulle ifrågavarande del af banan med en sådan östligare sträckning, enligt nämnda skogsstatstjänstemäns åsikt, komma att behärska en skogsareal af omkring 534,000 hektar, i stället för 327,000 hektar med den nu definitivt undersökta västligare sträckningen öfver Kasker, äfvensom komma att skära de större vattendragen på för uppsamling af virke lämpligare ställen.

Styrelsen ansåge sig visserligen hafva anledning antaga, att den nu definitivt uppstakade linjen öfver Kasker vore den i tekniskt afseende fördelaktigaste, och att en linje framdragen i ofvan angifna sträckning förbi Afvaviken komme att blifva icke oväsentligt längre än linjen öfver Kasker samt erhålla ofördelaktigare lutnings- och krökningsförhållanden än denna, hvarigenom den skulle blifva mindre lämplig för större malmtrafik. Då det emellertid ännu måste anses outredt, huruvida banan borde afses för hufvudsakligen malmtransport eller för öfvervägande transport af skogsprodukter, och det syntes styrelsen uppenbart, att sträckningen förbi Afvaviken, ur skogshandteringens synpunkt, vore att föredraga framför sträckningen öfver Kasker, funne styrelsen önskligt, att, innan banans läge uti ifrågavarande trakter blefve fastslaget, definitiv undersökning af en sträckning förbi Afvaviken verkställdes, för utrönande af möjligheten att erhålla ett sådant östligt läge för banan, som tillfredsställde skogshandteringens kraf på samma gång, som banans lämplighet för eventuell större malmtransport icke allt för mycket äfventyrades.

Sådan definitiv undersökning torde, så vidt nu kunde bedömas, böra afse dels en sträckning från Gubbträsk, vid den nu definitivt utstakade linjen, förbi Afvaviken och Jäknajaure till Kadnejaure dels en sträckning från Jäknajaure till Plassakårtje, hvarest nuvarande linjen skure Pite älf. Undersökning af dessa sträckningar, som beräknades få en sammanlagd längd af omkring 264 kilometer, skulle kosta 33,000 kronor.

I sin skrifvelse den 13 sistlidne mars hade styrelsen vidare omförmält, dels att styrelsen efter hos Kungl. Maj:t gjord underdånig framställning att få verkställa definitiv undersökning af en sträckning för inlandsbanan med anslutning till statsbanan Luleå—Riksgränsen vid Lina älfs hållplats i stället för vid Näsbergs hållplats — mot hvilken

förändrade sträckning chefen för generalstaben, jämlikt hvad med bemälde chef under hand förda underhandlingar, enligt styrelsens uppfattning, gifvit vid handen, icke hade något att erinra — på grund af nådigt bemyndigande framdragit linjen till förstnämnda hållplats, hvar emot linje till Näsberg icke blifvit definitivt undersökt, dels att chefen för generalstaben emellertid numera på förekommen anledning meddelat styrelsen, att något missförstånd måste hafva ägt rum vid ofvanberörda underhandlingar, i det att han icke förklarat sig kunna frångå den år 1903 uppgångna sträckningen öfver Vuollerim och Storbacken till Näsbergs hållplats samt godtaga en sträckning öfver Jokkmokk till trakten af Lina älfs hållplats, utan att han i försvarets intresse måste fasthålla vid banans framdragande förbi Vuollerim och Storbacken till närliggande punkt å Luleå—Gellivarebanan.

Med anledning af hvad sålunda i ärendet förekommit och då inlandsbanan vore af så stor strategisk vikt, att Kungl. Maj:t och Riksdagen tilläfventyrs funne chefens för generalstaben ofvan omnämnda åsikt beträffande platsen för banans anslutning till statsbanan Luleå—Riksgränsen böra tillmätas afgörande betydelse, ansåge styrelsen, att definitiv undersökning för banans framdragande till Näsberg äfven borde genom styrelsens försorg verkställas. En sådan linje, som vid Suoppatjaure skulle utgå från den definitivt utstakade linjen, torde blifva omkring 64 kilometer lång, och ansåges dess undersökning kräfvat ett belopp af 8,000 kronor.

Beträffande det af Kungl. Maj:t styrelsen lämnade uppdrag att undersöka, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behovet af kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggning af bibanor, anförde styrelsen, med erinran om hvad styrelsen yttrat i sin underdåniga skrifvelse den 13 sistlidne mars, att enligt styrelsens förmenande borde, innan frågan om inlandsbanans framdragande genom ofvan omnämnda län och landskap blefve definitivt afgjord, närmare utredning ske beträffande lämpligheten af anläggande af bibanor, eventuellt kombinerade med en längdbana genom större eller mindre del af dessa trakter, och hade styrelsen tänkt sig en sådan utredning böra omfatta dels okulär undersökning af sådana sträckningar, som förut icke blifvit genom styrelsens försorg okulärt eller definitivt undersökta, dels utredningar i ekonomiskt hänseende beträffande trafikbehovet i de trakter, ifrågakända banor skulle genomlöpa, äfvensom rörande utsikterna för banornas ekonomiska bärighet, dels slutligen un-

dersökningar om lämpligheten af elektrisk drift på ett större eller mindre antal af dessa banor. Kostnaderna för dessa utredningar, hvartill medel icke blifvit af Riksdagen anvisade, hade af styrelsen beräknats till följande belopp, nämligen: 8,000 kronor för okulära linjeundersökningar å omkring 670 kilometer, 15,000 kronor för ekonomiska utredningar och 15,000 kronor för utredningar angående elektrisk drift, eller sammanlagdt 38,000 kronor.

Styrelsen har därefter i sin skrifvelse den 9 april 1907 yttrat sig om en del till Kungl. Maj:t under år 1907 inkomna underdåniga framställningar i fråga om inlandsbanan, hvilka blifvit genom särskilda nådiga remisser öfverlämnade till styrelsen för afgifvande af underdånigt utlåtande, nämligen:

1:o) från Västerbottens läns hushållningssällskap, som uti en till Kungl. Maj:t ställd, den 21 sistlidne februari dagtecknad och den 28 i samme månad till styrelsen i nåder remitterad underdånig skrifvelse uttalat önskvärdheten af, att inlandsbanan framdroges genom Vilhelmina socken längs östra sidan af Blaikfjället och vidare i nordlig riktning öfver den så kallade Storholmen, belägen vid öfre ändan af Volgsjön, samt fram till den definitivt undersökta linjen i närheten af Storseeleby, på sätt i skrifvelsen omförmälda, af Vilhelmina socken utsedde kommitterade föreslagit, eller i alla händelser så, att banan komme att beröra Malgomajsjöns vattensystem;

2:o) från vissa, af Hede med flera kommuner inom mellersta och västra Härjedalen för ändamålet utsedde personer, hvilka uti underdånig skrifvelse, som till styrelsen i nåder remitterats den 12 sistlidne mars månad, dels föreslagit, att, därest Kungl. Maj:t funne lämpligt låta inlandsbanan genom Dalarna få den ifrågasatta västliga sträckningen öfver Transtrand och Särna, banan måtte från sistnämnda plats framdragas i nordostlig riktning öfver Härjedalsgränsen till SnösvalLEN i Lillherrdals församling och därifrån följa en af ingenjören P. Silfverbrand besiktigad och i den underdåniga skrifvelsen åtföljande bilaga beskrifven linje genom Linsälls, Hede, Vemdalens och Klöfsjö socknar fram till Svensta vid Storsjön i Jämtland, dels hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes i nåder förordna, att den sålunda föreslagna sträckningen måtte grundligt undersökas, innan inlandsbanans sträckning genom Härjedalen fastställdes;

3:o) från före detta riksdagsmannen O. Walter med flere, hvilka uti en den 12 sistlidne februari dagtecknad, den 26 i samme månad till

styrelsen i nåder remitterad underdånig skrift, framställt vissa »erinringar med anledning af genom doktor Key-Åberg verkställd statistisk utredning i samband med inlandsbanans sträckning genom öfre Jämtland»;

4:o) från ingenjören A. Törnebohm, som uti underdånig skrifvelse, dagtecknad den 20 sistlidne februari och till styrelsen i nåder remitterad den 26 i samme månad, redogjort för en af honom, på uppdrag »hufvudsakligen af kommunalnämnden i Föllinge samt kronolänsmannen A. Kjellsson såsom ombud för ett par från södra sidan angränsande socknar», verkställd okulär undersökning för en sträckning för inlandsbanan från Mattmar till Gåxsjö eller alternativt till Munkflohögen å den definitivt undersökta linjen mellan tvärbanan genom Jämtland och Ströms vattudal;

5:o) af Olof Bromée undertecknad, Kungl. Maj:t i underdånighet tillställt utdrag af protokoll, hållet vid kommunalstämma med Svegs kommun den 17 sistlidne februari, hvaruti hemställdes, »att i den kungl. proposition rörande inlandsbanans sträckning, som skall till Riksdagen afgifvas, måtte föreslås, att järnvägen Orsa—Sveg varder som länk i inlandsbanan intagen», varande protokollsutdraget i fråga till styrelsen i nåder remitteradt den 4 sistlidne mars;

6:o) från Carl Moberg med flere, hvilka uti underdånig skrifvelse, dagtecknad den 1 sistlidne februari och till styrelsen i nåder remitterad den 8 därpå följande mars, gjort framställning därom, att under 1907 års sommar måtte på statens bekostnad definitivt undersökas den sträckning, som kunde befinnas vara lämpligast af dem, som 1906 års höst blifvit på enskildes bekostnad, men genom styrelsens försorg okulärt undersökta mellan Torsby och Särna genom de nordligaste delarna af Värmland och de västligaste delarna af Dalarna, samt slutligen

7:o) från Claes Schenson med flera, hvilka uti en till styrelsen den 25 sistlidne mars i nåder remitterad underdånig skrifvelse af den 10 i samme månad, under erinran om nödvändigheten af ett snart förbättrande af kommunikationsförhållandena inom Nordmarks härad äfvensom inom västra gränstrakterna i allmänhet, samt, under uttalande att, enligt deras åsikt, den enda bana, som skulle kunna tillgodose gränstrakternas kommunikationsbehof, vore en västligt förlagd bredspårig bana, framhållit nödvändigheten af, att byggandet af inlandsbanan i hela dess sträckning beslutades på en gång, samt att frågan om gränstrakternas kommunikationsbehof löstes i samband med inlandsbanefrågan.

