

Nr 145.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition angående anläggning af statsbanor från Sveg till Brunflo och från Sveg till Hede; gifven Stockholms slott den 15 mars 1912.

Under återopande af bifogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen *dels*, med godkännande af de i statsrådsprotokollet omförmälda, af Jämtlands läns landsting och vederbörande socknar gjorda utfästelser i fråga om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., besluta anläggning af normalspårig statsbana mellan Svegs station å Orsa—Härjedalens järnväg och Brunflo station å tvärbanan genom Jämtland för en beräknad kostnad af 11,250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter järnvägen bör genomgå;

dels, under förbehåll att de beträffande nedan omförmälda bibana i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark och tillhandahållande af sliprar m. m. iakttagas, besluta anläggning i samband med byggandet af nämnda statsbana genom statens försorg och på dess bekostnad af normalspårig bibana mellan Svegs station och Hede kyrkoby i Härjedalen för en beräknad kostnad af 2,952,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma banans sträckning;

dels ock för påbörjande af statsbanan Sveg—Brunflo bevilja ett anslag för år 1913 af 500,000 kronor.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Axel Schotte.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 mars 1912.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve EHRENSVÄRD,
 Statsråden PETERSSON,
 SCHOTTE,
 BERG,
 BERGSTRÖM,
 friherre ADELSSVÄRD,
 PETRÉN,
 STENSTRÖM,
 LARSSON,
 SANDSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

I årets statsverksproposition anmälde jag under titeln utgifter för kapitalökning, att jag under Riksdagens lopp trodde mig kunna underställa Kungl. Maj:ts pröfning förslag om anläggning af en statsbana från Sveg till Brunflo.

I skrifvelse af den 26 februari 1912 har nu järnvägsstyrelsen inkommit med förslag till anläggning dels af nämnda järnväg och dels af en bibana mellan Sveg och Hede kyrkoby i Härjedalen.

Fråga om
 järnväg
 Sveg—Brun-
 flo vid tidi-
 gare riks-
 dagar.

Innan jag öfvergår till en närmare redogörelse för undersökningarna angående dessa järnvägar, ber jag att i korthet få erinra om hvad i Riksdagen förekommit angående järnvägen Sveg—Brunflo.

Vid 1908 års Riksdag hemställde ledamoten af Andra kammaren, kyrkoherden Enander, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte snarast möjligt för Riksdagen framlägga förslag till inlandsbanedelens Sveg—Brunflo färdigbyggande fortast möjligt.

1908 års
Riksdag.

Ledamoten af nämnda kammare, häradsdomaren J. Bromée väckte vid samma riksdag, med instämmande af en annan ledamot af kammaren, regementspastorn C. J. Sehlin, en motion i syfte att Riksdagen måtte besluta byggande af inlandsbanedelen Brunflo—Sveg på samma villkor om jordupplåtelser m. m., som fästes vid byggande af bandelen Östersund—Strömsund, samt därtill för år 1909 anslå 1,000,000 kronor, med rätt för järnvägsstyrelsen att däraf under år 1908 använda 500,000 kronor för påbörjande af arbetena under samma års höst.

Båda dessa motioner blefvo af Riksdagen, på framställning af statsutskottet, afslagna.

Till statsrådsprotokollet den 10 februari 1911 yttrade dåvarande chefen för civildepartementet vid behandling af frågan angående anläggande af statsbana mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön), att någon tvekan icke kunde råda därom, att järnvägen Sveg—Brunflo bör anläggas af staten. Det hade ju möjligen kunnat ifrågasättas, huruvida icke arbetet å sistnämnda järnväg bort igångsättas före påbörjandet af norra inlandsbanans fortsättning från Ulriksfors. Af skäl, hvilka jag ej här torde behöfva återgifva, ansåg emellertid departementschefen den senare banan böra äga företräde.

1911 års
Riksdag.

Enligt den af departementschefen samtidigt framlagda plan för statens järnvägsbyggnader skulle järnvägen Sveg—Brunflo påbörjas under år 1913.

Vid 1911 års Riksdag väcktes af ledamöterna af Riksdagen A. Pers, E. Hägglund, S. L. Olsson och J. Bromée m. fl. motioner, hvilka samtliga gingo ut därpå, att redan vid 1911 års Riksdag beslut måtte fattas om byggande af statsbana från Sveg till tvärbanan genom Jämtland.

I utlåtande (nr 60) i anledning af Kungl. Maj:ts förenämnda proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven samt nyssnämnda motioner yttrade statsutskottet, att vid det förhållandet, att undersökningarna och kostnadsberäkningarna för bandelen Sveg—Brunflo då ännu icke blifvit slutförda, utskottet funnit något anslag icke böra för det dåvarande beslutas till berörda bandel, som emellertid enligt förenämnda plan för utförande af statens järnvägsbyggnader, mot hvilken utskottet i denna del icke hade något att erinra, skulle påbörjas år 1913. Utskottet hade sålunda icke kunnat tillstyrka någon Riksdagens åtgärd i anledning af nämnda framställningar.

Detta blef ock Riksdagens beslut.

Jag öfvergår nu att redogöra för de olika linjer, som varit ifrågasatta såsom förbindelse mellan Orsa—Svegbanan och tvärbanan genom Jämtland.

Undersökningar af olika sträckningar.

Efter vissa förberedande undersökningar enligt särskilda beslut af Kungl. Maj:t under åren 1900—1903 beslöt 1904 års Riksdag att för verkställande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohusslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor. I anledning häraf förordnade Kungl. Maj:t den 5 augusti 1904 om undersökning, bland annat, af sträckningen Sveg—Ströms vattudal.

1904 Års undersökning.

Efter förordnande af järnvägsstyrelsen verkställde kaptenen L. Sparr under år 1904 nämnda undersökning och framlade därefter förslag till järnvägens framdragande dels öster och dels väster om Storsjön.

Då emellertid Kungl. Maj:ts proposition till 1907 års Riksdag angående anläggning af statsbana från Östersund till Ulriksfors, efter redogörelse för de trafikberäkningar, som verkställts för linjer öster och väster om Storsjön, utmynnade däri, att en östlig sträckning vore att föredraga, med hänsyn till att den västliga linjen skulle blifva längre och dyrare samt kunna beräknas leda trafiken västerut i stället för till svenska hamnar, samt förslaget om bana i sträckningen Östersund—Ulriksfors, hvilket af Riksdagen bifölls, torde hafva utgått från förutsättningen af en östlig förbindelseled med Orsa—Sveg järnvägen, torde sträckningen väster om Storsjön få anses definitivt öfvergifven. Jag kan därför inskränka mig till en redogörelse för de ifrågasatta östra linjerna.

Kaptenen Sparr hade till utgångspunkt för den undersökta sträckningen tagit den föreslagna stationen Sveg å den koncessionerade Orsa—Svegbanan. Från Sveg skulle linjen gå i nordlig riktning öfver Solnån till foten af Lillberget, som utgjorde en del af den stora höjdsträckningen mellan Ljusnans och Ljungans floddalar. Linjen skulle så fortsätta upp efter denna höjdsträckning, vidare förbi Knätten öfver Digerbäcken, Styggbäcken och Svantjärnsbäcken samt utmed Tönningån till gränsen mellan Härjedalen och Jämtland vid Enskälätjärn. Därifrån skulle linjen framdragas i de af de stora nivåskillnaderna betingade skarpa krökarna förbi Söder- och Nederhög till Tvärhoan vid Böle, hvarifrån den skulle löpa ned mot Röja älf, öfvergå densamma omkring 2 kilometer väster om Rätansjön, därefter passera Kvarnån och framgå

jämsides med allmänna landsvägen på västra sidan af Nästelsjön och Hålsjön, under hvilken sträcka Ljungan skulle öfvergå omkring 4 kilometer söder om Åsarnes kapell. Vid norra ändan af Hålsjön skulle linjen afvika från landsvägen inpå vattendelaren mellan Ljungan och Storsjön. Sedan linjen öfvergått Bergviksån, skulle den fortsätta på östra sidan af Rörösjön och sänka sig ned mot Storsjön, hvars strand mellan Bergsviken och Hackås bildade en mängd uddar och vikar, hvilka, då terrängen där stupade tämligen brant ned, linjen på denna sträcka måste till väsentlig del följa.

Från Hackås skulle linjen dragas till Gärde, vidare i nordostlig riktning till Fåker och därefter, passerande Bjärme och Stengärde, till Tand.

Härfån sänkte den sig ned mot landsvägen vid en vik af Locknesjön, passerade öster om Lockne kyrka och stötte, efter att hafva i bågform följt Locknesjöns norra del, till tvärbanan genom Jämtland vid Lockne anhaltstation, hvarefter linjen skulle öfvergå Indalsälven vid Skärhällsforsen.

Såsom alternativ till linjen mellan Lockne och Skärhällsforsen vid Indalsälven hade undersökningsförrättaren ifrågasatt en sträckning öfver Kyrkås, därvid linjen skulle, efter att hafva passerat öster om Lockne kyrka, stöta till tvärbanan genom Jämtland vid Brunflo station.

Under år 1906 utstakades en linje, som å en af järnvägsstyrelsen upprättad öfversiktskarta, hvaraf en kopia torde få biläggas detta protokoll, är utmärkt med *ljusbrun* färg.

1906 Års
undersökning.

I en styrelsens skrifvelse den 28 februari 1907 beskrefs denna linje sålunda.

Från Sveg till Svenstavik intoge linjen hufvudsakligen nordlig riktning. Efter att hafva utgått från den för Orsa—Härjedalens järnväg då ifrågasatta slutpunkten i norr vid Sveg å Ljusne älfs norra strand, korsade linjen Solnån, hvarpå den, följande Solnåns dalgång, framginge under maximistigning 10:1000 i 400 meters kurva, hvilket motsvarar en stigning af 11,9:1000 i rakspår, till Knätten. Därifrån fortsatte linjen med bibehållen maximistigning och, begagnande sig af höjdslutningarna, som i öster begränsade Vemådalen, med skarpa krökar upp mellan Fågelberget och Lilla Torrhälla samt utefter Stora Torrhälla och Björnhammaren, genom hvilket senare berg linjen skulle dragas i tunnel. Därefter följde linjen Stuguberget och Svantjärnsåsen, där en krök gjordes åt öster, fortsatte upp till Enskälatjärn, hvarest största höjden å linjen uppnåddes, och sänkte sig därpå med maximi-

lutning mot Ljungans vattendrag, därunder den öfverginge Hoaälf och Rönnerbäcksån. Efter att vid Näsbodarne hafva gjort en S-krök mot öster, återtog linjen, som i denna del är utmärkt å kartan med *hel-dragen blå* linje, sin nordliga hufvudriktning, sänkte sig förbi de stora byarna Söderhög och Nederhög mot Böle, korsade strax söder om sistnämnda by Tvärhoan samt passerade vattendelaren mellan Ljusne älf och Ljungan, hvarpå den öfverginge landsvägen från Rätan till Klöfsjö och Vemdalen samt norr därom Röja älf. Efter korsning af Kvarnån närmade sig linjen landsvägen mellan Rätans by och Åsarne, ginge utefter sjöarne Nästeln och Älden samt fortsatte därefter, korsande Ljungan vid Furubo, längs västra stranden af Hålsjön förbi Åsarne och vidare till Svenstavik.

Genom att å vissa sträckor använda maximistigning 14:1000 i 400 meters kurva, hvilket motsvarar en stigning af 15,9:1000 i raklinje, kunde, enligt hvad verkställd undersökning gifvit vid handen, linjen förkortas med 5,4 kilometer, hvarförutom terrasseringsarbetena blefve afsevärdt mindre.

Från Svenstavik vore linjen framdragen öfver Svenstaån, korsade strax norr därom landsvägen till Hackås, följde Storsjöns östra strand mellan sjön och landsvägen, därunder kringgående Skuckuviken och passerande öfver Billstaån. Efter korsning af landsvägen därstädes fortsatte linjen förbi Hackås i nordlig riktning och öfverginge landsvägen till Brunflo äfvensom landsvägen västerut till Sunne samt vidare förbi Näs kyrka och nordvästra hörnet af sjön Näckten. Därifrån ginge linjen öfver landsvägen till Sunne förbi Fåkers by och Stengärde, där samma landsväg åter korsades, och fortsatte i östlig riktning förbi Öntjärn till Tands kalkbruk. Linjen gjorde sedan en S-formig krök mot norr och öster, hvarefter den med nordlig riktning ginge förbi Lockne kyrka och vidare in på Brunflo station, hvilken station måste undergå viss omläggning.

Såsom förut angifvits, skulle Sveg och Brunflo blifva föreningsstationer med respektive Orsa-Härjedalens järnväg och tvärbanan genom Jämtland. Förutom dessa stationer, där utvidgningar beräknats skola äga rum, föresloges stationer vid Böle, 66 kilometer, Rätan 75, Åsarne 92, Svenstavik 107, Hackås 130 och Näckten 134 kilometer från Sveg.

1907 års
undersökning.

Uti skrifvelse den 20 augusti 1908 har järnvägsstyrelsen vidare meddelat, att, ehuru bemyndigande därtill icke lämnats, styrelsen — vid det förhållande att den år 1906 definitivt undersökta linjen mellan Sveg och Enskåla visat sig blifva mycket dyr och krokig samt det därför ifrågasatts, huruvida icke inlandsbanan skulle kunna i dessa

trakter framdragas genom mindre kuperad terräng om ock med något östligare sträckning än förut tänkts med hänsyn till banans hufvudriktning — låtit under år 1907 definitivt undersöka en linje Sveg—Ytterberg—Enskåla.

Denna linje, som ginge från Svegs station och å nyssberörda öfversiktskarta utmärkts med *röd* färg, vore, enligt den beskrifning, som återfunnes i nyssnämnda underdåniga skrifvelse af den 20 augusti 1908, utstakad i nordöstlig riktning öfver Solnån, som öfverginges strax nedanför en utvidgning af ån, kallad Hån. Därifrån svängde linjen mot norr, passerade Jösjön och väster om Ytterberg, ginge i en skarp krök kring Norrsjön samt följde därefter Källbergets sluttning till passet mellan nämnda berg och Gryssjöberget. Linjen, som nådde detta senare berg vid Lillåstjärn, belägen på vattendelaren mellan Ljusne älf och dess biflod Norrälven, och som under hufvudsakligen nordlig riktning löpte utefter östra sluttningen af samma berg, inkomme därvid i Norrälvens dalgång, i hvilken den fortsatte ända upp till vattendelaren mellan denna älf och Hoa älf, därunder korsande en del smärre, men djupt nedskurna tillflöden till Norrälven. Från sistnämnda vattendelare närmade sig linjen Enskålabäcken, en biflod till Hoa älf, och anknöte sig strax efter öfvergången af denna bäck till den nyssberörda, under år 1906 definitivt undersökta linjen.

För inlandsbanans framdragande i nu angifna sträckning mötte de mest afsevärda terrängsvårigheterna dels vid uppgången från Jösjön till passet mellan Källberget och Gryssjöberget, å hvilken sträcka en större bankfyllning måste utföras vid kröken omkring Norrsjön, dels i den brant sluttande höjdsträckningen utefter Norrälvens dalgång, hvarest linjen fortlöpte med nästan oafbruten stigning upp till vattendelaren mot Hoa älf och där en del större bankfyllningar nödvändiggjordes i följd af de antydda djupa bäckdalar, som bildades af i Norrälven utfallande vattendrag. Å sträckan mellan Sveg och Jösjön åter vore terrängen särdeles gynnsam, och linjen ginge där öfver jämna sandhedar och myrmarker. Å sträckan mellan Enskålabäcken och vattendelaren mellan Norrälven och Hoa älf passerade linjen mestadels öfver starkt lutande, lätt afdikningsbara myrmarker. På grund af de förefintliga stora höjdskillnaderna å ifrågavarande linje hade den för inlandsbanan å sträckan norr om Sveg förutsatta maximistigningen 10:1000 i 400 meters kurva och 11,9:1000 i rakt spår måst användas i stor utsträckning. Minimikrökningsradien 400 meter hade för afsevärdt minskande af terrasseringsarbetena förkortats i kurvan omkring Norrsjön, där 350 meters radie ansetts böra komma till användning. Förutom

Svegs station ansågs icke någon fullständig station erfordras å nu ifrågavarande linje.

Vid en jämförelse mellan nu omhandlade linje förbi Ytterberg och vidare genom Norrälvens dalgång samt den förut beskrifna sträckningen förbi Knätten och genom Tönningståns dalgång funne man, att den förra i åtskilliga afseenden vore den senare öfverlägsen. Sålunda vunnes genom banans framdragande i Norrälvens dalgång en vägförkortning af 0,7 kilometer samt en minskning i anläggningskostnaden af 311,000 kronor. Däremot öfverginge denna linje vattendelaren mellan Ljusne älf och Ljungan på en plats, som vore 15 meter högre än den, där sträckningen förbi Knätten skure samma vattendelare.

Med hänsyn dels till den afsevärdt minskade anläggningskostnaden för linjen förbi Ytterberg genom Norrälvens dalgång, dels ock därtill att linjen skulle beröra den stora byn Ytterberg, syntes det styrelsen med skäl kunna ifrågasättas, huruvida icke nu afhandlade linje vore att föredraga framför sträckningen förbi Knätten.

Genom nådigt bref den 31 december 1907 hade styrelsen anbefallts att låta verkställa okulär undersökning af följande sträckningar för inlandsbanan inom Härjedalen, nämligen:

- a) Röhammaren—Linsälls kapell—Vikarsjön—Vemdalen—Fotingens norra ända—Svenstavik,
- b) Vemdalen—Klöfsjö—Svenstavik,
- c) Sveg—Linsälls kapell.

I sammanhang med beskrifningen öfver nyssberörda linje Sveg—Ytterberg—Enskåla tillkännagaf styrelsen, att af dessa sträckningar delen Röhammaren—Linsälls kapell redan tidigare blifvit okulärt undersökt och beskrifven, samt att beträffande öfriga delar af sträckningarna styrelsen, på grund af förberedande rekognosceringar, ansett sig böra låta okulärt undersöka följande linjer, nämligen Sveg—Linsälls kapell—Vikarsjön—Vemdalen—Kölvallen—Döfvelås—Klöfsjön—Åsarne samt Sveg—Hån—Vemdalen—Kölvallen—Döfvelås—Klöfsjön—Åsarne; och anförde styrelsen i skrifvelsen den 20 augusti 1908 därom vidare.

Att Åsarne valts såsom slutpunkt i stället för den i nådiga brefvet den 31 december 1907 angifna platsen Svenstavik, berodde dels därpå, att genom linjens dragande förbi Klöfsjön till Åsarne vunnits en vägförkortning af omkring 5 kilometer, jämfördt med en sträckning förbi Fotingens norra ända till Svenstavik, dels ock därpå, att banan i sträckningen förbi Klöfsjön bättre torde tillgodose de mera bebyggda trakternas kommunikationsbehof än en sträckning norr om Fotingen.

Den anbefallda okulära undersökningen af den direkta sträckningen mellan Vemdalen och Klöfsjö samt vidare till Svenstavik, hvilken sträckning man tänkt sig kunna använda för inlandsbanan, hade styrelsen ansett sig icke böra låta genomföra, enär det vid verkställd rekognoscering för en bibana öfver Klöfsjöfjället till inlandsbanan framgått, att så stor höjdskillnad förefunnes mellan Vemdalen och det pass i nämnda fjäll, genom hvilket den direkta linjen skulle framdragas, att stora svårigheter skulle möta och afsevärda kostnader erfordras för en inlandsbanas anläggande i sagda sträckning.

I afsikt att utröna, huruvida för inlandsbanans framdragande mellan Enskåla och Åsarne kunde finnas en antaglig sträckning, som dels ginge närmare gränsen mot Härjedalen, dels berörde Klöfsjö by och Klöfsjön, dels slutligen medgäfvade banans framdragande med gynnsammare krökningsförhållanden än dem, som förefunnes å den år 1906 definitivt undersökta linjen, hade styrelsen låtit under år 1907 verkställa okulär undersökning af en alternativ linje mellan förstnämnda båda platser, för hvilken undersökning redogörelse finnes intagen i ofta nämnda underdåniga skrifvelse den 20 augusti 1908.

De fördelar, som vunnes med inlandsbanans framdragande i den sålunda okulärt undersökta linjen i stället för enligt 1906 års definitivt undersökta sträckning, bestode dels däri, att banan genom den förra sträckningen eller den så kallade Klöfsjölinjen komme närmare Härjedalen, så att afståndet till exempel till Vemdalen, Hede med flera byar blefve omkring 15 kilometer kortare, efter nyanlagda landsvägen räknadt, hvilket vore af icke ringa betydelse för nämnda, på kommunikationer vanlottade landskap, dels däri, att Klöfsjölinjen framginge genom för odling tjänligare mark, såsom ett utlåtande från docenten C. Wiman gäfvade vid handen, dels ock däri, att en bibana västerifrån mellan till exempel Vikarsjön och inlandsbanan blefve afsevärdt kortare och torde hafva större utsikter att förverkligas genom Klöfsjölinjen, som medgäfvade en lämplig anslutning vid Utanbergsvallen, än om linjen förbi Böle skulle komma till utförande.

Då styrelsen, på grund af hvad vid den okulära undersökningen framgått och ofvan omförmålt, funne det vara lämpligt, att Klöfsjölinjen blefve definitivt undersökt, hemställde styrelsen om bemyndigande att verkställa sådan undersökning.

Genom nådigt bref den 18 september 1908 har styrelsen bemyndigats att för ifrågasatt framdragande af inlandsbanan mellan Enskåla och Åsarne verkställa definitiv undersökning af den okulärt

1908 års-
undersökning.

undersökta Klöfsjölinjen i sträckningen Enskåla—Bölkölbodarne—Röja älf—Utanbergsvallen—Stammabäcken—Klöfsjö by—Kvarnbäckens dalgång—myren vid Nybohögen—Åsarne.

Med förmålan att den sålunda anbefallda undersökningen blifvit under år 1908 verkställd, har styrelsen i skrifvelsen den 26 februari 1912 meddelat följande redogörelse för resultatet af samma undersökning.

Linjen, å oftanämnda öfversiktskarta utmärkt med *heldraget rödt streck*, har med utgångspunkt från Rönnerbergsån, omkring 12 kilometer norr om Enskåla, framdragits i nordlig riktning förbi Bölkölbodarne och öfver Röja älf vid Røjfallet, vidare förbi Utanbergsvallen, hvarest landsvägen mellan Åsarne och Vemdalen två gånger måste korsas för att erhålla lämplig plan för en där föreslagen station, samt sedan öfver Stammabäcken. Härifrån är linjen framdragen genom Klöfsjö by strax väster om kyrkan, fortlöper med i det närmaste nordlig riktning genom Kvarnbäckens dalgång, går vidare mellan Trättängsberget och Uggen samt norr om Nybohögen fram till Alån och därefter norr om Skalberget med en hästskoformig sväng in mot samma berg, som nödvändiggjorts af den mot Alån brant fallande terrängen, korsar åter Alån samt fortsätter till Gammelbodarne. Därjämte har å delen Klöfsjö by —Gammelbodarne en västlig sträckning, å öfversiktskartan utmärkt med *mörkbrun* färg, blifvit definitivt undersökt. Denna sträckning framgår från Klöfsjö by utefter Klöfsjöns och Lännäsjöns östra stränder samt vidare efter Ljungan och rundt om Middagsberget till Klampenborg, hvarifrån den går söder om Gammelbyberget till Gammelbodarne, där den förenas med den nyss beskrifna linjen, som på grund af sin kortare längd valts till hufvudlinje.

Från Gammelbodarne går linjen norrut, korsande Ljungan och två gånger landsvägen mellan Åsarne och Vemdalen, samt följer Ljungan till Furubo, kröker där inåt landsvägen mellan Åsarne och Svensta, därvid passerande Olsta, hvarefter den inkommer å den år 1906 definitivt undersökta linjen vid Hålsjön i närheten af Gällnäs-krogen.

För banans framdragande i den förut angifna hufvudsträckningen möta de största svårigheterna i de stora höjdskillnader, som förefinnas dels mellan den högt belägna Enskålatrakten och Klöfsjö by, dels mellan denna by och Hålsjön. Sammanlagda höjdskillnaden, räknad mellan anknätningspunkten i trakten af Enskåla för den under år 1907 definitivt undersökta linjen genom Norrälvens dalgång och Stammabäcken vid Klöfsjön, utgör omkring 160 meter samt mellan högsta punkten i närheten af Nybohögen och anknätningspunkten vid Hålsjön omkring 167 meter.