Öfver de sålunda remitterade underdåniga framställningarna har styrelsen afgifvit följande yttrande.

Hvad först beträffade den under moment 1 gjorda framställningen vidkommande inlandsbanans sträckning genom Vilhelmina socken, erinrade styrelsen, att en petition i samma syfte blifvit af kyrkoherden L. Dahlstedt med flere afgifven i underdånig skrifvelse den 7 december 1906, samt att styrelsen, som i sin underdåniga skrifvelse den 13 sistlidne mars utlätit sig öfver petitionen, därvid på anförda skäl förklarar sig icke vilja motsätta sig, att okulär undersökning på statens bekostnad under 1907 företoges rörande lämpligheten af inlandsbanans framdragande, på sätt i petitionen föreslagits, för hvilken undersökning kostnaden approximativt beräknats till 1,000 kronor.

Vidkommande den under moment 2 intagna framställningen, funne styrelsen de af petitionärerna framhållna skäl för inlandsbanans dragande i af dem föreslagen sträckning i många afseenden beaktansvärda, särskildt med hänsyn till att dels banan skulle komma betydligt närmare de folkrika byarna inom Linsälls, Hede och Vemdalens församlingar, än hvad fallet vore med den nu definitivt undersökta linjen norr om Sveg, och dels äfven befolkningen i västra Härjedalen skulle beredas möjlighet att erhålla sina förnödenheter från och afyttra sina produkter till svenska i stället för att såsom nu vara så godt som uteslutande hänvisade till norska handelsplatser, hvarjämte banan skulle beröra Vikarsjön, som bildade en mycket god uppsamlingsbassäng för virke i Ljusne älf.

Då styrelsen emellertid ansåge sig hafva skäl antaga, att svårigheter skulle möta att med den för inlandsbanan tänkta tracé utan afsevärd vägförlängning framdraga en bana i den sträckning, petitionärerna angifvit, hölle styrelsen före, att på statens bekostnad nu endast borde verkställas okulära undersökningar för följande sträckningar nämligen: *dels* från Röhammaren, vid den förut okulärt undersökta linjen Särnasjön—Glissjöberg—Enskäla, förbi Linsälls kapell, Vikarsjön, Vemdalen och Fotingens norra ända till Svenstavik, *dels* från trakten af Vemdalen, förbi Klöfsjö till Svenstavik, *dels* slutligen från Sveg till Linsälls kapell. Kostnaden för okulär undersökning af nu angifna sträckningar, tillsammans omkring 240 kilometer, hade af styrelsen beräknats till 3,000 kronor.

Beträffande i moment 3 omförmälda »erinringar med anledning af genom doktor Key-Åberg verkställd statistisk utredning i samband med inlandsbanans sträckning genom öfre Jämtland», hade styrelsen anmodat Key-Åberg att öfver desamma afgifva utlåtande. Sedan sådant utlåtande kommit styrelsen tillhanda den 26 sistlidne mars, öfverlämnades det-

samma med förklaring, att styrelsen ansåge sig icke hafva något att därutöver i ämnet anföra.

Uti den i moment 4 omnämnda, af ingenjören Törnebohm ingifna underdåniga skrifvelsen hade styrelsen icke funnit någon särskild framställning vara gjord, och ville styrelsen endast framhålla, att en bana mellan Svenstavik och Ströms vattudal, framdragen väster om Storsjön och, beträffande delen tvärbanan genom Jämtland—Ströms vattudal, löpande längs de i den underdåniga skrifvelsen beskrifna sträckningarna Mattmar—Offerdal—Sandvikssjön—Gåxsjön—Ströms vattudal eller Mattmar—Offerdal—Landösjön—Föllinge—Gåxsjön—Ströms vattudal, skulle blifva respektive 47 och 49 kilometer längre än den af styrelsen förordade linjen öfver Östersund. Den i skrifvelsen äfven omnämnda sträckningen med anslutning till den nu definitivt uppstakade linjen vid Munkflohögen blefve ännu längre. Då därtill komme, att den terräng, banan längs de nu beskrifna sträckningarna skulle genomgå, i allmänhet icke vore gynnsammare än den, som berördes af den af styrelsen förordade sträckningen, funne styrelsen afseende icke böra fästas vid den af Törnebohm ingifna skrifvelsen.

I anslutning till hvad styrelsen här ofvan anført beträffande lämpligheten af, att definitiv undersökning verkställdes för en sträckning af inlandsbanan genom västra Dalarna från Rya fäbodrar förbi Särna-sjön till Sveg i Härjedalen, funne sig styrelsen böra i underdånighet såsom sin åsikt uttala, att den i moment 5 omförmälda framställningen från Svegs kommunalstämma icke måtte föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Beträffande den i moment 6 anförda underdåniga framställningen angående definitiv undersökning på statens bekostnad af sträckning genom de nordligaste delarna af Värmland och de västligaste delarna af Dalarna erinrade styrelsen, att styrelsen, som i underdånig skrifvelse den 28 sistlidne februari, bland annat, redogjort för resultatet af genom styrelsens försorg verkställda okulära undersökningar af sträckningar genom ifrågavarande trakter, i sin skrifvelse den 13 sistlidne mars framhållit, att skäl icke syntes föreligga att på statens bekostnad definitivt undersöka någon eller några af dessa sträckningar, i följd hvaraf styrelsen icke ansåge nu afhandlade underdåniga framställning böra till någon åtgärd föranleda. Af hvad petitionärerna anført för banans framdragande genom nordligaste Värmland och västligaste Dalarna — delvis i omedelbar närhet af gränsen mot Norge — framginge väl, att behovet af järnvägskommunikationer i dessa trakter

vore stort, men hölle styrelsen före, att detsamma borde kunna afhjälpas genom bibanor.

Hvad slutligen vidkomme den i moment 7 omförmälda framställningen, ansåge sig styrelsen icke om densamma hafva något särskildt att anföra, sedan styrelsen i sin skrifvelse den 13 mars innevarande år funnit sig böra bland hittills definitivt undersökta linjer tillstyrka den, som framdragits genom Nordmarks härad.

Med anledning af hvad sålunda anförts, hemställde styrelsen i underdånighet, att Kungl. Maj:t täcktes

dels bemyndiga styrelsen låta under år 1907 definitivt undersöka ej mindre omförmälda linje från Rya fäbodrar i Dalarna förbi Särnasjön till Sveg i Härjedalen än äfven ofvan angifna linje inom Västerbottens län från någon punkt söder om Ångermanälfven på den definitivt undersökta sträckningen till lämplig anknytningspunkt norr om Dalasjö i nämnda sträckning, för hvilka undersökningar medel, såsom styrelsen i det föregående framhållit, funnes tillgängliga,

dels föreslå Riksdagen att, utöfver de af Riksdagen anvisade medel för verkställande af undersökningar angående inlandsbanan, på extra stat för år 1908 bevilja:

för definitiv undersökning norr om Ume älf af vissa sträckningar i östligare trakter än de, hvarest de nu definitivt utstakade framdragits, samt för okulär undersökning af en del sträckningar i Härjedalen, Jämtland och Västerbottens län ett belopp af 45,000 kronor, äfvensom

för fortsatta utredningar, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggning af bibanor, ett belopp af 38,000 kronor,

eller sammanlagdt 83,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

I sitt ofvannämnda, vid järnvägsstyrelsens skrifvelse fogade utlåtande har Key-Åberg närmare redogjort för de af honom vid den ekonomiska utredningen för banans framdragande genom Jämtland tillämpade grunder.

Kungl. Maj:ts
beslut om
definitivt för-
slag beträf-
fande sträckan
Östersund—
Ulrikafors.

Genom nådigt bref den 22 mars 1907 fann Kungl. Maj:t godt anbefalla järnvägsstyrelsen att inkomma med definitivt förslag jämte kostnadsberäkning beträffande inlandsbanans sträckning mellan Östersund och Ulrikafors.

Till åtlydnad häraf inkom järnvägsstyrelsen den 30 mars 1907 med underdånigt utlåtande. Däri erinrade styrelsen, att styrelsen i sin skrifvelse den 13 i samme månad uttalat sig i fråga om de olika sträckningarnas genom Jämtland fördelar och olägenheter samt därvid på angifna skäl förordat en linje från Svenstavik öfver Brunflo och Östersund till Ulriksfors i Ströms vattudal (se sid. 61—64).

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 30 mars 1907.

Vidare anförde styrelsen. Linjen mellan Östersund och Ulriksfors ginge från Östersund väster och norr om Granbo till Indalsälven, som korsades i närheten af Litsnäset, och fortsatte öfver Långån förbi Lits kyrka till Hårkan, som öfverginges nära dess utlopp. Härifrån löpte linjen väster om Häggenås kyrka och Norderåsen samt vidare öster om Gulåstjärn förbi Munkflohögen längs Fyrån till närheten af Sikås by, korsade Sikåsan strax ofvanför dennas inflöde i Hammerdalssjön samt fortsatte förbi Gårflon och Losjön öster om Russfjärden till Ulriksfors, beläget vid Faxälvens utlopp ur Strömsvattnet. — Längden å denna linje vore 118,472 meter.

Styrelsen hade äfven verkställt okulär undersökning för att få utrönt möjligheten af banans anläggande söder om Östersund i en genare sträckning från Hackås förbi Sunne kyrka öfver det s. k. Vallsundet och Frösön till Östersund, men hade därvid framgått, att berörda sträckning skulle till följd af öfvergången öfver sunden söder och öster om Frösön medföra så afsevärda svårigheter och kostnader, att desamma icke ansetts uppvägas af den vägförkortning af 8 à 9 km., som genom banans förande öfver Frösön till Östersund skulle vinnas i förhållande till sträckningen öfver Brunflo till samma stad.

Beträffande en statsbanas Östersund—Ströms vattudal ekonomiska bärighet, för sig tagen, hade särskilda utredningar icke verkställts. Såsom styrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907 omförmält, vore däremot trafikberäkningar utförda för de olika definitivt undersökta sträckningarna mellan Åsarne och Ströms vattudal. Enligt dessa beräkningar skulle bruttointkomsten per år och bankilometer af den lokala trafiken mellan sistsagda platser i sträckningen öfver Östersund blifva 2,765 kronor, under det att bruttointkomsterna för sträckningen öfver Kyrkås upptagits till 3,003 kronor och för sträckningen väster om Storsjön till 2,671 kronor.