Fullständiga stationer hafva ansetts böra föreslås dels vid Utanbergsvallen, 61,4 kilometer, hvilken station skulle komma att upptaga trafik från stora delar af Härjedalen och äfven utgöra föreningsstation för en eventuell bibana öfver Vemdalen till Hedeviken, dels vid Klöfsjö, 66,8 kilometer, hufvudsakligast för Klöfsjö socken och för Ljungans vattudal, och dels i närheten af Hålsjön vid Åsarne, 91,9 kilometer, allt från Sveg räknadt.

Håll-, last- och mötesplats har ansetts böra anordnas vid Rönnbergsån, 51,1 kilometer, last- och mötesplats vid Nybohögen, 76,6 kilometer, samt mötesplats för militärtåg vid Gammelbodarne, 86 kilometer, likaledes från Sveg räknadt.

Vid en jämförelse med den under år 1906 definitivt undersökta sträckningen af banan förbi Rätan finner man, att den nu senast undersökta sträckningen ställer sig ofördelaktigare i kostnadshänseende, men något, ehuru obetydligt, fördelaktigare i afseende på väglängden. Banan förbi Klöfsjö har beräknats kosta 11,700,000 kronor och blifva 161,05 kilometer lång, under det att motsvarande siffror för linjen förbi Rätan äro respektive 11,250,000 kronor och 161,1 kilometer, hvadan således anläggningskostnaden för den förra linjen skulle öfverstiga kostnaden för den senare med 450,000 kronor.

Kostnads-
beräkning.

Den i det föregående berörda alternativa sträckningen förbi Lännsjön har visserligen i afseende å väglängden ställt sig afsevärdt ofördelaktigare med en vägförlängning af 6,149 kilometer i förhållande till linjen öfver Nybohögen, men den har i stället i afseende å stignings- och krökningsförhållanden visat sig betydligt öfverlägsen den sistnämnda linjen.

Såsom skäl för den ifrågasatta Klöfsjölinjen har i det föregående anförts, bland annat, att banan genom denna linje skulle komma närmare Härjedalen — detta på kommunikationer vanlottade landskap — samt att en bibana västerifrån mellan till exempel Vikarsjön och nu ifrågavarande bana skulle blifva afsevärdt kortare och hafva större utsikter att förverkligas genom Klöfsjölinjen, som medgäfve en lämplig anslutning vid Utanbergsvallen, än om linjen förbi Rätan komme till utförande. Af orsaker, som skola härefter beröras och som framgått af under senare åren gjorda undersökningar och utredningar, torde emellertid en bibana i nu angifna sträckning icke böra komma till stånd. Då härtill kommer, att genom byggande af en bibana från Sveg till Hede kyrkoby de ifrågavarande västliga delarna af Härjedalen skulle få sitt behof af järnvägskommunikationer i afsevärd mån tillgodosedt,

synes det järnvägsstyrelsen, att de ofvan först anförda skälen för statsbanans Sveg—Brunflo framdragande öfver Klöfsjö icke böra tillmätas afgörande betydelse.

1911 års
undersökning.

Vid sådant förhållande har styrelsen, för uttrönande af möjligheten att framdraga banan mellan trakten af Enskåla och Åsarne i en mera rak sträckning: än enligt de definitivt undersökta Rätans- och Klöfsjölinjerna, af hvilka den senare ju skulle blifva afsevärdt dyrare än linjen förbi Rätan, låtit under år 1911 verkställa okulär undersökning i berörda hänseende. Vid denna undersökning, därvid man afsett att framdraga banan med läge, som skulle i möjligaste mån tillgodose de intressen, hvilka äro förbundna med nyssnämnda två linjer, har banan utstakats sålunda.

Med utgång från Rätanslinjen i närheten af Söderhögen framgår linjen, å kartan utmärkt med *streckad blå* linje, i tämligen rak nordlig riktning och passerar öfver Röja älf ofvanför Böle kvarn, hvarifrån linjen, efter att hafva korsat landsvägen mellan Rätan och Utanbergsvallen, fortsätter öfver de norr härom belägna stora myrarna samt vidare väster om Kvarnsjö, korsar Alån i närheten af Alkrogen och an knyter omkring 2 kilometer norr om sistnämnda plats till den definitivt undersökta linjen förbi Rätan. Nu beskrifna alternativ — å hvilket tänkts förlagda dels en station strax norr om landsvägskorsningen vid Böle kvarn, dels ock en mindre station vid Kvarnsjö, till hvilken plats Klöfsjö socken skulle efter en kortare väganläggning från Skalänget få sin närmaste utfartsväg till statsbanan Sveg—Brunflo — skulle enligt mätning å tillgänglig karta få en längd af 161,6 kilometer, hvadan banan enligt detta alternativ skulle blifva omkring 0,5 kilometer längre än Rätanslinjen. Berörda alternativ synes i afseende å lutnings- och kurvförhållanden blifva tämligen jämnställdt med linjen förbi Rätan, hvaremot detsamma i fråga om terrängförhållanden och därpå föranledda terrasseringsarbeten ställer sig fördelaktigare än nämnda linje, då större terrasseringsarbeten förekomma endast vid öfvergången af Röja älfs dalgång.

Emellertid torde vid ett omsorgsfullare utnyttjande af terrängen såväl arbetena som ock väglängden för Rätanslinjen kunna nedbringas, och gäller detta särskildt sträckan mellan öfvergången af Rönnebergsån och Böle.

Valet mellan
olika sträck-
ningar.

Vidkommande valet mellan de alternativa sträckningarna för inlandsbanan mellan trakten af Enskåla och Åsarne anför nu styrelsen, att — särskildt vid det förhållande att icke några arbeten å berörda del

af bansträckan Sveg—Brunflo äro afsedda att bedrivas under de första arbetsåren — frågan härom bör anstå, tills afgörande träffats därom, huruvida en bibana i ifrågavarande trakter till statsbanan Sveg—Brunflo skall byggas eller icke. Under förutsättning att statsmakterna bifalla framställningen om byggande med statsmedel af bibanan Sveg—Hede i samband med statsbanan Sveg—Brunflo, håller styrelsen före, att den definitivt undersökta linjen förbi Rätan — eventuellt framdragen i sådan ändrad sträckning väster om Böle kvarn, som nyss omförmäls — med hänsyn till den lägre byggnadskostnaden och de fördelaktigare lutningsförhållandena bör föredragas, och att i sådant fall linjen förbi Kvarnsjö, hvilken linje bättre skulle tillgodose Klöfsjö sockens kommunikationsbehof än linjen förbi Rätan och med hvilken inbyggarna i Rätan med omnejd äfven torde kunna åtnöjas, göres till föremål för detaljerad undersökning.

Skulle åter beslut om byggande af den ifrågasatta bibanan Sveg—Hede icke fattas samtidigt med beslut om anläggning af statsbanan Sveg—Brunflo, och skulle icke heller annan bibana från lämplig punkt å samma statsbana mellan Sveg och Åsarne till någon plats i västra Härjedalen vid samma tillfälle beslutas, finner styrelsen sig böra förordna Klöfsjölinjen. Visserligen kommer statsbanan Sveg—Brunflo med denna sträckning att draga en anläggningskostnad, som, enligt hvad redan nämnts, med 450,000 kronor öfverstiger den för Rätanslinjen, men denna uppoffring från statens sida anser styrelsen vara nödvändig för att tillvarataga de utvecklingsmöjligheter, som finnas i de väster om banan belägna trakterna af Härjedalen, och för att bispringa denna landsändas befolkning i dess kamp för landets odling och utveckling samt ej minst för att draga rörelsen i det öfre Härjedalen, som nu går till Norge, inåt Sverige.

Såsom redan antydts, har, yttrar järnvägsstyrelsen vidare, fråga uppstått om byggande i samband med statsbanan Sveg—Brunflo af en bibana Sveg—Hede. Sedan nämligen på föranledande af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län Svegs, Linsälls, Hede, Vemdalens och Tännäs kommuner sammanskjutit ett belopp af 4,800 kronor i syfte att åstadkomma undersökning och kostnadsberäkning af en järnväg från Sveg till Hede kyrkoby samt Kungl. Maj:ts befallningshafvande uti skrivelse den 27 juli 1911 anmodat styrelsen att låta med användande af berörda till styrelsens förfogande ställda belopp verkställa undersökning samt uppgöra planer och kostnadsförslag till en tertiärbana Sveg—Hede af normal spårvidd, men i öfrigt af så billig

Bibana till Hede.
Undersökningar af olika sträckningar.

beskaffenhet, som ansåges förenlig med ändamålet för banan, har den sålunda äskade undersökningen blifvit genom styrelsens försorg verkställd under år 1911.

Den linje, som härvid utstakats och som å öfversiktskartan är utmärkt med *heldragen grön* linje, utgår från norra ändan af Svegs bangård i nordvästlig riktning emot Malmbäcken, hvarest linjen skär landsvägen Sveg—Öfverberg, samt passerar härefter uppför och utför höjden söder om Öfverbergs by. Härifrån fortsätter linjen alltjämt i nordvästlig riktning emot Vemån, hvilken den öfvergår strax ofvanför färjstället mellan Remmen och Glissjöberg, samt följer, efter en krök åt norr, västra stranden af Vemån upp till Vemvallen. Från denna plats går linjen i nord-nordvästlig riktning förbi Sandtjärnarna och Vanttjärnarna samt öster om Häberget till Håns by, där linjen kröker mot norr, och fortsätter sedan utmed Vemån, därvid passerande Gråberget, upp emot landsvägen mellan Vemdalen och Hedeviken. Efter att hafva korsat denna landsväg går linjen, följande Brunnbäckens dalgång, upp emot och öfver därvarande vattendelare, sänker sig i snedterrängen norr om Hedevikens by, fortsätter i västlig riktning ned emot Hvitån samt följer landsvägen därstädes fram till Lunån, hvarest slutstationen förlagts omkring 2 kilometer från Hede kyrkoby.

Håll- och lastplatser äro afsedda att anordnas vid Öfverberg, Glissjöberg, Hån, Vemdalen och Hedeviken, hvarjämte en lastplats föreslagits vid Vikarsjön å ett mellan denna sjö och Hedeviken ifrågasatt bispår.

Ifrågavarande bana Sveg—Hede skulle erhålla en längd af 73,3 kilometer och draga en anläggningskostnad, inberäknadt 366,500 kronor för rullande materiel och 49,500 kronor för bispåret till Vikarsjön, af 2,952,000 kronor.

Härförutom har styrelsen i ändamål att utröna, om ej en bibana till Hede kunde på en kortare och därför billigare väg anknytas till statsbanan Sveg—Brunflo, låtit under år 1911 verkställa definitiv undersökning rörande en tertiärbana från trakten vid Gråberget å förslaget Sveg—Hede med anslutning till statsbanan Sveg—Brunflo vid Utanbergsvallen eller Böle, alltefter som sistnämnda bana kommer att framdragas till Klöfsjö eller till Rätan. Den därvid utstakade linjen, som å öfversiktskartan utmärkts med *grön streckad* linje, utgår, såsom ofvan antydts, från en punkt vid Gråberget i linjen Sveg—Hede. Efter att hafva passerat öfver Vemån och vid nämnda plats bildat en skarp krök, fortgår linjen i nord-nordvästlig riktning på västra sidan af Nippen till gamla landsvägen mellan Vemdalen och Klöfsjö, korsar denna landsväg samt fortsätter öster om Hofdestöt utefter fjällsluttningen förbi Nyhus

fjällvall och efter en svängning åt öster fram till det pass i fjället vid Skålvallen, där landsvägen är framdragen och af hvilket pass man måste begagna sig för att komma fram med linjen öfver det mäktiga Klöfsjöfjället. Från Skålvallen är linjen dragen i östlig riktning, korsar landsvägen och följer en mot Röja älf sig sträckande, sakta sluttande bäckdal, öfvergår Röja älf och fortsätter utefter älfven till en punkt omkring 2 kilometer norr om Røjfallet, vid hvilken punkt linjen svänger åt norr, samt framgår därefter i samma riktning till Utanbergsvallen, hvarest den ansluter till den definitivt undersökta linjen Sveg—Klöfsjö—Brunflo. Från Utanbergsvallen går linjen fram mot landsvägen Utanbergsvallen—Böle, efter hvars korsning linjen fortlöper i östlig riktning och jämsides med landsvägen samt vidare öfver Krokbacken och Röja älf. Sedan denna älf passerats, gör linjen en svängning åt sydost och framgår i denna riktning till Böle, där anslutning sker till linjen Sveg—Rätan—Brunflo.