Emellertid hade styrelsen grundad anledning antaga, att beträffande delen Östersund—Ströms vattudal af sträckan Åsarne—Ströms vattudal trafikinkomsterna komme att ställa sig betydligt gynnsammare än för delen söder om Östersund, och att, då därjämte en afsevärd trafik kunde påräknas från Hoting och Dorotea och andra norr om Ströms

vattudal belägna orter, bruttoinkomsterna för delen Östersund—Ströms vattudal torde komma att icke oväsentligt öfverstiga de för hela sträckan mellan Åsarne och Ströms vattudal beräknade. Då för en statsbana Östersund—Ströms vattudal driftkostnaderna antoges uppgå till omkring 3,500 kronor per år och kilometer, torde enligt styrelsens åsikt trafikeringen af banan ifråga icke böra medföra förlust för staten.

Såsom styrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907 framhållit, borde — oafsedt att direkt förbindelse mellan järnvägs- och sjötrafiken erhöles på södra sidan om Russfjärden vid den så kallade Tännviken — ett bispår med lättare öfverbyggnad utläggas på statens bekostnad från Ulriksfors till Strömsund, hvilken plats nu utgjorde slutpunkten för sjötrafiken å Strömsvattnet och där farvattnet i följd af vattnets strömning torde vara isfritt afsevärdt längre tid än i Russfjärden. Berörda bispår skulle få en längd af 4 kilometer och hade beräknats kosta 162,000 kronor.

Hvad beträffade de tekniska bestämmelserna för linjen Östersund—Ströms vattudal, funnes desamma upptagna i det vid utlåtandet fogade kostnadsförslaget, men ansåge sig styrelsen här böra omnämna, att maximilutningen vore föreslagen till 10:1,000 i kurvor med minimiradie 400 meter och upp till 11.9:1,000 i rakt spår; att minsta kurvradie vore 400 meter; att broarna beräknats för 20 tons lokomotivaxeltryck; samt att räler af 34 kilograms vikt per meter afsetts för banan mellan Östersund och Ulriksfors, hvaremot sådana af 27,5 kilograms vikt beräknats för bispåret mellan Östersund och Ulriksfors.

Linjens lutnings- och krökningsförhållanden framginge dels af öfverlämnade plan- och profilritningar, dels ock af en vid kostnadsförslaget fogad tabell.

Såsom kostnadsförslaget utvisade, hade kostnaderna för en statsbana Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors), med rullande materiel efter 7,500 kronor per kilometer, beräknats till 10,700,000 kronor — eller i rundt tal tal 90,400 kronor per kilometer — samt för bispåret till 162,000 kronor.

I dessa kostnader inginge emellertid icke någon ersättning för erforderlig mark eller för intrång och olägenheter med mera i följd af järnvägsbyggnaden, enär styrelsen föreställt sig, att, därest Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade, att järnväg mellan Östersund och Ströms vattudal skulle anläggas på statens bekostnad, enahanda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som under de senare åren plägat föreskrifvas rörande statens järnvägsbyggnader, jämväl komme att stadgas för nämnda järnväg.

I sådant afseende syntes det styrelsen böra föreskrifvas såsom villkor för järnvägens byggande med statsmedel, att landsting, kommuner eller enskilda utfäste sig:

att kostnadsfritt för densamma upplåta:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med härtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser, samt vattenstationer med tillhörande ledningar;

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan om banans medellinje samt, där arbetets beskaffenhet betingade en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordrades, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd af banbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar äfvensom rätt att efter behof i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för banans trafikerande med mera erforderligt vatten samt att, där område icke ansåges böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

dels under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäkter med därtill hörande vägar och sidospår äfvensom för vattentagning behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jämväl skulle innebära förpliktelser att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd af försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter, af hvad namn och beskaffenhet de vara måtte, som kunde anses härflyta af det genom järnvägens anläggning orsakade intrång;

att utan kostnad för staten anskaffa och till styrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den upplåtna marken erforderliga handlingar, såsom kartor med mera;

samt att, när och hvar Kungl. Maj:t så pröfvade nödigt, vid banlinjen till i orten gångbart pris tillhandahålla järnvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 stycken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kunde komma att brista.

Hvad särskildt anginge bispåret mellan Ulriksfors och Strömsund, torde, i enlighet med hvad styrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907 anført, såsom villkor för detsammes anordnande böra uppställas, att landsting, kommuner eller enskilde åtog sig att bekosta nödiga kajbyggnaders utförande och att för framtiden underhålla desamma äfvensom att ansvara för jordlösen och skadeersättning m. m. för bispåret, allt i öfverensstämmelse med hvad ofvan angifvits i fråga om banan mellan Östersund och Ulriksfors.

Vid uppgörandet af omförmälda kostnadsförslag hade styrelsen utgått därifrån, att en statsbana Östersund—Ströms vattudal skulle ingå såsom en länk i en blifvande inlandsbana. Af sådan anledning hade kostnaderna för nu ifrågavarande banas inledande på den nuvarande stationen i Östersund upptagits till afsevärdt belopp, enär utvidgning af denna bangård icke kunde ske utan delvis ombyggnad af densamma och denna ombyggnad ansetts böra från början göras sådan, att den kunde anpassas i den större utvidgning af stationen, som nödvändiggjordes, därest inlandsbanan från Sveg byggdes och framdroges genom staden.

Beträffande arbetsplan för ifrågavarande järnvägsanläggning och de anslagsbelopp, hvilka borde för hvarje särskildt byggnadsår därtill utgå, ansåge styrelsen — under förutsättning att banbyggnaden blefve under år 1907 påbörjad, och att densamma skulle vara fullbordad redan under loppet af år 1910, i hvilket fall arbetena måste så bedrifvas, att rärläggningen redan under år 1909 kunde framkomma till de stora brobyggnaderna öfver Faxälfven strax söder om Ulriksfors — att följande belopp erfordrades för de särskilda arbetsåren nämligen:

för år 1908	4,400,000 kronor
» » 1909	4,300,000 »
» » 1910	2,162,000 »

eller tillhopa 10,862,000 kronor.

För att kunna på ett ekonomiskt sätt bedrifva byggnadsarbetena enligt sagda plan samt afsluta desamma vid ofvannämnda tidpunkt erfordrades emellertid, att af det anslagsbelopp, som af Riksdagen äskades för år 1908 eller 4,400,000 kronor, ett belopp af 750,000 kronor ställdes redan innevarande år till styrelsens förfogande.

Under förutsättning däremot att banbyggnaden skulle vara fullbordad först under år 1911, syntes de beräknade kostnaderna böra på de särskilda arbetsåren fördelas sålunda:

för år 1908	2,000,000	kronor
» » 1909	3,000,000	»
» » 1910	4,000,000	»
» » 1911	1,862,000	»

eller tillhopa 10,862,000 kronor;

och vore under sådan förutsättning erforderligt, att 500,000 kronor redan under innevarande år ställdes till styrelsens förfogande af det anslagsbelopp å 2,000,000 kronor, hvilket borde af Riksdagen äskas för år 1908.

Enligt styrelsens förmenande skulle banbyggnadens fullbordande redan år 1910 kräfva icke obetydlig forcering af arbetena under åren 1908 och 1909, och då därjämte, om mera betydande järnvägsanläggningar för statens räkning, vid hvilka större arbetsstyrkor sysselsattes, komme att utföras under åren 1908 och 1909 i andra delar af landet, det forcerade arbetet skulle fördyras i följd af mindre tillgång på arbetskraft, ansåge styrelsen, att banans byggande borde utsträckas till en period af 4 år.

Med anledning af hvad styrelsen sålunda anförde, hemställde styrelsen i underdånighet, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1907 års Riksdag att — under förbehåll att ofvan angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttoges — besluta anläggning af en statsbana Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,862,000 kronor samt härför på extra stat för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Efter nådig remiss inkom Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län den 4 april 1907 med underdånigt utlåtande öfver järnvägsstyrelsens nu angifna förslag och anförde därvid följande.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes i
Jämtlands län
utlåtande.

Såsom af handlingarna framginge, vore det afsedt, att den ifrågasvarande banan skulle ingå såsom en länk i en blifvande inlandsbana. Hvilken storartad betydelse en såda bana som den sistnämnda måste få för utvecklingen af de landsdelar, genom hvilka den vore afsedd att framdragas, och för tillgodogörande af de rika naturtillgångar, som där finnes, men nu af brist på kommunikationer endast i ofullständig mån kunde tillvaratagas, vore många gånger och från många håll förut framhållet. Kungl. Maj:ts befallningshafvande ansåge sig därför kunna nu inskränka sig till att allenast erinra härom och ville hufvudsakligen,

hvad ock remissen syntes gifva anledning till, fästa sig vid den nu föreslagna banan och dess betydelse för länet.

Betydelsen för länet och orten af den ifrågavarande banan hade länge varit klart insedd af befolkningen och länets myndigheter. Därom vittnade, bland annat, de undersökningar, som upprepade gånger föranstaltats rörande en järnväg genom dessa trakter, och de ansatser, som gjorts, för att få en sådan till stånd.

År 1883, således kort efter det tvärbanan genom Jämtland kommit till stånd, afgåfvos af ingenjören J. Danielsson planer med kostnadsförslag för en bana af normal spårvidd från Krokoms station till Ströms vattudal. Och i särskilda framställningar af den 7 oktober 1885 och den 24 mars 1887 framlades dessa planer för Kungl. Maj:t med anhållan om statshjälp till en dylik järnväg med slutpunkt antingen i Ström eller i Hammerdal. Enligt nådigt bref den 10 februari 1888 fann Kungl. Maj:t dessa framställningar icke kunna bifallas.

År 1894 verkställdes sedermera genom ingenjören Sune Engström utan länsmyndigheternas medverkan undersökning och upprättades förslag rörande en järnväg om 60 centimeters spårvidd från Östersund till Lits kyrka. Och år 1897 uppgjordes genom numera distriktschefen W. Prinzencreutz en ny plan till en dylik bana om 0,891 meters spårvidd.