Såsom synes å kartan, förekomma vid Vemdalen och Utanbergsvallen stora krökar, hvilka betingas af terrängförhållandena. Stigningsförhållandena äro svåra mellan Vemdalen och Utanbergsvallen, och har där i stor utsträckning måst användas maximistigningen 20,7:1,000 i kurva med 200 meters radie, motsvarande 25:1,000 i rakspår. Enligt uppgjorda beräkningar skulle linjen Hede—Gråberget—Utanbergsvallen få en längd af omkring 59,7 kilometer och draga en kostnad af omkring 2,590,000 kronor, under det att motsvarande siffror för linjen Hede—Gråberget—Utanbergsvallen—Böle skulle blifva 70 kilometer och 2,960,000 kronor, och äro i dessa kostnadsbelopp inberäknade kostnaden för rullande materiel samt kostnaden för bispåret till Vikarsjön.

Till belysning af höjdförhållandena å nu beskrifna linje, som framgår genom i det stora hela för odling mindre lämpliga och mycket glest bebodda trakter, samt å öfriga omhandlade linjer i nu ifrågasvarande landsända anför järnvägsstyrelsen, att linjen Hede—Utanbergsvallen—Böle utgår från en höjd af cirka 410 meter öfver hafvet, stiger till cirka 443 meter, faller till cirka 400 meter, stiger till cirka 710 meter samt faller till cirka 450 meter vid Utanbergsvallen och till cirka 390 meter vid Böle; att linjen Hede—Sveg utgår från en höjd af cirka 410 meter, stiger till cirka 443 meter och faller sedan så småningom med kortare motlutningar till cirka 357 meter; att linjen Enskåla—Klöfsjö—Åsarne utgår från en höjd af cirka 527 meter, faller därpå till cirka 447 meter, stiger sedan till cirka 535 meter och faller åter till cirka 357 meter; samt att linjen Enskåla—Rätan—Åsarne utgår från en höjd af cirka 527 meter och faller sedan så småningom med kortare motlutningar ned till cirka 357 meter.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvande.

Jag torde härefter få redogöra för en af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län i skrifvelse den 9 januari 1912 gjord framställning om byggande på statens bekostnad af den ifrågasatta tertiärbanan från inlandsbanan Sveg—Brunflo till Hede, med hvilken skrifvelse öfverlämnats särskilda underdåniga framställningar och protokollsutdrag i ämnet från Svegs, Vemdalens, Hede, Tännäs, Klöfsjö och Rätans socknar.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande anför uti sin berörda skrifvelse hufvudsakligen följande.

Den del af Jämtlands län, som utgöres af provinsen Härjedalen, har i större grad och under längre tid än någon annan af Sveriges provinser varit i saknad af den mäktiga häfstång för utvecklingen, som utgöres af järnvägskommunikationer. Den har därför icke heller kunnat undgå att i viss mån blifva efter andra provinser i framåtskridande, ehuru naturliga tillgångar ingalunda saknas, hvilkas upparbetande eller bättre tillgodogörande kunde väsentligen höja produktionen inom provinsen samt bereda dess bebyggare nya eller förbättrade existensmöjligheter. Också hafva provinsens invånare känt sig i förevarande afseende i viss mån tillbakasatta, hvilket förhållande framträd, förutom i därom vittnande uttalanden, i en ökad benägenhet att utflytta därifrån till främmande land eller andra delar af riket. Resultatet här af framträder också däruti, att befolkningen i en del mera aflägsset liggande delar af provinsen visat stark benägenhet att minskas. Så t. ex. har inom Lillhärdals socken folkmängden, som vid 1901 års slut utgjorde 1,751 personer, vid 1910 års slut minskats till 1,530. Liknande förhållanden kunna, om än i mindre omfattning, påvisas beträffande Hede socken och Älfros socken.

Under år 1909 erhöll först Härjedalen järnvägsförbindelse med det öfriga riket, i det Orsa—Härjedalens järnväg då öppnades för allmän trafik; denna banas norra ändpunkt Sveg är nämligen belägen i Härjedalen, som af banan utan tvifvel dragit och drager stor fördel. Provinsen har ock efter måttet af sina krafter bidragit till tillkomsten af denna järnväg, som emellertid aldrig skulle kunnat åstadkommas utan det synnerligen stora tillskott, som den i företaget intresserade Orsa kommun i Dalarne varit i tillfälle att lämna, samt ej minst statsmakternas kraftiga ingripande genom lämnande i två särskilda omgångar af bidrag i form af lån å till sammanlagdt mer än 4 miljoner kronor.

Genom nyssnämnda järnväg har emellertid Härjedalens behof af tidsenliga kommunikationer icke blifvit ens nödortfligen tillgodosedt.

Det är nämligen allenast till provinsens sydöstra hörn, som denna bana sträcker sig. Från Sveg till Hede, som kan sägas utgöra provinsens medelpunkt, är det 7,8 mil och därifrån till Funäsdalen, den största platsen i västra Härjedalen, ytterligare 6,7 mil; från Sveg till Vemdalen är det 7,5 mil. Med spänd väntan motses i Härjedalen visserligen förverkligandet af förslaget om byggande af en statsbana från Sveg till Brunflo, genom hvilken Orsa—Härjedalens järnväg sättes i förbindelse med tvärbanan genom Jämtland, och Härjedalen samt de sydligare delarne af Jämtland sättas i direkt förbindelse med länets öfriga delar och dess hufvudort Östersund. Men äfven denna järnväg berör endast i ringa mån provinsen Härjedalen: den genomlöper af sagda provins icke mer än Svegs socken. Och endast för den intill Jämtlandsgränsen belägna Vemdalens socken torde förbindelsen med järnvägsstation å banan Sveg—Brunflo blifva bekvämare än till Sveg.

Provinsen Härjedalens länge, men förgäfvades närda förhoppningar på en järnväg, som kunde med skäl sägas förhjälpas densamma ur dess i detta stycke vanlottade ställning, hafva därför anknutit sig till utsikterna att i anslutning till och i samband med järnvägen Sveg—Brunflo få till stånd en bibana från nämnda järnväg åtminstone upp till provinsens centrala del, det vill säga till Hede. En sådan bibana har också varit påtänkt i anknytning till inlandsbanan och ingick äfven i de undersökningar och utredningar rörande inlandsbanan, som på järnvägsstyrelsens uppdrag verkställes af doktor K. Key-Åberg.

Det är emellertid omöjligt — och detta uttalas jämväl af Key-Åberg — i anseende till provinsens allmänna fattigdom, att en dylik bibana kan komma till stånd, för så vidt den ej bygges af staten.

Efter en redogörelse för redan omförmälda, af järnvägsstyrelsen verkställda undersökningar beträffande ifrågavarande bibana, yttrar Kungl. Maj:ts befallningshafvande vidare:

På kommunalstämmor den 31 december 1911 hafva Svegs, Vemdalens, Hede och Tännäs socknar beslutit, att hos Kungl. Maj:t göra underdånig framställning att, då en bibana från inlandsbanan till Hede vore af stor betydelse för Härjedalen, men denna ort icke mäktade utan statens ingripande bringa den till stånd, densamma måtte byggas af statsmedel. Och hafva tillika samtliga dessa kommuner förbundit sig att enligt fördelning, som i brist af åsämjande verkställes af Kungl. Maj:ts befallningshafvande, tillhandahålla utan kostnad för statsverket den för banan med tillhörande anstalter och inrättningar erforderliga marken m. m. enligt de bestämmelser, som numera tillämpas med af-

Framställningar från kommuner.

seende på statsbanor i allmänhet. Hede och Tännäs kommuner hafva därjämte förbundit sig att enligt grunder, som nyss antydts, ansvara för tillhandahållande af för banbyggnaden erforderliga sliprar.

För den händelse att bibanan skulle komma att byggas enligt alternativet öfver Klöfsjöfjället, hafva äfven Klöfsjö och Rätans socknar enligt kommunalstämmebeslut den 1 januari 1912 och den 31 december 1911 gjort enahanda åtagande som Hede och Tännäs kommuner, Klöfsjö socken dock endast under villkor att inlandsbanan komme att dragas genom socknen och bibanan anknytas till hufvudbanan vid Utanbergsvallen.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande har vid öfverlämnande af berörda framställningar om byggande med statsmedel af en tertiärbana till Hede på det lifligaste tillstyrkt bifall till desamma.

Jag tillåter mig i detta sammanhang omnämna, att till Kungl. Maj:t sedermera öfverlämnats utdrag af protokoll, hållet vid kommunalstämma med Linsälls socken, utvisande att jämväl denna socken anslutit sig till de af förenämnda socknar gjorda framställningar i ämnet, under förklaring att kommunen ej kunde ikläda sig någon annan förbindelse angående markupplåtelse än att med 2,000 kronor bidra till nämnda ändamål.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvande.

Under erinran att Härjedalen mer än något annat af Sveriges landskap varit vanlottadt på tidsenliga kommunikationer, framhåller Kungl. Maj:ts befallningshafvande uti sin ifrågavarande skrifvelse vidare, att den enda möjligheten för landskapet att inom öfverskådlig framtid erhålla en förbindelse, som gör detsamma någorlunda likställt med andra provinser i riket, är, att staten påtager sig byggande af en bana, må vara af enklaste beskaffenhet, åtminstone till landskapets centralpunkt, som är Hede. Andra provinser, som dock varit rikare och bättre i stånd att själfva tillgodose sina behof, hafva genom statens försorg fått järnvägar till sina hufvudorter eller större platser, låt vara att dessa i allmänhet utgjorts af städer. Äfven Härjedalen, som visserligen icke äger någon stad, borde staten enligt samma grund tillgodose med en grenbana från den stora pulsådern inlandsbanan till provinsens centralpunkt, hälst densamma kan åstadkommas för jämförelsevis så pass ringa kostnad som här är i fråga.

Det är sant, att provinsen Härjedalen är till folkmängden obetydlig och att dess jordmån, utom i de öfversta delarna, i allmänhet är karg och mindre gifvande. Dess utveckling står därför efter andra rikare lottade provinser. Men till en stor del beror enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening denna efterblifvenhet just på bristen af kommunikationer; med bättre sådana skullo utvecklingen äfven

inom Härjedalen säkerligen snart gå betydligt framåt. Redan nu är boskapsskötseln, tack vare de goda betena och de på många håll goda lägenheterna till foderodling, ganska betydande. Enligt af Key-Åberg i hans förberörda utredning anförda siffror kom för Härjedalen på 1,000 invånare ett antal hästar af 109 mot 89 för riket i öfrigt; motsvarande siffror utgjorde för tjurar 14 och 9, för kor 509 och 336, för ungnöt 168 och 109, för får 573 och 197 och för getter 201 och 12; svinafveln var däremot obetydlig. Sedan dessa uppgifter, som afse år 1906, meddelades, har emellertid husdjursskötseln inom Härjedalen, särskildt af nötboskap, gått betydligt framåt; visserligen finnes ännu icke något mejeri — gårdarnas aflägsna belägenhet och de svåra afsättningsförhållandena motverka uppkomsten af sådana. Men kontrollföreningar hafva bildats i Funäsdalen och Storsjö och till och med ett afvelscentrum för fjällboskap har godkänts i Funäsdalen, som haft att framvisa mycket vackra djur. Vid de anordnade nötboskapspremieringarna har den raskt fortgående utvecklingen af nötboskapsskötseln kunnat konstateras.

Något, som i sin mån kan låta hoppas en stadigt fortgående utveckling af boskapsskötseln inom provinsen, anser Kungl. Maj:ts befallningshafvande vara den jämförelsevis rika tillgången, här som i Jämtland, på odlingsbara, till foderodling lämpade myrmarker. Ensamt i Vemåns dalgång just utmed den stakade banan från Sveg till Hede finnas t. ex. sådana till en areal af 5,000 à 6,000 hektar, som med fördel kunna odlas. Men endast genom järnvägsförbindelser åstadkomna, förbättrade afsättnings- och anskaffningsmöjligheter kunna borga för ett större framåtgående på detta område.

Härjedalens rikedom är emellertid först och främst skogen. Mycket stora värden hafva tagits ur provinsens skogar och ofantligt mycket finnes där kvar att taga. Visserligen kan man ej tänka sig, att några större sågverk skulle komma att anläggas inom provinsen; det till sågning tjänliga virket lär framdeles som hittills på de i allmänhet goda flottlederna föras ned till kusten. Men däremot kvarligga i skogarna, utan att kunna tillgodogöras, ofantliga mängder af sämre virke, som genom järnvägsförbindelser skulle kunna tillvaratagas. Afven utmed själfva landsvägarna ser den resande hopade i skogarna stock vid stock, mången gång af betydande storlek, som nu få ligga där och ruttna, men hvilka, om kommunikationsmöjlighet funnes, skulle kunna förädlas till kol eller pappersmassa och därigenom ej blott bilda en värdefull afsättningsartikel, särskildt af betydelse genom närheten till mellersta Sveriges järnproducerande trakter, utan äfven lämna bättre rum och möjlighet för skogsåterväxten, för hvilken de nu äro till ett afsevärdt hinder.

Den allra största delen af provinsens skogsareal är i trävarubolagens ägo. Men jämväl kronan har betydliga skogar, äfven i provinsens öfre, af den ifrågasatta bibanan berörda delar. Så ligger intill den ofvan omnämnda Vikarsjön Hede kronopark med en areal af öfver 24,000 hektar, däraf mer än 17,500 hektar produktiv skogsmark. I provinsens öfversta delar ligga renbetesfjällens skogar, omfattande en totalareal af 241,000 hektar, hvaraf dock största delen räknas till impediment. Kronan äger å dessa skogar, bland annat, Ljusnedals f. d. bruksegendom, omfattande stora vidder äfven af odlad eller odlingsbar mark och med en mantalsskrifven befolkning af för närvarande omkring 400 personer.

Uppenbart är alltså, säger Kungl. Maj:ts befallningshafvande, att en bana, som öppnade en lätt kommunikationsled till provinsens medelpunkt, skulle bilda en kraftig häfstång för tillvaratagande af de utvecklingsmöjligheter, som finnas. Men hufvudmotivet för byggande af en dylik bana måste dock blifva att lämna ett handtag åt denna landsändas befolkning i dess kamp för landets odling och utveckling. Denna idoga befolkning, som brutit och fortfarande håller på att bryta bygd i dessa trakter, behöfver, ej mindre än andra Sveriges inbyggare, stödjas af statsmakterna i denna sin kamp. Först genom erhållande af tidsenliga kommunikationer kan den hoppas att föra denna kamp med framgång; utan sådana är det fara, att den förtröttas, att i stället för utveckling det blir tillbakagång. Det är denna fara, i våra dagar med deras utvecklade samfärdsel människor emellan större än någonsin förr, som måste förekommas.

En annan synpunkt, som enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening ej heller torde sakna sin betydelse, är, att en bana sådan som den nu ifrågasatta skulle draga rörelsen i det öfre Härjedalen, som nu går till Norge, tillbaka till Sverige. Från riksgränsen till Röros är endast 4 $\frac{1}{2}$ mil och från Funäsdalen, öfre Härjedalens största och centralaste plats, 7,9 mil. Men afståndet från sistnämnda punkt till Hede är som nämnts 6,7 mil; och det är därför sannolikt, att den sistnämnda platsen skulle draga till sig rörelsen, om järnväg anlades dit.

Det är likväl omöjligt, framhåller Kungl. Maj:ts befallningshafvande, att tänka sig realiserandet af en järnväg till Hede, utan att den bygges och trafikeras som statsbana. Såsom bevis på de små omständigheter, i hvilka befolkningen lefver, anföres efter Key-Åberg, att år 1907 endast tre personer hade en uppskattad årsinkomst enligt inkomstskatteförordningen af 6,000 kronor och däröfver, samt att allenast 26 hade en årsinkomst från 2,000 till 6,000 kronor. Kommunerna äro

äfvén synnerligen hårdt betungade af skatter. Inom samtliga kommuner i Hede tingslag uppgick år 1908 utdebiteringen per fyrk för kommunala ändamål till mer än 100 öre, växlande från 105 till 150. År 1909 rådde samma förhållande, utom i Hede, där utdebiteringen då var 89 öre; i Tännäs uppgick den detta år till 156 öre. Härtill komma ett mycket drygt vägunderhåll och andra allmänna afgifter.

Det mesta, som kan fordras af befolkningen, är sålunda, att densamma, såsom skett inom en del kommuner, åtager sig att tillhandahålla hvad som till järnvägen kan lämnas in natura, såsom fri mark och tilläfventyrs äfvén sliprar. Det sistberörda åtagandet skulle dock utan tvifvel blifva för betungande för menigheterna, om man ej kunde hysa den af en del bland dem äfvén uttryckta förhoppningen, att de trävarubolag, hvilka hafva skogar intill banan eller hvilkas intresse såsom skogsägare eljest af densamma beröres, öfvertaga detsamma helt och hållet eller till den mer betydande delen. Då emellertid tiden varit alltför knapp för att i dessa afseenden kunna erhålla fullständiga och tillfyllestgörande förbindelser, föreslår Kungl. Maj:ts befallningshafvande, att, därest framställningen i öfrigt befinnes böra tillmötesgå, det må vid ett bifall till banans byggande som statsbana fästas som villkor, att kommuner eller enskilda åtaga sig de prestationer i dessa stycken, som af dem skäligen anses böra fordras.

I fråga om hvilketdera af de båda förut nämnda alternativen bör, om banan bygges som statsbana, företrädesvis komma till utförande, anser Kungl. Maj:ts befallningshafvande, att, då hufvudsaken för Härjedalen är, att en sådan bana kommer till stånd, valet mellan de olika alternativen må få bero på hvilketdera järnvägsstyrelsen anser vara ur byggnads- och trafiksynpunkt att föredraga. Linjen till Sveg, ehuru den visserligen är längre, genomgår mera utvecklingskraftiga trakter och lämnar kortare väg till utförselplatser i det mellersta Sverige samt torde därför vara ur dessa synpunkter att föredraga, hälst skillnaden i byggnadskostnad mellan de båda alternativen är jämförelsevis obetydlig; för linjen till Böle är kostnaden till och med något högre. Däremot medför det norra alternativet fördelen af kortare väg till länets residensstad Östersund.

Angående den ifrågasatta banans räntabilitet, påpekar Kungl. Maj:ts befallningshafvande, att man naturligen icke får göra sig några öfverdrifna förhoppningar. Dess största betydelse i detta stycke ligger däri, att den kommer att, genom ökade möjligheter för tillgodogörande af skogs- och ladugårdsprodukter m. m. från Härjedalens mellersta och öfre delar, tillföra inlandsbanans hufvudlinje ökad trafik, hvilken med

tiden bör kunna blifva af ganska stor omfattning. Men banans berättigande såsom en statsbana hvilar dock icke på dessa omständigheter, utan därpå att den sätter hufvuddelen af en utaf Sveriges hittills mest försummade provinser i närmare förbindelse med landets järnvägsnät och därigenom med riket i öfrigt.

I fråga om tiden för byggande af den nu ifrågasatta banan finner Kungl. Maj:ts befallningshafvande det uppenbart, att detta förmånligast kan och bör ske i samband med byggandet af järnvägen Sveg—Brunflo. Beslut härom synes därför också böra hälst fattas samtidigt.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande hemställer, att i samband med proposition om byggande af en statsbana från Svegs station vid Orsa—Härjedalens järnväg till Brunflo station på tvärbanan genom Jämtland måtte af Kungl. Maj:t jämväl tagas under öfvervägande och, där så finnes lämpligt, förslag framläggas om byggande med statsmedel, under de förbehåll om upplåtelse af fri mark m. m., som kunna anses skäligen, af en tertiärbana i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag från Sveg eller annan punkt å den ofvannämnda inlandsbanan till Hede kyrkoby.

Järnvägs-
styrelsens
yttrande.

Järnvägsstyrelsen, som anbefallts att yttra sig öfver Kungl. Maj:ts befallningshafvandes berörda framställning, anför uti skrifvelsen den 26 februari 1912, att styrelsen lika med Kungl. Maj:ts befallningshafvande anser det vara nödvändigt, att staten af hänsyn till ifrågavarande orters behof af förbättrade kommunikationer äfvensom till befolkningens ringa antal och mindre goda ekonomiska ställning, hvilket torde göra det för densamma omöjligt att själf bringa banbyggnaden till stånd, ingriper för banans förverkligande, och ansluter sig järnvägsstyrelsen i allo till de uttalanden och den hemställan, som i ärendet blifvit af Kungl. Maj:ts befallningshafvande gjorda.

Hvad banans sträckning beträffar anser styrelsen, med anledning af de svåra terrängförhållandena å den utstakade linjen Hede—Gråberget—Utanbergsvallen—Böle, och då trafikeringen af denna linje skulle medföra betydligt större kostnader än för linjen Sveg—Hede, att denna senare linje, som, på sätt Kungl. Maj:ts befallningshafvande ock anført, genomgår mera utvecklingskraftiga trakter och som lämnar kortare väg till utförselplatser i det mellersta Sverige för banans viktigaste transportföremål, träkol, obetingadt bör föredragas framför linjen Hede—Gråberget—Utanbergsvallen—Böle.

Med anledning af det sålunda väckta förslaget om bibana till inlandsbanan erinrar järnvägsstyrelsen om, bland annat, följande:

Sedan vid 1906 års Riksdag förslag framkommit om undersökning af frågan, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behovet af kommunikationer kunde tillgodoses genom anläggning af bibanor, samt Riksdagen tillstyrkt dylik undersökning, hade Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 5 oktober 1906 anbefallt styrelsen att låta verkställa undersökning af berörda fråga.

Uti underdånig skrifvelse den 13 mars 1907 hade styrelsen förslagsvis angifvit de linjer, hvilka syntes styrelsen vara i första hand erforderliga för att på ett för den lokala trafiken tillfredsställande sätt afhjälpa den brist på kommunikationer, som förefunnes uti ifrågavarande trakter, genom att sätta dessa trakter i järnvägsförbindelse med befintliga banor, och hade bland dessa upptagits, hvad Härjedalen angår, en normalspårig bibana Sveg—Lillhärdal, ehuru behovet af denna bana under närmaste framtiden syntes vara mindre framträdande.

Genom förut omnämnda nådiga bref den 31 december 1907 hade styrelsen anbefallts att låta verkställa — förutom okulär undersökning af vissa järnvägssträckningar inom Härjedalen — okulära linjeundersökningar, ekonomiska utredningar och utredning om elektrisk drift beträffande bibanor inom, bland annat, Jämtlands län. Till åtlydnad häraf hade styrelsen med underdånig skrifvelse den 13 februari 1909 öfverlämnat på styrelsens uppdrag af doktor Key-Åberg i samråd med ett stort antal förtroendemän i orterna verkställda ekonomiska utredningar beträffande dessa bibanor, bland hvilka upptagits, hvad Härjedalen angår, en bibana till inlandsbanan antingen från Sveg eller från Rätan, eventuellt Utanbergsvallen, till Hede.

Uti nådig proposition hade Kungl. Maj:t föreslagit 1911 års Riksdag att besluta om bildande af en fond för att underlätta åstadkommande af bibanor inom vissa delar af riket. I anledning af den nådiga propositionen och en inom Riksdagen i ämnet väckt motion hade Riksdagen dels beslutat att för att underlätta åstadkommandet af bibanor inom västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland skulle bildas en lånefond af 5,000,000 kronor att afsättas under fem år från och med år 1912 med 1,000,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, finge för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, med rätt för Kungl. Maj:t att från denna fond anvisa statslån till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, om hvilka då var fråga, dels för afsättning till berörda fond beviljat ett anslag för år 1912 af 1,000,000

kronor, dels ock föreskrifvit vissa villkor och bestämmelser för åtnjutande af lån från ifrågavarande fond.

Bland de föreskrifna villkoren hade sålunda upptagits, att statslånet finge utgöra högst $\frac{3}{4}$ -delar af anläggningskostnaden, samt att minst $\frac{1}{4}$ -del af kostnaden skulle utgöras af inbetaladt eller tecknadt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande.

Järnvägsstyrelsen yttrar vidare: Enligt hvad af Riksdagens i nyssberörda ämne aflättna underdåniga skrifvelse inhämtas, har Riksdagen uttalat den uppfattning, att det behof af förbättrade kommunikationer, som förefunnes för vidkommande delar af riket, lämpligen kunde tillgodoses genom ett antal bibanor till redan befintliga utförselvägar, samt att byggandet af sådana bibanor visserligen borde öfverlätas åt den enskilda företagsamheten, men att, med hänsyn till befolkningens ringa antal och i allmänhet mindre goda ekonomiska ställning, det torde vara nödvändigt, att staten i detta fall för ändamålets snara vinnande kraftigare än vanligt understödde den enskilda företagsamheten.