I skrifvelse den 15 december 1902 gjorde Kungl. Maj:ts befallningshafvande, med utredning angående de omständigheter och förhållanden, hvilka påkallade såsom en statsangelägenhet af stor betydelse byggandet af en inlandsbana genom Jämtlands län, underdånig framställning om anläggning på statsverkets bekostnad af en järnväg från Sveg till den jämtländska tvärbanan och vidare till Ströms vattudal. I denna skrifvelse lämnades en utförlig framställning af de ekonomiska förhållandena och utvecklingsmöjligheterna inom ifrågavarande landsdel, sådana de då tedde sig. Flera kommuner intill eller i närheten af den då föreslagna banan hade förbundit sig att till densamma lämna fri mark m. m. eller att till kostnaden härför bidraga, hvarförutom andra uttalat sig angående banans stora vikt och betydelse för orten.

På hösten 1902 utfördes slutligen ytterligare på enskildt initiativ genom dåvarande löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren C. H. Fogelberg undersökning med planer och kostnadsförslag för en järnvägs-linje från Krokoms station på tvärbanan till Strömsund.

Dessa upprepade undersökningar och förslag utmärkte nogsamt det klart insedda *behovet* af den nu ifrågaställda statsbanan. Att ansträngningarna ej ledt till önskad resultat, hade berott på bristande tillgångar.

Det vore förnämligast de långa afstånden, som gjorde att kostnaderna i förhållande till folkmängd och tillgängliga penningmedel blefve alltför dryga för att kunna af Ortsbefolkningen bäras. Med så mycken större glädje hälsades därför nu utsikten, att genom statsmakternas ingripande denna så länge åtrådda kommunikationsled skulle inom en nära ligande framtid komma till stånd.

Rörande de naturliga och ekonomiska förhållandena inom de trakter, genom hvilka den ifrågavarande banan skulle framgå, samt däraf betingade utsikter till trafik å densamma, tillåte sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande att hänvisa dels till dess förut åberopade skrifvelse af den 15 december 1902, hvars uppgifter vore i hufvudsakliga delar ännu tillämpliga och dels till de uppgifter, som med tillhjälp af därtill utaf Kungl. Maj:ts befallningshafvande anvisade personer inom länet insamlats af föreståndaren för järnvägsstyrelsens statistiska kontor. Kungl. Maj:ts befallningshafvande ville i detta afseende allenast ytterligare framhålla och betona vissa punkter.

Af de hittills undersökta delarna af inlandsbanan vore, enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening, åtminstone för så vidt beträffade Norrland, den nu ifrågavarande bandelen den, som hade de största ekonomiska betingelserna.

Redan nu framginge en mycket betydande trafik emellan Östersund och Ström både af personer och gods. Det vore ett synnerligen vidsträckt, visserligen ännu jämförelsevis glest befolkadt, handelsområde, hvars behof för närvarande på denna väg tillgodosåges, omfattande norra Jämtland samt angränsande delar af Ångermanland och Västerbottens län. Med framdragande af järnväg genom eller till närheten af dessa trakter komme gifvetvis befolkningen ganska snart att väsentligen ökas, hvilket åter å sin sida komme att framkalla än lifligare trafik. Man kunde göra sig en föreställning om de kostnader, med hvilka varutillförseln till dessa orter för närvarande hade att kämpa, då man betänkte, att endast landsvägen från Östersund till Strömsund hade en längd af 10,7 mil och därtill genom den lifliga trafiken vore mycket svårunderhållen och vissa tider befunne sig i ett ganska svårtrafikabelt skick. Det låge i öppen dag, i huru hög grad detta skulle inverka hämmande på utvecklingen af dessa landsdelar, helst i vår tid, då tillfällena till obehindrad kommunikation med andra menniskor samt utbyte af förenheter och idéer spelade en vida mera betydande roll i afseende å befolkningens bosättningsförhållanden än någonsin förr. Ett aflyftande af denna hämsko för utvecklingen, hvars inverkan kändes starkare år efter

är, skulle förvisso till och från dessa trakter frammana en rörelse, vida lifligare och mer omfattande, än man nu ens torde föreställa sig.

Det vore nämligen så, att särskildt de delar af Jämtland, om hvilka här vore fråga — detta hade förut framhållits, men förtjänade än ytterligare betonas — hade mycket rika utvecklingsmöjligheter.

I främsta rummet hade man i sådant afseende framhållit *skogstillgångarna*. Äfven om skogsmarken i norra Jämtland icke vore af fullt lika utmärkt beskaffenhet som i dess östliga del, vore de skogsområden, som den blifvande banan skulle komma att direkt eller genom flottningsbara vattendrag beröra, så omfattande, att den måste framkalla en betydande ökning af produktionen inom denna näringsgren, isynnerhet genom bättre tillvaratagande af smärre och sämre virke samt genom uppväckande af en hittills inom dessa trakter obefintlig förädlingsindustri. Här kunde erinras, att den nu föreslagna banan — icke mindre än den alternativt undersökta östligare linjen — komme att på en rätt lång sträcka gå utmed den utvidgning af Indalsälven, benämnd Litsjön, som framhållits såsom en utmärkt samlingsbassäng för virke, som nedflottades på Indalsälven och dess bifloder, Långån, Hårkan och Öran med deras tillflöden, utgörande flottlederna för en skogsareal af ej mindre än 286,983 hektar. Vidare berördes viktiga flottleder längre norr vid Hammerdalsjön äfvensom vid Ströms vattudal, hvilken sistnämnda omfattade det mycket vidsträckta vatten- och flottningsområde, som utgjordes af Faxälvens öfre del med dess tillflöden. I all synnerhet vid Litsjön, men äfven vid Hammerdalssjön och vattudalen funnes utmärkta platser för anläggning af trämasse- och andra träförädlingsfabriker samt för kolugnar, äfven i det hänseendet lämpliga, att dessa orter tillhörde de bördigaste och bäst odlade i norra Jämtland, hvilka kunde med lifsförnödenheter af ortens produktion förse en större arbetarebefolkning.

Ett förhållande, som måste få stor betydelse med afseende på framkallande i järnvägens närhet af industriella anläggningar, vore den rika tillgången på *vattenkraft* i dessa trakter, hvilken kraft äfven kunde blifva till omedelbar nytta för järnvägen i form af drifkraft. Af vattenfall, som delvis tillhörde kronan, kunde nämnas Kattstrupsforsen, belägen i Indalsälven strax ofvan banans öfvergång af densamma, med ett hästkraftbelopp enligt vattenfallskommitténs utredning vid industriell medelvattenmängd af 4,400 à 5,500 hästkrafter, samt Hög- eller Högbroforsen i Hårkan, likaledes i banans omedelbara närhet, med 1,121 hästkrafter. Enskilda tillhöriga mera betydande vattenfall inom banans rayon vore Hissmoforsen, Långforsen, Söreforsen, Skärhållsforsen, Medskogsforsen och Näfveredeforsen, belägna i Indalsälven och Hårkan,

med ett kraftbelopp, enligt för 1897 års utställning i Stockholm gjord utredning, af sammanlagdt 59,390 naturliga hästkrafter. Härtill komme några, som icke vore uppmätta.

Denna järnväg komme att till nästan hela sin längd falla inom det central-jämtska *siluområdet*, hvars mäktigaste del, den i norra Jämtland, den ginge nästan midt öfver. Detta område hade enligt professor A. G. Högboms geologiska beskrifning öfver Jämtland en jordmån, hvilande på berggrund af fossilförande kalksten och lerskiffrar, af sällsynt godhet, som här redan framkallat en kultur vida öfverträffande hvad man kunde vänta i en så höglänt och nordligt belägen trakt. Högbom, som eljest icke uttalat sig förmånligt om utsikterna för jordbruk i Norrland, sade dock om denna trakt att, om öfverhufvudtaget i norra Sverige en kolonisation af jordbrukare skulle hafva några utsikter för sig, syntes det jämtländska *siluområdet* med dess anseliga obrukade vidder erbjuda de gynnsammaste betingelser. Belägenheten på betydligt afstånd från fjällen innebure inom detta område jämförelsevis god trygghet mot nattfrosteras härjningar. Och jordbruket hade här den oskattbara fördelen af direkt tillgängliga jordförbättringsmedel, så att jorden vore lätt att bearbeta och relativt motståndskraftig mot ofördelaktig påverkan af såväl torka som nederbörd.

Myrmarkerna i norra Jämtland innehölle en särskildt för foderväxtodling synnerligen lämplig jordmån. Anställda fältförsök med gräsodling å dem hade visat särdeles gynnsamma resultat, vid gödsling med lämpliga artificiella gödningsämnen ända till 5,000 å 6,000 kilogram per hektar. Odlingskostnaden vore i de flesta fall jämförelsevis ringa och ansåges blifva betald på 3 år eller kortare tid; mångestädes kunde, sedan afdikning skett, plogen nästan omedelbart sättas i marken för odling.

Rörande arealen af den odlingsmark, som komme att falla inom järnvägens mera direkta verkningssfär, vore Kungl. Maj:ts befallningshafvande icke i tillfälle att lämna några exakta uppgifter. För hela sträckningen af inlandsbanan från Åsarne till Ström hade de odlingsbara ängs- och myrmarkerna beräknats till öfver 100,000 hektar; af dessa fölle nog största delen inom det område, som genomlöptes af den nu föreslagna järnvägen. Odlingsmarken i sin helhet inom detta område vore af synnerligen stor omfattning. Då emellertid utan kommunikationer svårighet mötte såväl att tillföra nödiga gödningsämnen som att afsätta erhållna produkter, vore tillkomsten af en järnväg ett alldeles oundgängligt villkor för att odling skulle kunna i större omfattning med fördel bedrivas. Men om järnväg, såsom nu föresloges,

komme att genomgå detta område, syntes det ej vara för sangviniskt att förvänta att, utöfver ortens eget behof af foder för en utvecklad boskapsskötsel, en betydande export skulle komma till stånd, hvarigenom äfven andra delar af landet kunde förses därmed.

Äfven af *mineralier* finnes anledning antaga, att den föreslagna banan skulle tillföras trafik, och att därigenom till nyttig användning skulle bringas naturtillgångar, hvilka ännu låge obrukade i jordens sköte. Särskildt på kalk vore den ort, hvarigenom banan skulle framgå, mycket rik.

I fråga om banans ekonomiska möjligheter borde ej heller förgätas dess betydelse för *turisttrafiken*, hvilken är för år särskildt för denna del af landet erhållit allt större betydelse. I detta hänseende ville Kungl. Maj:ts befallningshafvande framhålla, att banan beredde tillträde till Ströms vattudal, som bildade en nästan oafbruten vattenväg af sällsynt naturskönhet midt igenom landet ända in öfver norska gränsen. Genom de storartade scenerier, som en färd uppför detta vattendrag erbjöde, och de imponerande vattenfall och andra sevärdheter — Hältingsåfallet, Gäddedefallet, Junsterfallet kunde särskildt nämnas — kunde man vänta att här öppna en af de förnämsta turistleder, som gärna kunde tänkas.

Hvad sträckningen af banan anginge, anslöte sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande fullständigt till järnvägsstyrelsens förslag, som äfven enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening bäst tillgodosåge på en gång utvecklingsmöjligheterna inom provinsen och järnvägens ekonomiska bärighet. Särskildt vore att framhålla, att det för provinsen vore af stor betydelse, att banans södra utgångspunkt blefve Östersund. Denna plats, för öfrigt den enda staden på den projekterade inlandsbanans hela sträckning efter dess södra utgångspunkt vid bohuslänska kusten, utgjorde och komme genom sin belägenhet i förhållande till tvärbanan och Storsjön alltid att utgöra medelpunkten för länet såväl på det materiella som det andliga området. En bekväm förbindelse med denna medelpunkt måste för länets alla invånare vara af stor betydelse, likasom man ock hade allt skäl att antaga, att den skulle gifva ökad trafik åt den nu ifrågasatta järnvägen.

Slutligen ville Kungl. Maj:ts befallningshafvande äfven uttala sin tillstyrkan af, att det föreslagna bispåret från Ulriksfors till Strömsund måtte komma till utförande. Strömsund vore den naturliga slutpunkten för trafiken på Ströms vattudal med delvis redan nu färdiga anstalter för denna trafik och goda möjligheter för utveckling af desamma. För

den ömsesidiga trafiken på järnvägen och vattudalen måste det vara en styrka, att den förra anslöte sig till en plats med redan upparbetade möjligheter i detta hänseende, äfven om, hvilket torde vara tvifvelaktigt, någon plats vid Russfjärden skulle kunna erhållas, som lämpade sig till utgångspunkt för sjötrafiken på vattudalen — en plats, som i allt fall först måste iordningställas och förses med anstalter för sagda ändamål. Den ringa kostnaden för bispåret gjorde ock sannolikt, att det jämförelsevis snart torde komma att betala sig.

Under åberopande af hvad sålunda anförts och handlingarna innehöller, tillstyrkte Kungl. Maj:ts befallningshafvande på det varmaste, att Kungl. Maj:t tacktes hos Riksdagen föreslå anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt.

Chefen för generalstaben har efter nådig remiss den 12 innevarande april afgifvit underdånigt utlåtande och därvid anført följande.

Chefens för
general-
staben yt-
tande den 12
april 1907.

Med den föreslagna sträckningen Östersund—Ulriksfors syntas vara fastslaget, att en blifvande inlandsbana komme att dragas öster om Storsjön, och hade chefen under denna förutsättning ingenting att erinra beträffande det allmänna läget af den nu ifrågavarande delen Östersund—Ulriksfors.

Då emellertid Östersund valts till utgångspunkt, torde detta innebära, att den blifvande inlandsbanan i sin fortsättning söderut från nämnda ort komme att få sträckan Östersund—Brunflo på ett eller annat sätt gemensam med den nuvarande tvärbanan öfver Östersund. Ur militär synpunkt måste den fordran uppställas, att vid kraftigast möjliga militärtrafik på inlandsbanan transporter dock skulle kunna samtidigt äga rum på tvärbanan, och ansåge sig chefen böra redan nu påpeka detta, för den händelse hänsynen härtill kunde hafva någon inverkan på detaljanordningarna vid Östersunds station.

Beträffande den ifrågavarande statsbanans profil hade järnvägsstyrelsen föreslagit maximilutningar af 10:1,000 i kurvor med minimiradie 400 meter och upp till 11,9:1,000 i rakt spår. Enligt den beräkningsgrund, som användts för beräkning af kurvotståndet, motsvarade denna maximistigning i minimikurvan en »sammansatt stigning» af 11,9:1,000 och hade också järnvägsstyrelsen föreslagit sistnämnda stigning, 11,9:1,000, såsom maximistigning i rakt spår.

Utan att öfverskrida de gränsvärden, järnvägsstyrelsen angifvit, kunde emellertid stigningar förläggas i kurvor på sådant sätt, att den sammansatta stigningen ganska väsentligt öfverstege 11,9:1,000. Så

vore också förhållandet vid den nu föreliggande stakningen, i det att på detta sätt uppkomna sammansatta stigningar funnes, som uppginge till 12,2 och 12,8:1,000. Dessutom förefunnes den endast för rakspår afsedda stigningen 11,9:1,000 på några ställen i kurvor, så att på ett ställe — visserligen på en mycket kort sträcka — den sammansatta stigningen uppginge till 13,8:1,000.

Då chefen vore af den åsikten att banans motstånd, i hvad detta berodde på stigningar och kurvor, *ingenstädes borde* vara högre än hvad som fått sitt uttryck i förhållandet till 11,9:1,000 i *rakt* spår, föresloge chefen ifråga om den föreslagna statsbanans plan och profil den bestämelsen, att vid en blifvande renstakning banan omlades så, att den sammansatta stigningen ingenstädes blefve större än 11,9:1,000.

Om en blifvande inlandsbana skulle motsvara de förväntningar, som ställdes på densamma såsom strategisk bana, måste den byggas för mycket stor trafikförmåga. Förutom en för kraftig trafik gynnsam plan- och profilutstakning ansåge chefen, att rundspåren å alla för militärtågsmöten byggda stationer (mötesplatser) borde göras minst 400 meter långa, och att platser, där sådana möten kunde äga rum, borde förekomma till det antal, att å banan kunde tillämpas en tabell för 24 tåg i hvardera riktningen per dygn. De beräkningar, chefen låtit utföra på den nu ifrågasatta statsbanan, hade gifvit vid handen, att den med de föreslagna stationerna med mera skulle medgifva ofvannämnda tågantal, och hemställde chefen därför beträffande stationer och mötesplatser endast, att åt rundspåren måtte gifvas en längd af minst 400 meter.

I öfrigt hade chefen ingenting att erinra mot ifrågavarande statsbanas byggande på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit.

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 april 1907.

Med anledning häraf har järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 16 april 1907 framhållit följande.

Anordningarna vid Ostersunds station beräknades skola så utföras, att de blefve ändamålsenliga jämväl för den händelse dubbelspår ansåges böra utläggas mellan Östersund och Brunflo. De anmärkta »sammansatta stigningarna» förekomme endast på helt korta sträckor, där de brantare stigningarna hade, praktiskt taget, mycket ringa betydelse. Orsaken till, att man ansett sig böra använda dylika stigningar, hade varit den, att, sedan stakningen å fältet ägt rum, man vid den därefter företagna justering af balanslinjen och jordmassornas balansering funnit, att jordflyttningarna skulle blifva icke oväsentligt större än hvad de behöfde blifva, om en mindre onistakning verkställdes, hvilket ock utan svårighet läte sig göra, hvadan man, för att få

kostnaderna mera öfverensstämmande med hvad de komme att blifva efter verkställd omstakning, inlagt ifrågavarande korta sträckor med skarpare lutningar än den teoretiskt taget tillåtna. Emellertid vore det styrelsens afsikt att vid en blifvande renstakning omlägga banan så, att den »sammansatta stigningen» ingenstädes blefve större än 11,9 : 1,000, och kunde detta ske utan ökning i den nu beräknade kostnaden för banan.

Med anledning af chefens för generalstaben framställning om 24 tåg i hvardera riktningen per dygn, och en förlängning af rundspåren i alla för militärtågsmöten byggda stationer (mötesplatser) till minst 400 meter, erinrade styrelsen, att chefen för generalstaben i skrifvelse till styrelsen den 7 april 1905 — på föranledande af styrelsens framställda förfrågan, om hvilka tekniska bestämmelser borde tillämpas för inlandsbanan — uppgifvit, att de oundgängliga kraf, hvilka med hänsyn till arméns transporter i krig syntes honom böra ställas på den blifvande inlandsbanans trafikförmåga, vore, bland annat, 16 tåg om dygnet i hvardera riktningen och högsta tåglängd 350 meter, lokomotiven inräknade. Emellertid ville styrelsen meddela, att någon svårighet icke förefunnes för den föreslagna förlängningen af mötesspåren, men att detta förorsakade, till följd af större terrasseringsarbeten och spårlängder å stationer och mötesplatser, en ökning af banans anläggningskostnad med omkring 25,000 kronor. Det af chefen för generalstaben förutsatta större tågantalet ställde naturligtvis ökade kraf på vattenstationerna, men torde detta dock icke förorsaka ökade kostnader annat än för det fall, då vattenstation måst förläggas på plats, där vattentillgången ansetts nätt och jämt räcka till för 16 tåg om dygnet i hvardera riktningen. En sådan plats vore, enligt hvad styrelsen hade anledning antaga, Gulåstjärn och skulle således därstädes särskilda åtgärder blifva erforderliga för ökning af vattentillgången. Styrelsen funne sig emellertid för närvarande, eller förrän särskilda undersökningar och observationer ägt rum, icke kunna angifva den ökade kostnad beträffande vattenstationerna, som föranleddes af chefens för generalstaben nu framställda fordran om framförande å banan af ett ökad antal tåg.

Jämväl chefen för fortifikationen har afgifvit underdånigt utlåtande, dagtecknad den 12 april 1907 och därvid hemställt, att Kungl. Maj:t i sammanhang med beslut angående utförande af stambanan Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) täcktes föreskrifva,

Chefens för
fortifikationen
utlåtande.

dels att järnvägsstyrelsen, så snart lämpligen kunde ske, skulle till fortifikationen insända kopior i två exemplar af plan och profilanordningarna i detalj öfver broarna öfver Indalsälven, Långån, Hårkan,

Sikåsån, Öjån, Gisselåsån och Lotsån samt de fyra broarna öfver Faxefälk jämte situationsplaner och profiler öfver vattendragen vid öfvergångsställena,

dels att, därest på grund af dessa ritningar särskilda förstörelseanordningar skulle anses erforderliga och sedan i dylikt fall bestämmelser härom blifvit af chefen för fortifikationen meddelade, sådana anordningar skulle genom järnvägsstyrelsens försorg och på dess bekostnad utföras samtidigt med brobyggnadsarbetet och sedermera allt framgent vidmakthållas.