Då det, säger styrelsen, icke lär vara möjligt i anseende till Härjedalens allmänna fattigdom, att ifrågavarande bibana Sveg—Hede kan komma till stånd genom den enskilda företagsamheten eller att ens den fjärdedel af banans anläggningskostnad, som enligt nyss angifna villkor förutsättes för åtnjutande af lån från ofvanberörda fond, kan af enskilda uppbringas genom aktieteckning eller på annat sätt, finner styrelsen det vara en tvingande nödvändighet, att banan bygges med statsmedel och jämväl trafikerar genom statens försorg.

Sveg—
Brunflo-
banan jämte
bibanan till
Hede.
Tekniska be-
stämmelser.

Vidkommande de tekniska bestämmelserna för statsbanan Sveg—Brunflo meddelar järnvägsstyrelsen, att vid uppgörandet af desamma hänsyn tagits därtill, att banans trafikförmåga redan från början skulle blifva minst lika stor som den enskilda järnvägens mellan Orsa och Sveg. Såsom i styrelsens underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907 framhållits, har denna järnväg fullbordats, utan att åt densamma gifvits den förändrade tracé, som styrelsen förutsatt, för att järnvägen skulle kunna ingå såsom en länk i inlandsbanan, och kunna de å afsevärda sträckor af järnvägen befintliga maximistigningarna 14 : 1,000 i allmänhet icke nedbringas utan fullständig omläggning af största delen af dessa sträckor.

Styrelsen uttalar vidare, att det icke synes vara lämpligt, att statsbanan Sveg—Brunflo i dess definitiva sträckningar omstakas med an-

vändande af skarpare maximistigning på längre sträckor än den hittills ifrågasatta 10:1,000 i kurva med 400 meters radie och 11,9:1,000 i rakt spår, hvilket senare mått praktiskt taget är detsamma som 12:1,000, enär genom en sådan åtgärd för all framtid skulle borttagas möjligheten att utan total omläggning af vissa delar af linjen nedbringa maximistigningarna till nyssnämnda tal. För den skull anser styrelsen det planläge, som linjen gifvits vid de hittills gjorda undersökningarna, böra bibehållas och skarpare lutningar användas endast, så att säga, i detalj för att därigenom i möjligaste mån kunna minska terrasseringsarbetena. Däremot bör, enligt styrelsens uppfattning, på kortare sträckor samma maximistigning komma till användning, som finnes angifven för typ T I i den tablå öfver ifrågasatta tekniska bestämmelser för sekundär- och tertiärbenor, som är bilagd styrelsens åberopade underdåniga skrifvelse den 14 maj 1910, dock så att vid nu ifrågasatt varande bana största tillåtna stigning i rakspår icke öfverstiger 16:1,000. Med det sålunda angifna sättet för vissa maximistigningars användande erhåller man en bana, som i stort sedt är byggd med längre genomgående lutningar af i medeltal högst 12:1,000, men med användande i detalj af kortare stigningar med lutningar högst 16:1,000, allt i rakspår räknadt med vederbörlig reduktion i kurvor.

Till jämförelse meddelar järnvägsstyrelsen, att den skarpaste stigningen, å en kilometer räknadt, utgör, inberäknadt kurv-motståndet, å Orsa—Svegbanan 15,6:1,000 och å statsbanan Sveg—Brunflo 15,46:1,000, samt att genomsnittslutningen, å fem kilometer räknadt, uppgår, inberäknadt kurv-motståndet, till 14,6:1,000 å den förra och till 11,9:1,000 å den senare banan.

Beträffande bibanan Sveg—Hede hafva i förslaget för denna bana följts de tekniska bestämmelser, som i nyssberörda underdåniga skrifvelse den 14 maj 1910 uppställts för banor, betecknade med typ T 2 a.

De tekniska bestämmelser, som styrelsen sålunda funnit böra ligga till grund för de uppgjorda förslagen angående statsbanan Sveg—Brunflo och bibanan Sveg—Hede, äro sammanförda i följande tablå:

Tekniska bestämmelser.	Statsbanan Sveg—Rätan— Brunflo.	Bibanan Sveg—Hede.
Spårvidd	1 435 m.	1 435 m.
Skenvikt per meter	27·5 kg.	21·5 kg.
Antal sliprar på 10 meters spår	14 st.	14 st.
(eventuellt på 7,315 meters spår)	11 st.	11 st.
Sliperns längd	2·7 m.	2·4 m.
Sliperns toppdiameter minst	200 mm.	200 mm.
Sliperns tjocklek mellan de skradda ytorna	150 "	150 "
Största stigning på rak bana	16 på 1,000	25 på 1,000
Största stigning i kurva med 400, resp. 200 meters radie	14·1 " 1,000	20·7 " 1,000
Minsta krökningsradie å fria banan	400 m.	200 m.
Minsta krökningsradie å station	240 "	200 "
Banvallens krönbredd å rak bana	5·0 "	4·3 "
Jordskärnings bredd i balansplanet	8·4 "	6·7 "
Skärningsdikens djup	0·4 "	0·3 "
" bottenbredd	0·5 "	0·3 "
Jordskärnings- och bankfyllnads släntlutning	1:1·5 "	1:1·5 "
Bergskärnings bredd i balansplanet med ett dike	5·04 "	4·5 "
" " " " " två diken	5·48 "	4·8 "
" släntlutning	10:1 "	10:1 "
Ballastens krönbredd	3·3 "	2·8 "
" tjocklek	0·5 "	0·4 "
Minsta vattenöppning på afloppstrumma	0·6 × 0·6 m.	0·6 × 0·6 m.
Broarna beräknade för ett lokomotivaxeltryck af	18 ton.	14 ton.

Trafik- och
inkomst-
beräkning.

Vidkommande därefter kostnaderna för trafikering af ofvan afhandlade banor samt de inkomster, som kunna vara att af desamma förvänta, anför järnvägsstyrelsen följande.

Statsbanan Sveg-Brunflo. Vid föredragning den 10 februari 1911 inför Kungl. Maj:t af frågan om äskande af anslag för anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven anförde föredragande departementschefen, att han låtit genom generaldirektören Pegelow upprätta en öfverslagsberäkning öfver statens järnvägars inkomster, utgifter, driftsöfverskott samt afkastning å nedlagdt kapital under tiden 1911—1923, hvilken öfverslagsberäkning departementschefen då framlade. Af densamma framginge, att för en statsbana från Sveg till Brunflo de årliga inkomsterna beräknats till 810,000 kronor

och utgifterna till 640,000 kronor, motsvarande i afrundadt tal respektive 5,000 kronor och 4,000 kronor per år och bankilometer.

Det är dock därvid att märka, säger järnvägsstyrelsen, att angifna inkomst- och utgiftsbelopp beräknats under förutsättning, att den så kallade inlandsbanan vore fullbordad och öppnad för trafik från Sveriges västkust ända upp till Gällivare, hvadan de gjorda beräkningarna icke angifva inkomster och utgifter för banan mellan Sveg och Brunflo för det fall, att inlandsbanan icke är fullbordad längre mot norr, än hvad som redan är beslutadt, eller till Ångermanälven. Emellertid hafva de tidigare genom doktor K. Key-Åberg verkställda ekonomiska utredningarna för inlandsbanan gifvit vid handen, att å de norr om Ångermanälven belägna delarna af denna bana endast svag trafik vore att förutse, hvadan styrelsen håller före, att den genomfartstrafik, som banan mellan Sveg och Brunflo går miste om därigenom, att inlandsbanan icke är framdragen längre än till Ångermanälven, icke är af den betydelse, att de ofvan angifna beloppen för beräknade inkomster och utgifter skulle kunna förändras därhän, att utgifterna skulle komma att uppgå till eller öfverskjuta inkomsterna.

Beträffande den ekonomiska bärigheten för banan ifråga uttalar styrelsen såsom sin åsikt, att inom få år efter banans öppnande för allmän trafik trafikinkomsterna komma att betäcka driftkostnaderna och eventuellt äfven lämna öfverskott.

Bibanan Sveg-Hede. För denna bana hafva några trafikberäkningar icke blifvit verkställda. Emellertid anser styrelsen kunna förutses, att trafikens storlek i regel blifver mycket ringa, samt att åtminstone under de närmaste åren efter banans tillkomst trafikbehovet kan anses tillfredsställdt med tre à fyra tåglägenheter i veckan från Sveg till Hede och åter samt därutöfver extra godståg i den mån så visar sig erforderligt. Styrelsen, som tänkt sig, att de ordinarie tågen till en början skulle bestå af lämplig motorvagn med en à två släpvagnar, medförande såväl passagerare som post, il- och styckegods, har låtit verkställa beräkning af de sannolika driftkostnaderna för banan och funnit, att desamma kunna antagas uppgå till 1,500 kronor per år och bankilometer, hvarvid förutsättes, att nyss omtalade extra godståg komma att medföra gods till den myckenhet, att de för dessa godståg uppkommande direkta driftkostnaderna komma att betäckas af fraktinkomsterna. Hvad angår öfriga trafikinkomster, så kunna desamma icke ens tillnärmelsevis uppgifvas, enär inga trafikberäkningar för denna järnvägslinje blifvit utförda. Men äfven om sådana beräkningar före-

tagits, skulle resultatet sannolikt blifvit ännu osäkrare än annars på grund af de obetydliga trafikmängder, som här kunna ifrågakomma.

Styrelsen anser sig därför beträffande bibanans ekonomiska bärighet endast kunna uttala, att, äfven om inkomsterna under jämförelsevis lång tid efter banans tillkomst icke skulle uppgå till mera än omkring 750 kronor per år och bankilometer eller ungefär hälften af de beräknade driftkostnaderna och banans trafikering sålunda skulle medföra, förutom räntan å anläggningskostnaderna, en årlig förlust af omkring 55,000 kronor, styrelsen dock finner denna uppoffring från det allmännas sida icke vara större, än att den väl motsvaras af den nytta, banans trafikering kommer att medföra för de trakter, som däraf beröras.

Villkor om
kostnadsfri
upplåtelse af
mark m. m.

Slutligen framhåller styrelsen, att i samtliga förut angifna kostnadssummor icke ingår någon ersättning för erforderlig mark för de olika banorna och ej heller för intrång och olägenheter med mera i följd af banornas utförande, enär styrelsen föreställt sig, att för desammes byggande med statsmedel böra uppställas enahanda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., som under de senare åren pläogat föreskrifvas rörande statens järnvägsbyggnader och senast beträffande den år 1911, bland andra, beslutade statsbanan Älfsby-Piteå. Dock finner sig styrelsen böra ifrågasätta ändringar i två afseenden beträffande dessa villkor. Då det nämligen visat sig vara förenadt med olägenheter, att särskilda utfästelser i berörda hänseende gjorts af kommuner och enskilda vid sidan af vederbörande landsting samt olika uppfattningar yppats om ifrågavarande utfästelsers innebörd i förhållande till hvarandra, anser styrelsen lämpligt, att allenast utfästelse i förevarande fall från landstings sida godtages. Vidare anser styrelsen önskvärdt, att, till förekommande däraf att skog å den för järnvägen erforderliga mark eller i hvarje fall skogens värde undandrages statens järnvägsbyggnader, det tillägg göres, att till upplåtelsen skall hänföras all skog, som å marken finnes vid den utstakning, hvilken ligger till grund för nådigt beslut om fastställelse af definitiv plan för banan.

Erinringar af
chefen för
generalstaben.

Järnvägsstyrelsen meddelar vidare, att styrelsen i skrifvelse den 31 januari 1912 anhållit om chefens för generalstaben utlåtande såväl beträffande statsbanan mellan Sveg och Brunflo med dess ofvan omtalade alternativa sträckningar öfver Rätan och Klöfsjö som ock vidkommande bibanan mellan Sveg och Hede.

Med anledning häraf har chefen för generalstaben den 19 februari 1912 afgifvit yttrande, i hvilket han efter en längre motivering framhållit såsom sin åsikt:

»att inlandsbanans sträckning ej får göras beroende af frågan, huruvida bibanan Sveg-Hede kommer till stånd eller ej, och

att hänsynen till Klöfsjö- eller Rätansbyarnas intressen ej får falla något utslag, utan

att den fortsatta undersökningen bör inriktas på kortaste rimliga vägen mellan Brunflo och Sveg».