Skrifvelse
från Malungs
kommun m. fl.

Slutligen hafva den 15 innevarande april ombud för Malungs, Vänjans, Älfdalens, Äppelbo och Ekshärads kommuner ingifvit en underdånig skrifvelse, hvori anhålles om definitiv undersökning af en på begäran af Malungs kommun genom enskild person undersökt linje från Ekshärad öfver Ufån strax norr om sjön Kvin genom Yttermalung till Malung.

Departements-
chefens yt-
rande.

För undersökningarna rörande inlandsbanan har Riksdagen hittills beviljat ej mindre än 427,000 kronor, alltså betydligt mer än det belopp af 280,000 kronor, man vid undersökningarnas beslutande år 1904 tänkt sig. Emellertid torde det ligga i sakens natur, att betydliga utredningskostnader skola krävas i fråga om ett järnvägsföretag af sådan omfattning som det förevarande, och det lärer få anses välbetänkt, att vid en anläggning, som för sitt utförande torde kräva en kostnad af närmare 150 miljoner kronor, icke eftersätta något, som kan lända till utredning om företaget. Af den af järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen torde framgå, att undersökningarna ännu icke hunnit så långt, att man kan bilda sig ett säkert omdöme i frågan. Sålunda föreligger den ekonomiska utredningen i fullt utarbetadt skick endast beträffande vissa delar, nämligen dels sträckningen mellan Lelångens södra ända och Malung dels och sträckningen genom Jämtland. Vidare har utredningen rörande elektrisk drift, ännu icke afslutats. Slutligen hafva de anbefallda utredningarna rörande hamnförhållandena vid bohuslänska kusten icke nått därhän, att banans slutpunkt vid kusten kan bestämmas. För dessa nu nämnda arbetens bringande till slut lära, så vidt nu kan bedömas, medel förefinnas af beviljade anslag.

Men äfven linjeundersökningarna torde, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, behöfva ytterligare kompletteras. Lika med järnvägsstyrelsen finner jag definitiv undersökning böra äga rum af den förut okulärt undersökta linjen Rya fäbodas—Älmån—Limedsforsen—Laxvadet—Storåsen—Ransjöbodarne—Särnasjön—Sveg äfvensom af en sträckning från

någon punkt å den utstakade linjen söder om Ångermanälfven förbi Volgsjöns östra ända till lämplig anknytningspunkt å linjen norr om Dalasjö, hvilka undersökningar beräknats kosta ett belopp af 29,500 kronor. Äfven dessa kostnader beräknas kunna bestridas af förut anslagna belopp.

Beträffande de af järnvägsstyrelsen i öfrigt föreslagna ytterligare undersökningar skulle den, som afser definitiv undersökning af en östligare linje från Gubbträsk norr om Ume älf öfver Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure jämte en sträckning mellan Jäknajaure och Plassakårtje, betinga en kostnad af ej mindre än 33,000 kronor. Med hänsyn till hvad vederbörande skogsstatstjänstemän anfört därom, att den redan undersökta linjen låge för nära barrskogsgränsen och att en östligare sträckning ur skogshandteringens synpunkt skulle vara fördelaktigare, anser jag den af järnvägsstyrelsen föreslagna undersökning vara af behovet påkallad. Emellertid bör enligt mitt förmenande denna undersökning sträckas längre söderut. — Vidare torde frågan om inlandsbanans indragande på Gellivarebanan å någon punkt söder om Gellivare vara af sådan vikt i strategiskt hänseende, att den föreslagna definitiva undersökningen af linjen Suoppatjaure—Näsberg, hvilken undersökning beräknats kosta 8,000 kronor, bör verkställas. — Järnvägsstyrelsens hemställan om anslag för okulära undersökningar dels af en linje öfver Storholmen i öfra ändan af Volgsjön, hvilket skulle kräfva en kostnad af 1,000 kronor, dels ock af vissa sträckningar inom Härjedalen och södra delen af Jämtland för en kostnad af 3,000 kronor anser jag mig också böra tillstyrka.

Spörsmålet huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer kan tillgodoses genom anläggning af bibanor, torde, på sätt äfven inom Riksdagen anmärkts, vara ett viktigt moment i undersökningsarbetet. Vare sig inlandsbanan kommer till stånd eller ej, lära bibanor kräfvas på vissa sträckor. Jag finner därför de af Kungl. Maj:t under år 1906 anbefallda undersökningarna i detta afseende böra fullföljas, och har jag ingen erinran att göra mot de af järnvägsstyrelsen härför äskade belopp.

Några andra undersökningar än de af järnvägsstyrelsen ifrågasatta finner jag mig för närvarande ej hafva anledning föreslå.

Ehuru, såsom ofvan framhållits, ännu åtskilliga omfattande undersökningar rörande inlandsbanan återstå, synas mig likväl utredningarna i ett afseende hafva hunnit så långt, att ett förslag till banbyggnad

kan framläggas, nämligen i fråga om en linje mellan Östersund och Ströms vattudal, angående hvilken järnvägsstyrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 22 mars 1907 inkommit med definitivt förslag jämte kostnadsberäkning.

De verkställda utredningarna hafva visat, att inlandsbanan norr om jämtländska tvärbanan bör erhålla en sådan sträckning, att den passerar ungefär midt igenom det jämtländska siluområdet. De tre definitivt undersökta linjer, som här föreligga, både de två, som tänkts söderut skola framgå öster om Storsjön och den, som i fortsättningen förlagts väster om samma sjö, hafva också från Indalsälven norrut till Ströms vattudal erhållit i hufvudsak samma sträckning. Närmast Indalsälven hafva linjerna olika sträckning, i det att den ena följer älven västerut, den andra öfvergår älven vid Litsnäset och fortsätter söderut till Östersund samt den tredje passerar älven längre österut vid Handög och därefter fortsätter till Brunflo utan att beröra Östersund. Då det emellertid torde böra uppställas såsom ett önskemål af största vikt, att en inlandsbana i denna trakt omedelbart berör Jämtlands största affärscentrum Östersund, synes mig den af järnvägsstyrelsen här förordade sträckning öfver Östersund vara den bästa.

Hvad som emellertid ytterligare föranleder mig att föreslå bygande af denna bana, innan ännu undersökningarna om inlandsbanan i öfrigt bragts till slut, är, att en bana Östersund—Ströms vattudal såsom lokalbana för dessa orter skulle fylla ett länge känt stort behof och att denna bana har goda förutsättningar för en lönande trafik, äfven om man endast tager hänsyn till banans eget trafikområde.

Redan nu äger en liflig trafik rum mellan Östersund och Strömsunds municipalsamhälle, hvilket senare genom ett särskildt spår skulle förenas med banans slutpunkt vid Ulriksfors. Banan skulle, såsom nämndt, komma att genomgå det jämtländska siluområdet, som har gynnsamma betingelser för ett lönande jordbruk. Af de stora vidder utmärkt jord, som här förefinnas, har endast obetydligt bragts under odling. För att en odling i större omfattning skall kunna med fördel bedrivas, är järnvägen ett oundgängligt villkor, då den förutan svårighet möter så väl för tillförsel af gödningsämnen och redskap som för afsättning af jordbrukets produkter. Ej minst vid ett framtida bygande af inlandsbanan norrut skulle det vara af vikt att från trakterna längs linjen Östersund—Ulriksfors kunna erhålla tillförsel af lifsnödenheter. Den föreslagna banan skulle komma att beröra för uppsamling af virke lämpliga bassänger vid flera flottleder. Industriella anläggningar kunna väntas uppstå vid de många vattenfall, som finnas i

banans närhet. Såsom Kungl. Maj:ts befallningshafvande anmärkt, finnas äfven möjligheter för turisttrafik till Ströms vattudal.

För banans byggande med statsmedel torde böra uppställas de af järnvägsstyrelsen föreslagna villkor beträffande markupplåtelse med mera; och lärer jämväl böra iakttagas det i fråga om förbindelsespåret mellan Ulriksfors och Strömsund föreslagna villkor om skyldighet att anordna och bekosta underhållet af kajbyggnader vid Strömsund.

Med hänsyn till hvad järnvägsstyrelsen anfört i sin skrifvelse den 16 innevarande april bör anläggningskostnaden ökas med 25,000 kronor eller till 10,887,000 kronor, hvadan järnvägen i rundt tal skulle betinga en kostnad af 10,900,000 kronor.

På grund af hvad sålunda anförts och under åberopande af den byggnadsplan, jag i annat ärende denna dag framlagt, hemställer jag i underdånighet, att Kungl. Maj:t tackes föreslå Riksdagen

dels att för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan m. m. på extra stat för år 1908 bevilja 83,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp,

dels ock att, under förbehåll att ofvan angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttagas, besluta anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för 1908 anvisa 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däruti statsrådets öfriga ledamöter instämde, behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

O. G. Rehn.

Bil. 1.

Tabell

öfver längder och kostnader för en statsbana mellan bohuslänska kusten
och statsbanan Luleå—Riksgränsen, den så kallade inlandsbanan.