Med anledning af hvad chefen för generalstaben i nämnda hänseende anført, hänvisar järnvägsstyrelsen, i sin skrifvelse den 26 februari 1912, till den af styrelsen lämnade beskrifning öfver linjen Sveg-Brunflo såväl i dess sträckning öfver Rätan som öfver Klöfsjö, hvilken beskrifning enligt styrelsens förmenande visar, att de skäl, som förelagat för linjernas framdragande med de betydande krökningar, som framgå af kartan, äro att söka i terrängens svårartade beskaffenhet, i det man icke kunnat framdraga banan i rakare sträckning utan att använda skarpare stigningar än som kan anses förenligt med såväl banans ändamål som med de militära krafven. Den ena eller andra ortens intressen hafva vid linjernas utstakande icke föranledt desamma framdragande på sådant sätt, att förlängning därigenom orsakats. De båda linjerna, öfver Rätan och öfver Klöfsjö, äro, framhåller järnvägsstyrelsen, praktiskt taget lika långa, i det att den förra endast är 50 meter längre än den senare, och, då de samtidigt äro framdragna på kortaste rimliga väg mellan Sveg och Brunflo, kan styrelsen icke finna annat, än att de båda fylla de fordringar, chefen för generalstaben i detta afseende uppställt, samt att bemälde chef således icke anført något, som tyder på, att han från militär synpunkt bör hafva något att erinra mot, att man vid valet mellan dessa alternativa sträckningar tager hänsyn äfven till den större eller mindre nytta, den ena eller den andra af dem kan medföra för de orter, hvilkas kommunikationsintressen däraf beröras.

Mot de tekniska bestämmelser, styrelsen tänkt sig blifva gällande vid banans byggande, har chefen för generalstaben icke uttalat någon erinran.

I sitt förenämnda utlåtande har bemälde chef vidare anført, att med valet af Brunflo såsom anknätningspunkt med mellanriksbanan Sundsvall--Storlien följde, att bansträckan Östersund--Brunflo blefve gemensam för inlandsbanan och sagda mellanriksbana, och erinrar chefen därjämte, att han redan i sitt yttrande angående sträckan Östersund--Ulriksfors påpekade konsekvensen häraf, nämligen försvarets fordran, att sådana åtgärder måtte vidtagas på sträckan Östersund--Brunflo, att, äfven då inlandsbanan lades under starkast möjliga militärtrafik, transporter skola kunna äga rum jämväl på mellanriksbanan. Denna

konsekvens, tillägger nu chefen för generalstaben, bör upptagas och behandlas i förslaget Sveg—Brunflo, för att den styckevisa behandlingen af inlandsbanan icke skall lämna några luckor efter sig.

Med anledning häraf meddelar järnvägsstyrelsen, att styrelsen icke ansett sig böra för det närvarande ifrågasätta anordnande af dubbel-spår å den 14,7 kilometer långa bansträckan mellan Östersund och Brunflo, utan att styrelsen håller före, att en sådan anordning icke skall visa sig erforderlig förrän efter en afsevärdt lång tid framåt, och att man framdeles, om så befinner sig erforderligt, bör kunna öka trafikförmågan å nämnda sträcka i tillräcklig grad genom anläggande af en mötesplats på lämpligt ställe ungefär midt på sträckan, eventuellt i samband med anordnande af linjeblockering, hvilka åtgärder kunna vidtagas jämförelsevis lätt och utan större kostnader.

Beträffande bibanan Sveg—Hede har slutligen chefen för generalstaben yttrat, att det är obestridligt, att denna bana, äfven om den bygges af enklaste beskaffenhet, bör blifva af stor betydelse för Härjedalens försvar, hvarvid dock chefen för generalstaben, äfvenledes efter en längre motivering, såsom sin åsikt uttalat, att sådana banor icke böra byggas och trafikeras af staten.

Vidkommande detta uttalande framhåller järnvägsstyrelsen, att chefen för generalstaben icke anfört några skäl, som från militär synpunkt tala emot, att ifrågavarande bibana anlägges och trafikeras på sätt, styrelsen ofvan ifrågasatt.

Järnvägsstyrelsens hemställan.

Med anledning af hvad sålunda anförts, hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1912 års Riksdag att — under förbehåll att nyssberörda för hvarje bana förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttagas — dels besluta anläggning af en statsbana mellan Svegs station å Orsa—Härjedalens järnväg och Brunflo station å tvärbanan genom Jämtland för en beräknad kostnad af 11,250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, banan bör genomgå, samt för banans påbörjande bevilja ett anslag för år 1913 af 500,000 kronor, dels ock med anledning af Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Jämtlands län framställning besluta anläggning, i samband med byggandet af nämnda statsbana, genom statens försorg och på dess bekostnad af en bibana af tertiärbanetyp med normal spårvidd mellan Svegs station och Hede kyrkoby i Härjedalen för en beräknad kostnad af 2,952,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma de orter, hvilka banan, hvars påbörjande är afsedt att äga rum tidigast år 1915, skall beröra.

Till statsrådsprotokollet den 10 februari 1911 anförde dåvarande departementschefen, att, ehuru ett års uppskof eller till 1912 års Riksdag afsåges skola äga rum med framläggande af nådig proposition om statsbana Sveg—Brunflo, uppskofvet med påbörjande af banbyggnadsarbetet i själfva verket skulle kunna nedbringas till en obetydlighet, därest Jämtlands läns landsting redan under år 1911 beslöte ikläda sig de förpliktelser i afseende å kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som torde komma att uppställas såsom villkor för anläggningen af järnvägen såsom statsbana.

Utfästelser att
upplåta fri
mark m. m.
för statsbana
Sveg—Brunflo.

I enlighet med denna anvisning har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län gått i författning om erhållande redan före 1912 års Riksdag af utfästelser i afseende å upplåtelse af fri mark med mera för ifrågavarande bana i enlighet med de villkor, som blifvit af Kungl. Maj:t och Riksdagen fästade vid beslutet om statsbanan Ströms vattudal—Ångermanälfven.

Med underdånig skrifvelse den 10 januari 1912 har Kungl. Maj:ts befallningshafvande öfverlämnat

dels utdrag af protokoll, hållna vid kommunalstämmor i Svegs, Linsälls, Vemdalens, Klöfsjö, Rätans, Åsarne, Bergs, Hackås, Näs, Lockne och Brunflo socknar eller samtliga de socknar, genom hvilka banan enligt någon af de alternativt planerade sträckningarna kan antagas komma att framgå, innefattande utfästelser af nämnda kommuner uti ifrågavarande hänseende,

dels ock utdrag af protokollet vid 1911 års lagtima landsting inom Jämtlands län, utvisande landstingets i ämnet gjorda åtaganden.

En hvar af nämnda socknar har beslutat, att, därest under tid, som vid berörda proposition till 1911 års Riksdag angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälfven ställts i utsikt, beslut af statsmakterna fattas om byggande af en statsbana från Svegs station till Brunflo station, ikläda sig fullgörande till alla delar af ifrågavarande villkor, sådana de blifvit bestämda för statsbanan från Ströms vattudal till Ångermanälfven, i hvad banan med därtill hörande anstalter med mera komme att ligga inom vederbörande socken, med villkor att länets landsting iklädde sig en tredjedel af kostnaden därför.

Landstinget har utfäst sig att, därest under nyss angifna tid beslut af statsmakterna fattas om byggande med statsmedel af en bana från Svegs station till Brunflo station, ansvara för fullgörande, utöfver hvad vederbörande kommuner eller enskilda sig åtagit eller åtaga af de villkor i afseende på markupplåtelse med mera till sagda bana, som af statsmakterna komma att uppställas, i öfverensstämmelse med hvad som bestämts för statsbanan från Ströms vattudal till Ångermanälfven.

Likaledes har landstinget utfäst sig att ansvara för den andel af kostnaderna för markupplåtelse med mera till den ifrågasatta banan, som förenämnda kommuner vid sina åtaganden af ansvarigheten för desamma förbehållit sig att landstinget skulle ikläda sig.

Samtliga ifrågavarande beslut hafva vunnit laga kraft.

Departements-
chefen.

Angående den nu till anläggning föreslagna *statsbanan mellan Sveg och Brunflo* torde jag kunna fatta mig kort. Denna järnväg utgör den naturliga sammanbindningslänken mellan den redan utförda delen af norra inlandsbanan och Orsa—Svegbanan. De beräknade kostnaderna därför hafva nedbringats från 13,842,000 kronor, enligt en år 1907 afgifven redogörelse, till 11,250,000 kronor, om den sträckning, jag här nedan kommer att förorda, godkännes.

Att frågan om banans byggande må föreläggas innevarande års Riksdag, anser jag mig så mycket hellre böra tillstyrka, som statsmakterna, enligt hvad jag redan antydt, vid beslutet om anläggning af statsbanan Ströms vattudal—Ångermanälven synas varit ense om, att Sveg—Brunflobanans byggande skulle företagas till behandling under år 1912.

Vidkommande härefter frågan om byggande af en *statsbana till Hede kyrkoby* i Härjedalen må till en början framhållas, att densamma i alldeles öfvervägande del är afsedd att tillgodose lokala kommunikationsbehof inom en aflägsen och på kommunikationer synnerligen vanlottad bygd.

Utöfver de uppgifter angående Härjedalens befolknings- och näringsförhållanden, som jag redan återgifvit, torde jag få lämna ytterligare några upplysningar, hufvudsakligen hämtade från de Key-Åbergska undersökningarna.

Härjedalen omfattar följande socknar med nedanstående areal och folkmängd:

	Areal i kvkm. med vatten.	Invånare den 31 dec.	
		1900.	1910.
Lillhärdal	2,407,19	1,739	1,530
Sveg	1,526,84	2,060	2,471
Ålfros	435,15	857	795
Öfverhogdal ¹⁾	220,60	343	353
Linsäll	1,182,06	1,050	1,141
Vemdalen	1,098,43	989	1,055
Hede	1,869,80	1,453	1,415
Tännäs	2,139,75	1,669	1,780
Storsjö	1,978,21	541	553
Lappar	—	146	177
Summa	12,858,03	10,847	11,270

¹⁾ Ytterhogdal, som tillsammans med de förtecknade socknarna bildar Svegs och Hede tingslag af Härjedalens domsaga af Jämtlands län, utgör en del af provinsen Hälsingland.

Provinsen är något större än Älfsborgs län, hvilket emellertid äger 26 gånger större folkmängd. Landskapets största utsträckning är från Skarfdörren, där Jämtland, Härjedalen och Norge sammanstöta, till Lillhärdals sydligaste hörn, och mäter denna sträckning omkring 17 mil. I bredd eller från väster till öster räknar landskapet 12 à 13 mil. Folkmängdstätheten i provinsen är i de flesta socknarna mindre än en person per kvadratkilometer. Tätast befolkade äro de båda småsocknarna längst österut: Öfverhogdal och Älfros, glesast de stora fjällsocknarna vid norska gränsen: Tännäs och Storsjö, där folktätheten endast utvisar 0,8 à 0,9 personer per kvadratkilometer land. Sistnämnda socken är icke stort bättre befolkad än Arjeploug och Jokkmokk. I Lillhärdal, Älfros och Hede har folkmängden aftagit sedan år 1900, men ökats i öfriga socknar.

Endast en försvinnande del af landarealen, hvilken inalles utom vatten utgör 12,495.78 kvadratkilometer, är för närvarande uppodlad. Den odlade jorden uppgår nämligen enligt 1907 års jordbruksstatistik endast till följande ytvidder i de olika socknarna:

	Odlad jord i hektar.	% af land- arealen.
Lillhärdal	444	0,19
Sveg	738	0,49
Älfros	264	0,63
Öfverhogdal	152	1,03
Linsäll	301	0,26
Vemdalen	482	0,44
Hede	453	0,25
Tännäs	500	0,25
Storsjö	212	0,11

Summa 3,546 hektar. 0,28

Hela provinsen tillhör med få och små undantag moränlidernas och de stora myrarnas region och utgör för öfrigt ett ödsligt och vildt bergland, som i väster öfvergår i fullständig fjällnatur, så att flera bergtoppar där bära snöhättor större delen af sommaren. Jordmänen är öfverhufvud mycket svag, vanligen bestående af sand- eller grusjord utan kalk eller ock af myrjord på sandbotten. Den bästa växtjorden förefinnes i dalgångarna mellan fjällen i Tännäs och Storsjö. Klimatet är hårdt och frostländigheten ganska allmän. Åkerbruket står äfven i tekniskt afseende på en efterblifven ståndpunkt, baserad såsom det vanligen till öfvervägande grad är på myrbärgning, ensädesbruk etc.