Linjer.	Längd i meter.	Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 34 kilogram.		Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 40.5 kilogram.	
		Summa kronor.	pr km. kronor.	Summa kronor.	pr km. kronor.
Bohuslänska kusten—Nord- västra stambanan.					
(Där icke särskildt anmärkes, är maximilutningen 10:1000), <i>Ellöse</i> (<i>Morlanda</i>)— <i>Hogstorp</i>	84,763	6,348,000	182,607		
<i>Vissa delar af längdbanan genom</i> <i>Bohuslän</i> , hvilka eventuellt komma att tagas i anspråk äfven för in- landsbanan.					
<i>Uddevalla—Hogstorp</i>	12,033	—	—		
<i>Hogstorp—Saltkällan</i>	6,087	—	—		
<i>Hogstorp—Smedberg</i>	12,430	—	—		
<i>Saltkällan—Smedberg</i>	6,343	—	—		
<i>Smedberg—Billingsfors</i>					
förbi Grinås, Krokstad, Gesäter, <i>Södra Bön, Ed</i> och <i>Kråkhult</i>	81,607	9,684,000	118,666		
förbi Grinås, Krokstad, Gesäter, <i>Södra Bön, Skotterud</i> och <i>Kråkhult</i>	77,587	9,661,000	124,518		
<i>Saltkällan—Billingsfors</i>					
förbi Hede, Krokstad, Gesäter, <i>Södra</i> <i>Bön, Ed</i> och <i>Kråkhult</i>	87,822	11,170,000	127,189		

Linjer.	Längd i meter.	Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 34 kilogram.		Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 40.6 kilogram.	
		Summa kronor.	pr km. kronor.	Summa kronor.	pr km. kronor.
förbi Hede, Krokstad, Gesäter, Södra Bön, <i>Skotterud</i> och Kråkhult	83,802	11,147,000	183,016		
förbi Hede, Krokstad, Gesäter, Södra Bön, <i>Ed</i> och Kråkhult (mellan Saltkällan och Krokstad maxi- lutning 14:1000)	87,012	10,710,000	123,086		
förbi Hede, Krokstad, Gesäter, Södra Bön, <i>Skotterud</i> och Kråkhult (mel- lan Saltkällan och Krokstad maxi- milutning 14:1000)	82,992	10,687,000	128,771		
<i>Kragenäs—Billingsfors</i>					
förbi Gesäter, Södra Bön, <i>Ed</i> och Kråkhult	99,923	12,863,000	128,729		
förbi Gesäter, Södra Bön, <i>Skotterud</i> och Kråkhult	95,903	12,840,000	133,885		
förbi Gesäter, Södra Bön, <i>Ed</i> och Kråkhult (mellan Kragenäs och Gesäter maximilutning 14:1000)...	93,403	11,923,000	127,651		
förbi Gesäter, Södra Bön, <i>Skotterud</i> och Kråkhult (mellan Kragenäs och Gesäter maximilutning 14:1000)...	89,383	11,900,000	133,134		
<i>Billingsfors—Åmot</i>					
längs <i>Lelångens strand</i> , förbi Braxe- tjärn, Silbodal och Koppom	105,790	12,987,000	122,762		
längs <i>Svärldångens strand</i> , förbi Braxetjärn, Silbodal och Koppom	109,150	13,009,000	119,184		
<i>Billingsfors—Ottebol</i>					
längs <i>Lelångens strand</i> , förbi Braxe- tjärn, Silbodal och Koppom	109,592	13,422,000	122,472		
längs <i>Svärldångens strand</i> , förbi Braxetjärn, Silbodal och Koppom	112,952	13,444,000	119,024		
förbi <i>Gillberga och Glafva</i>	114,216	11,934,000	104,486		

Linjer.	Längd i meter.	Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 34 kilogram.		Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 40.5 kilogram.	
		Summa kronor.	pr km. kronor.	Summa kronor.	pr km. kronor.
Nordvästra stambanan—enskilda bandelen Brintbodarna—Malung —Limedsforsen.					
<i>Åmot—Malung</i>					
förbi Sälboda, Torsby, <i>Ekshärad</i> och Tönnet	203,656	20,836,000	102,309		
förbi Sälboda, Torsby, Vågsjöfors och <i>Rya fäbodarna</i>	200,900	20,697,000	103,021		
<i>Ottebol—Malung</i>					
förbi Sälboda, Torsby, <i>Ekshärad</i> och Tönnet	200,888	20,299,000	101,046		
förbi Sälboda, Torsby, Vågsjöfors och <i>Rya fäbodarna</i>	198,132	20,024,000	101,063		
Enskilda bandelen Brintbodarna —Malung—Limedsforsen—Tvär- banan genom Jämtland.					
<i>Malung—Orsa—Norra</i>					
(med utgång från Malung stations- hus midt i linjen Åmot—Sälboda — <i>Ekshärad</i> —Malung) förbi Vänjan och Axisjön	98,300	10,062,000	102,360		
(med utgång från Malung stations- hus midt i linjen Åmot—Sälboda — <i>Rya fäbodarna</i>) förbi Vänjan och Axisjön	97,773	10,029,000	102,574		
(med utgång från Malung stations- hus midt i linjen Åmot—Sälboda — <i>Ekshärad</i> —Malung) förbi Vänjan och Axisjön (mellan km. 58,85 och km. 74,34 maximilutning 14 : 1000)	97,850	9,745,000	99,591		

Linjer.	Längd i meter.	Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 34 kilogram.		Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 40.5 kilogram.	
		Summa kronor.	pr km. kronor.	Summa kronor.	pr km. kronor.
(med utgång från Malung stations- hus midt i linjen Åmot—Sälboda — <i>Rya fäbodlar</i>) förbi Vänjan och Axisjön (mellan km. 58,85 och km. 74,34 maximilutning 14 : 1000)	97,323	9,712,000	99,791		
<i>Orsa Norra—Sveg</i> färdig bana mellan km. 3,2 och Sveg af Orsa—Herjedalens järnväg	119,700	¹⁾ 9,800,000	—		
<i>Sveg—Brunflo</i> förbi Svenstavik och öster om Stor- sjön	161,300	13,842,000	85,815	14,328,000	88,828
<i>Sveg—Trångsviken</i> förbi Svenstavik och väster om Stor- sjön	186,105	16,200,000	87,047	16,764,000	90,080
Tvärbanan genom Jämtland— Ströms Vattudal (Ulriksfors).					
<i>Brunflo—Ulriksfors</i> förbi Handog, Gulåstjärn och Sikås förbi Östersund, Litsnäset, Norder- åsen, Gulåstjärn och Sikås	122,820	10,828,000	88,161	11,207,000	91,247
I längden för denna linje är inräk- nad längden af färdiga banan mellan Brunflo och Östersund 14,680 meter.	133,152	10,918,000	92,156	11,285,000	95,254
I kostnadssummorna för linjen förbi Östersund är inberäknadt ett be- lopp af 94,000 kr. för banans in- ledande å Brunflo station.					

¹⁾ approximativt beräknad; häri inberäknadt kostnaden för sträckan Orsa—Orsa Norra, km. 3.2.

Linjer.	Längd i meter.	Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 34 kilogram.		Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 40.5 kilogram.	
		Summa kronor.	pr km. kronor.	Summa kronor.	pr km. kronor.
Trångsviken—Ulriksfors förbi Trångsviken, Kvarnlösa, Lits- näset, Norderåsen, Gulåstjärn och Sikås i längden 138,725 m. ingå 22,063 meter för färdig bana mellan Trångsviken och Kvarnlösa.	138,725	10,207,000	87,492	10,578,000	90,672
Ströms Vattudal (Ulriksfors)— Ångermanälven (Dalasjö). Ulriksfors—Dalasjö	124,770	13,139,000	105,805	13,517,000	108,835
Ångermanälven (Dalasjö)— Skellefte älf (Kasker). Dalasjö—Kasker	188,846	16,768,000	88,791	17,341,000	91,799
Skellefte älf (Kasker)—Stats- banan Luleå—Riksgränsen. Kasker—Lina älfs hållplats förbi Jokkmokk, Luleluspen och Kuosakåbbo	259,087	20,803,000	80,293	21,584,000	83,807
Kasker—Gellivare station förbi Jokkmokk, Luleluspen och Kuosakåbbo	266,237	20,907,000	78,527	21,707,000	81,532

Linjer.	Längd i meter.	Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 34 kilogram.		Kostnad med rullande materiel. Rålsvikt 40.5 kilogram.	
		Summa kronor.	pr km. kronor.	Summa kronor.	pr km. kronor.
Sammanställningar.					
<i>Ellöse (Morlanda)—Hogstorp—Smedberg—Gesäter—Ed—Billingsfors—Lelångens strand—Silbodal—Koppom—Ottebol—Torsby—Utterbyn—Rya fäbodas—Malung—Orsa Norra</i>	534,297	59,507,000	111,374		
Häri ingår färdig bana mellan Hogstorp och Smedberg med en längd af 12,430 m.					
<i>Orsa Norra—Sveg</i>	119,700	9,800,000	79,739		
Kostnaden här approximativt beräknad; kostnaden för sträckan Orsa—Orsa Norra (3,2 km.) häri intagen.					
<i>Sveg—Svenstavik—Brunflo—Östersund—Litsnäset—Guldstjärn—Ulriksfors—Dalasjö—Kasker—Gellivare</i>	874,305	75,574,000	87,915	78,178,000	90,944
Häri ingår färdig bana mellan Brunflo och Östersund med en längd af 14,680 m.					
Summa	1,528,302	144,881,000	96,510		
<i>Kragenäs (Risö—Raftö)—Gesäter—Ed—Billingsfors—Lelångens strand—Silbodal—Koppom—Ottebol—Torsby—Utterbyn—Rya fäbodas—Malung—Orsa Norra</i>	498,900	55,398,000	111,040		
<i>Orsa Norra—Sveg</i>	119,700	9,800,000	79,739		
<i>Sveg—Svenstavik—Brunflo—Östersund—Litsnäset—Guldstjärn—Ulriksfors—Dalasjö—Kasker—Gellivare</i> ...	874,305	75,574,000	87,915	78,178,000	90,944
Obs! Samma anmärkningar rörande de två sistnämnda sträckorna som förut angifvits.					
Summa	1,492,905	140,772,000	95,232		