Boskapsskötseln står, tack vare tillgång på rikliga beten och naturliga ängar, i det afseendet högt, att ett stort antal hästar, nötkreatur, får och getter uppfödas, men torde dock äfven denna näring bedrivas på ett mindre rationellt sätt.

Icke mindre än 764,075 hektar (61,1 % af hela landarealen) redovisas i vederbörande hushållningssällskaps berättelse för år 1907 såsom skogbärande.

En stor del af den sålunda redovisade skogsmarken utmärker sig emellertid för synnerligen klen börd. De bästa skogsbestånden äro att finna i landskapets sydligare och östligare nejder, medan gränsbygderna mot Norge till stor del fyllas af s. k. lappfjällar med ringa eller ingen växtlighet.

Genom ett utbildadt flodsystem hafva skogarna i hela Härjedalen kunnat afverkas, och afverkningen har äfven mångenstädes bedrifvits hårdhänt. Till följd af den långa aflägsenheten från hafvet har emellertid endast det gröfre friska timret kunnat tillgodogöras, medan toppar, grenar, torrträd, vindfällen och dylikt måst lämnas kvar å marken. Detta vrak, som nu ligger och småningom förruttnar, skulle naturligen genom tillkomsten af järnvägskommunikationer kunna tillgodogöras genom kolning.

Förutom sin magra jord och sin för närvarande illa medfarna skog äger landskapet mycket få naturtillgångar. Kalklager förekomma sporadiskt här och hvar såsom vid Glöte och vid Sandviken, 2 kilometer söder om Vikarsjön; någon lera, passande för tegelslagning, uppgifves finnas i Hede, hvartill kommer, att malmförekomster här och hvar inmutats, utan att dock deras brytningsvärde ännu kunnat ådagaläggas. Viktigast är emellertid, att ansenliga mossar och myrmarker uppgifvas vara tjänliga dels till nyodling, dels till torfströberedning.

Den glesa befolkningen inom landskapet lefver hufvudsakligen på boskapsskötsel, skogshandtering och åkerbruk. Lefvande hästar och nötdjur samt andra ladugårdsprodukter (hudar och skinn m. m.) utgöra, jämte skogsprodukter, landskapets enda nämnvärda utförselartiklar. Fläsk och alla slag af spannmål måste däremot införas. Hvete odlas alldeles icke, råg, hafre, blandsäd och potatis långt mindre än som motsvarar befolkningens behof. Endast kornet räcker gemenligen någorlunda att fylla behofvet, men äfven det slår ofta fel till följd af frost. Icke ens hö produceras tillräckligt för att tillåta någon utförsel. Af industri finnes knappast ett spår, såvidt man icke vill dit räkna några mindre tullkvarnar och småsågar.

Det är tydligt, att en sådan bygd är föga ägnad att göra en statsbana räntebärande; och vissa nationalekonomiska betänkligheter måste därför göra sig gällande mot företaget. Jag erinrar också om, att denna bibana icke var upptagen i 1911 års plan för bedrivande af statens järnvägsbyggnader. Utöfver där föreslagna, i regel föga inbringande banor skulle här alltså tillkomma ännu en statsbana, som med säkerhet kan antagas under en längre tid lämna underskott.

Frågan om järnvägen till Hede torde emellertid ej få ses hufvudsakligast ur räntabilitetssynpunkt. Det gäller här att försöka i en trakt, där odlingen en gång trängt fram, kvarhålla befolkningen och gifva den nya hjälpmedel att föra framåt de näringar, som, om ock endast tack vare sträfsamt arbete, kunna där trivas. Genom en järnväg till centrum af Härjedalen erhålla dess innevånare ökad möjlighet att afsätta sina ladugårdsprodukter, billigare tillförsel af de nödvändighetsvaror, som allt fortfarande måste hämtas från annat håll, och, kanske framför allt, en eggelse att förbättra utkomstmöjligheterna på det egna området i stället för att söka dem annorstädes. Dessutom måste uppenbarligen järnvägens tillkomst blifva till betydande gagn för skogsbruket i dessa trakter. De stora massor af virke, som nu ej kunna tillgodogöras af brist på kommunikationer, skulle kunna användas till kolning och därigenom icke blott nya värden skapas, utan också en bättre skogsvård möjliggöras. Från dessa, för mig afgörande synpunkter och då kostnaden för banan är relativt måttlig, anser jag mig böra förorda, att en bana till Hede nu kommer till stånd och bygges med statsmedel.

Vidkommande *sträckningen af Sveg—Brunflobanan* äfvensom af *bi-banan till Hede* föreligga, såsom nämndt, olika förslag.

Hvad då till en början beträffar den å Sveg—Brunflobanan undersökta sträckningen mellan Sveg och Enskåla öfver Knätten, torde denna såsom både dyr och krokig böra lämnas ur räkningen och sålunda endast linjen öfver Ytterberg kunna ifrågakomma.

Mellan trakten af Enskåla och Åsarne har föreslagits dels en östligare linje förbi Rätan, hvilken linje eventuellt skulle kunna erhålla en något ändrad sträckning väster om Böle kvarn förbi Kvarnsjö, och dels en västligare linje öfver Klöfsjö och Nybohögen med alternativ sträckning förbi Lännässjön. Af de bägge hufvudlinjerna, hvilka äro i det närmaste lika långa, har linjen förbi Rätan beräknats kosta 11,250,000 kronor och linjen öfver Klöfsjö 11,700,000 kronor.

Valet mellan Rätans- och Klöfsjölinjerna anser järnvägsstyrelsen böra göras beroende af, huruvida bibanan till Hede kommer till stånd eller ej.

Bibanan har föreslagits skola utgå antingen från Sveg eller en punkt i närheten af Böle å Rätanslinjen, eventuellt Utanbergsvallen å Klöfsjölinjen. Kostnaden har beräknats ställa sig sålunda: för linjen Sveg—Hede 2,952,000 kronor, för linjen Böle—Hede 2,960,000 och för linjen Utanbergsvallen—Hede 2,590,000 kronor.

I fråga om bibanan har det synts mig, att linjen Sveg—Hede utan tvekan bör gifvas företräde. Denna linje, ehuru längre än de andra linjerna, skulle nämligen, såsom af Kungl. Maj:ts befallningshafvande framhållits, genomgå mera utvecklingskraftiga trakter och lämna kortare väg till utförelseplatser i mellersta Sverige. Därtill kommer, att å linjerna öfver Utanbergsvallen skulle förekomma svåra terrängförhållanden, hvarför ock trafikeringen af dessa linjer skulle ställa sig afsevärdt dyrare än för linjen Sveg—Hede.

Därest anläggande af bibanan Sveg—Hede skulle beslutas, anser jag, i likhet med järnvägsstyrelsen, att hufvudbanan bör dragas förbi Rätan, eventuellt väster om Böle kvarn, hvilken linje ställer sig billigast och äfven erbjuder de bästa terrängförhållandena.

För den händelse åter, att en bibana till det inre af Härjedalen icke skulle komma till stånd, läser Klöfsjölinjen, trots den högre kostnaden för denna linje, vara att föredraga. Genom denna linje skulle nämligen kommunikationsbehovet för nordöstra delen af Härjedalen kunna i någon mån tillgodoses. Jag tillåter mig i sådant hänseende erinra därom, att Hede står i direkt landsvägsförbindelse med Klöfsjö by.

Om än frågan om bibanan till Hede synes böra afgöras i sammanhang med beslut om anläggning af Sveg—Brunflobanan, erfordras likväl icke något anslag till bibanan för år 1913, enär arbetena därå icke böra taga sin början förrän tidigast år 1915.

I fråga om de af järnvägsstyrelsen föreslagna *tekniska bestämmelserna* och *uppgjorda kostnadsberäkningarna* för såväl hufvudbanan som bibanan har jag icke något att erinra.

För byggande med statsmedel af nu ifrågavarande banor har järnvägsstyrelsen föreslagit skola uppställas villkor beträffande *kostnadsfri upplåtelse af mark m. m.*, motsvarande dem, som under de senaste åren pläгат föreskrifvas rörande statens järnvägsbyggnader, dock med vissa af styrelsen föreslagna mindre ändringar. Såsom särskild förutsättning för byggandet med statsmedel af bibanan till Hede har styrelsen ansett böra bestämmas, att vederbörande utfästa sig att utan kostnad för staten anskaffa och tillhandahålla alla för anläggningen erforderliga sliprar.

Hvad banan Sveg—Brunflo beträffar, hafva, såsom redan är nämndt, vederbörande landsting och kommuner redan gjort utfästelser i enlighet

med de af Kungl. Maj:tt och Riksdagen beträffande statsbanan Ströms vattudal—Ångermanälven gifna bestämmelser.

Ehuru de af järnvägsstyrelsen föreslagna ändringarna i afseende å de allmänna villkoren om markupplåtelse och dylikt synas böra beaktas, torde likväl de redan gjorda utfästelserna beträffande Sveg—Brunflobanan böra godtagas, enär eljest onödigt uppskof med anläggningens påbörjande skulle kunna förorsakas.

Däremot anser jag, att för bibanan till Hede bör, i anslutning till järnvägsstyrelsens förslag, föreskrifvas, att vederbörande landsting utfäster sig:

att kostnadsfritt för banan upplåta:

dels för all framtid:

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

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, hvarvid iakttages i fråga om mark för bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotivstationer, att så stora områden därför upplåtas, att tillräckligt utrymme erhålles för framtida möjligen erforderliga utvidgningar samt för rymliga bostäder åt järnvägens personal;

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan om banans medellinje äfvensom, där arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all skog, som å den erforderliga marken finnes vid den utstakning, hvilken ligger till grund för Kungl. Maj:ts beslut om fastställelse af definitiv plan för banan;

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 järnvägens trafikerande med mera erforderligt vatten, samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

skolande, i händelse af tvist angående storleken af markområde, som för något af ofvan angifna ändamål må vara erforderligt, frågan därom underställas Kungl. Maj:ts pröfning och afgörande;

dels under arbetets fortgång:

all mark, behöflig för dels sidoschaktningar, dels upplag af sten, jord samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter, dels sten-, grus- och dyjordstakter, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar, af hvad namn och slag de vara må,

som för byggnadsarbetenas utförande befinnas nödiga; allt att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att öfverlämna den för all framtid upplåtna marken gravationsfri;

att upplåtelsen jämväl skall innebära förpliktelse 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 må, som kunna anses härflyta af det genom anläggningens utförande orsakade intrång;

att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den för all framtid upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor med mera; samt

att kostnadsfritt anskaffa och vid banlinjen i lämpliga mängder vid hvarje plats allt efter räsläggningens fortskridande och utan hinder för densamma tillhandahålla alla för anläggningen erforderliga sliprar;

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

Under åberopande af hvad jag sålunda anfört, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

dels, med godkännande af de i statsrådsprotokollet omförmälda, af Jämtlands läns landsting och vederbörande socknar gjorda utfästelser i fråga om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., besluta anläggning af normalspårig statsbana mellan Svegs station å Orsa—Härjedalens järnväg och Brunflo station å tvärbanan genom Jämtland för en beräknad kostnad af 11,250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter järnvägen bör genomgå;

dels, under förbehåll att de beträffande nedan omförmälda bibana i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark och tillhandahållande af sliprar m. m. iakttagas, besluta anläggning i samband med byggandet af nämnda statsbana genom statens försorg och på dess bekostnad af normalspårig bibana mellan Svegs station och Hede kyrkoby i Härjedalen för en beräknad kostnad af 2,952,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma banans sträckning;

dels ock för påbörjande af statsbanan Sveg—
Brunflo bevilja ett anslag för år 1913 af 500,000
kronor.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda
hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna
bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den
lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle af-
lätas till Riksdagen.

Ur protokollet:

Niklas A. Lindhult.

Öfversiktskarta
 för
STATSBANA SVEG-BRUNFLO
 med
BIBANA till HEDE



Skala 5 0 5 10 15 20 km.

Teckenförklaring:
 Station