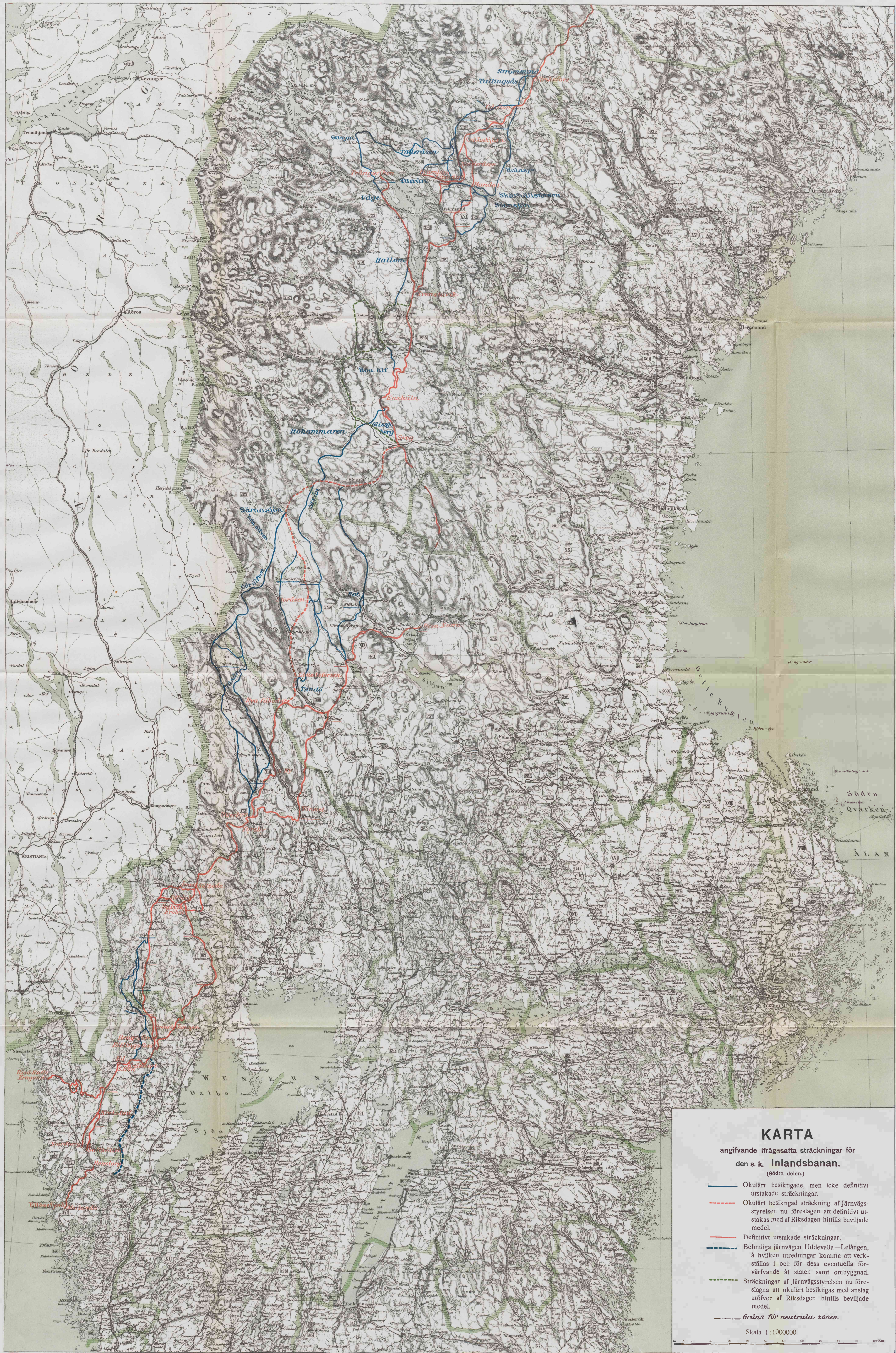


ÖFVERSIKTSKARTA
angivande vissa ifrågasatta sträckningar
för
den s. k. Inlandsbanan

— Sträckningar, som bland hittills definitivt undersökta, af Järvägsstyrelsen förordats.
— Sträckningar, af Järvägsstyrelsen nu föreslagna att definitivt undersökas.
— Statens järnvägar
— Enskilda järnvägar

Skala 1:2,500,000

10 5 0 10 20 30 40 50 100 200 km.



KARTA

angivande ifrågasatta sträckningar för
den s. k. Inlandsbanan.
(Södra delen.)

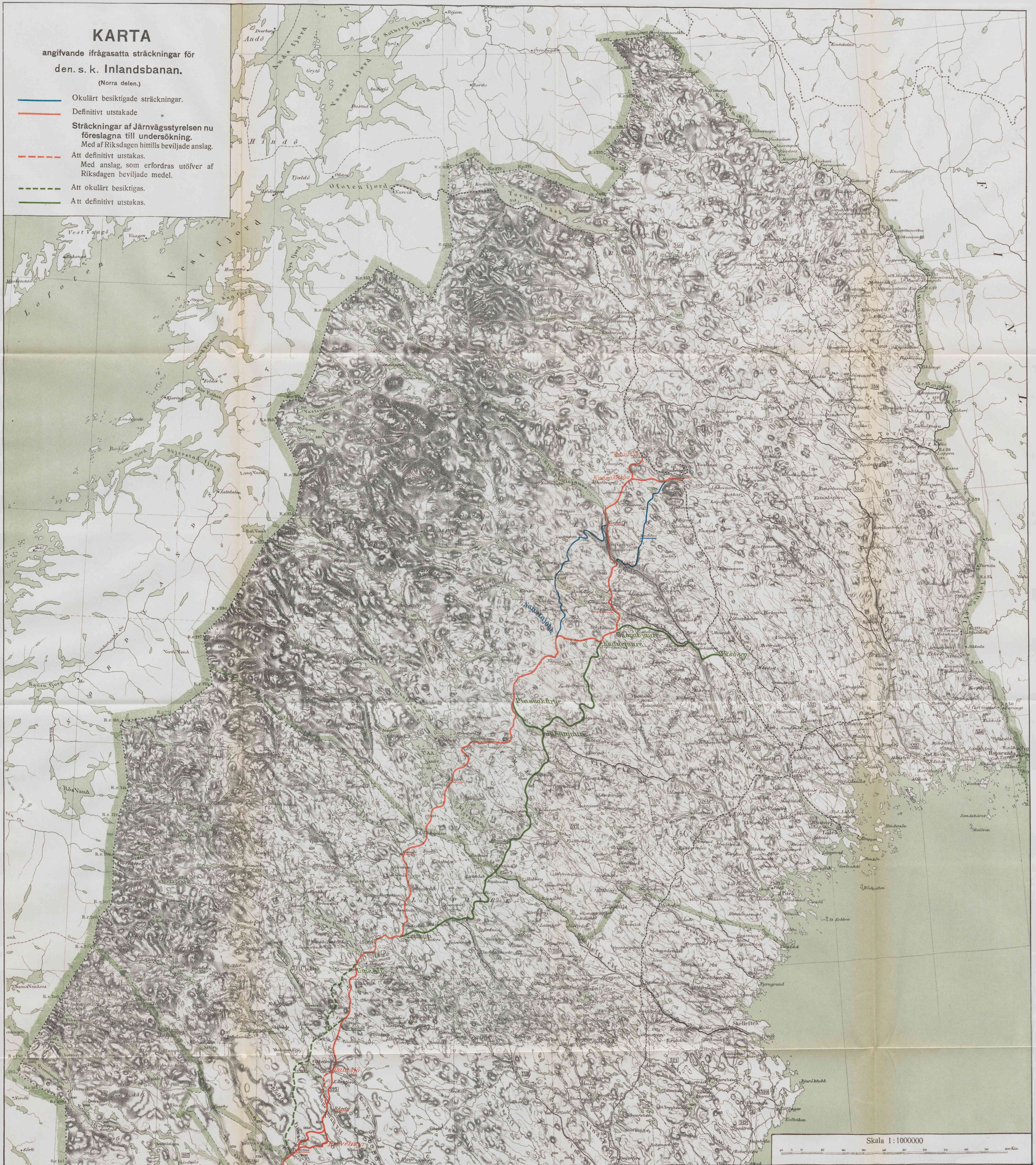
- Okulärt besiktigade, men icke definitivt utstakade sträckningar.
- Okulärt besiktigad sträckning, af Järnvägsstyrelsen nu föreslagen att definitivt utstakas med af Riksdagen hittills beviljade medel.
- Definitivt utstakade sträckningar.
- Befintliga järnvägen Uddevalla—Lelången, å hvilken uredningar komma att verkställas i och för dess eventuella förvärfvande åt staten samt ombyggnad.
- Sträckningar af Järnvägsstyrelsen nu föreslagna att okulärt besiktigas med anslag utöfver af Riksdagen hittills beviljade medel.
- Gräns för neutrala zonen.

Skala 1:1000000

KARTA

angifvande ifrågasatta sträckningar för
den s. k. Inlandsbanan.
(Norra delen.)

- Okulärt besiktigade sträckningar.
- Definitivt utstakade
- Sträckningar af Järnvägsstyrelsen nu föreslagna till undersökning.**
Med af Riksdagen hitills beviljade anslag.
- - - Att definitivt utstakas.
Med anslag, som erfordras utför af Riksdagen beviljade medel.
- - - Att okulärt besiktigas.
- Att definitivt utstakas.



Skala 1:1000000





KARTA

tilhörande Järnvägsstyrelsens i underdåniga skrivelsen den
13 Mars 1907 införd TABLÄ öfver approximativa
kostnader för system af bibanor jämförd
med kombineradt system af
INLANDSBANA och
vissa bibanor.

Bibanesystem.

För Inlandsbanan förutsatt sträckning, som
bland hittills definitivt undersökta af
Järnvägsstyrelsen förordats.

Ifrågasatta bibanor:

- 1) intagna i ofvannämnda jämförande tablä;
med spårvidd af 1.435 meter.
- 2) icke intagna i nämnda tablä;
med spårvidd af 1.435 meter.

Gräns för neutrala zonen

Skala 1:1000000



KARTA

tilhörande Järnvägsstyrelsens i underdåniga skriftvelsen den 13 Mars 1907 införda TABLÅ öfver approximativa kostnader för system af bibanor jämförd med kombineradt system af INLANDSBANA och vissa bibanor.

Kombineradt system a.

För Inlandsbanan förutsatt sträckning, som bland hittills definitivt undersökta af Järnvägsstyrelsen förordats.

Ifrågasatta bibanor:

- 1) intagna i ofvannämnda jämförande tablå;
- 2) icke intagna i nämnda tablå.

Gräns för neutrala zonen

Skala 1:1000000



KARTA

ÖFVER

STATSBANA

Östersund—Ströms vattudal.

- Definitivt undersökt och af Järnvägsstyrelsen förordad sträckning.
- Station.
- Håll-, last- och mötesplats.
- Håll- och mötesplats.
- Mötesplats.
- Bispår till Strömsund.

Skala 1:200000

1 MIL. 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Kilometer.

