

N:o 48.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan; gifven Kristiania slott den 11 mars 1904.

Under återopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normal-spårig järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt därifrån till Sveg i Härjeådalen, bevilja ett anslag af 153,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 93,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sist-nämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 18,000 kronor.

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

Under Hans Maj:ts,
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF.

Hjalmar Westring.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Kristiania slott den 11 mars 1904.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern **BOSTRÖM**,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena **LAGERHEIM**,
 Statsråden: **PALANDER**,
 WESTRING och
 VON FRIESEN.

Departementschefen statsrådet **Westring** anförde:

Ansökningar
 om förberedande undersökning för järnväg Dalarna—Bohuslän.

Uti en den 11 maj 1900 till Kungl. Maj:t ingifven skrift anhöll vice konsuln **W. T. Lundgren** i Strömstad jämte tio andra ledamöter af Riksdagens Andra Kammare från Göteborgs och Bohus, Älfsborgs, Värmlands och Kopparbergs län i underdånighet, att Kungl. Maj:t täcktes uppdraga åt järnvägsstyrelsen att på sökandenas bekostnad låta verkställa förberedande undersökningar och utredningar för en normal-spårig järnväg, afsedd för tung trafik, från lämpligaste vid längdbanan genom Bohuslän belägna station genom västra Dalsland och Nordmarks härad till Åmot eller annan lämplig station å nordvästra stambanan samt vidare därifrån genom Jösse, Fryksdals och Älfdals härad till Malung eller möjligen till Vansbro eller annan närbelägen station å Mora—Vänerns järnväg. Därjämte förbundo sig sökandena att till bestridande af de med ifrågavarande undersökningar och utredningar

förenade kostnader ställa ett belopp af 6,000 kronor till järnvägsstyrelsens förfogande mot redovisningsskyldighet.

Efter det järnvägsstyrelsen däröfver afgifvit underdånigt utlåtande, bemyndigade Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 15 juni 1900 nämnda styrelse att, sedan det af sökandena erbjudna belopp mot redovisningsskyldighet ställts till styrelsens förfogande, låta verkställa de begärda förberedande okulära undersökningarna och därmed sammanhängande utredningar, till den omfattning nämnda belopp medgäfve; men förklarade Kungl. Maj:t tillika, att det järnvägsstyrelsen sålunda gifna bemyndigande att verkställa ifrågavarande undersökningar och utredningar icke finge föranleda till antagande däraf, att anslag eller understöd i annan form af statsmedel för utförande af den ifrågasatta järnvägen skulle kunna påräknas.

Sedermera anmälde järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 4 maj 1901, att bemälda Lundgren jämte nio andra ledamöter af Riksdagens Andra Kammare från Göteborgs och Bohus, Värmlands och Kopparbergs län, hvilka hos järnvägsstyrelsen anhållit, att omförmälda undersökningar och utredningar måtte komma att omfatta jämväl frågan om den föreslagna järnvägens förbindelse med lämplig exporthamn i Bohuslän, förbundet sig att, då den sålunda ifrågasatta utsträckningen af undersökningen i förening med upprättandet af alternativa förslag, där sådana kunde å vissa sträckor blifva erforderliga, utan tvifvel komme att medföra större kostnader än förut antagits, af medel, som Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskap, kommuner och enskilda för detta ändamål anslagit, ställa till järnvägsstyrelsens förfogande ytterligare 5,000 kronor på samma villkor som förut lämnade 6,000 kronor. Med anledning däraf hemställde järnvägsstyrelsen om bemyndigande för styrelsen att, sedan det af sökandena erbjudna beloppet mot redovisningsskyldighet ställts till styrelsens förfogande, låta ifrågavarande undersökningar och utredningar, till den utsträckning samma belopp medgäfve, omfatta jämväl den ifrågasatta järnvägens förbindelse med lämplig exporthamn i Bohuslän.

Denna järnvägsstyrelsens underdåniga framställning blef af Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 24 maj 1901 bifallen under enahanda förklarande som i nådiga brefvet den 15 juni 1900.

Värmlands läns landsting har sedermera uti en af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i nämnda län med underdånig skrifvelse den 26 september 1902 öfverlämnad skrift, jämte meddelande att förberörda förberedande undersökningar och utredningar, hvilka blifvit genom järn-

Ansökningar
om fullständig
undersökning
för järnväg
Dalarne—Bo-
huslän.

vägsstyrelsens försorg verkställda och avslutade, lämnat för förslaget genomförande gynnsamma resultat, samt att tiden torde vara inne för vidtagande af de fullständiga och detaljerade undersökningar och utredningar, som för frågans vidare fortgång vore af nöden, i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes, så snart ske kunde, låta verkställa fullständiga undersökningar med uppgörande af plan- och profilritningar samt kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan lämplig punkt i Väster Dalarne och hamnplats å bohuslänska kusten.

Uti denna ansökning har landstinget anfört, att landstinget med afseende på frågan, huruvida den föreslagna järnvägen skulle komma att för Värmlands län vara behöflig och befordra länets ekonomiska utveckling, hölle före, att en dylik järnväg med direkt och gen förbindelseled till svensk hamn vid västerhafvet utan tvifvel måste komma att i högst väsentlig mån befrämja uppkomsten af industriella anläggningar äfvensom jordbrukets utveckling inom stora trakter af länet och dymedelst bidraga därtill, att de utvecklingsmöjligheter, af hvilka de af järnvägen berörda trakter vore mäktiga, kunde komma svensk företagsamhet tillgodo. Därtill komme, att denna järnvägsanläggning sannolikt skulle afhjälpa det rådande missförhållandet, att befolkningen i gränstrakterna mot Norge ständigt minskades, hvarjämte nämnda trakter, som för närvarande hade sin lättaste förbindelseled med Norge, skulle i följd af den ifrågasatta kommunikationsleden komma att närmare bindas till länet och fosterlandet.

Därefter hafva uti en till Kungl. Maj:t ingifven, i september 1902 undertecknad skrifvelse landshöfdingarne i Göteborgs och Bohus, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs och Gäfleborgs län jämte tolf ledamöter af Riksdagens Första och Andra Kammare äfvensom åtskilliga andra personer gjort framställning i enahanda syfte som Värmlands läns landsting samt därvid anfört hufvudsakligen följande:

Dalsland, Värmland och Dalarne behöfde en nu saknad järnvägsförbindelse dels med Bohuslän och dels sinsemellan uti de delar, som närmade sig norska gränsen, hvarigenom dessa för närvarande splittrade och otillgängliga områden skulle sättas i stånd att, med tillgodogörande af rika naturliga resurser i skogar, vattenfall, mineralfyndigheter m. m., framvisa en mycket betydande industriell verksamhet jämförd med den, som kunnat börjas i trots af de svårigheter, hvilka brist på tidsenliga kommunikationer vållade.

Den första och största synpunkten, som vid detta järnvägsföretags bedömande måste göra sig gällande, vore den fosterländska och natio-

nalekonomiska fördel, som låge däri, att genom företagets realiserande svenskarna skulle så att säga vara herrar i eget hus och det inre landets exportkällor stå i förbindelse med en hela året om öppen isfri hamn, belägen på svenskt område. Betydelsen däraf vore alltför i ögonen fallande för att tariffva någon vidare utläggning.

Den ekonomiska utvecklingen förutsatte en mera oafbruten förbindelse med afnämare i utlandet än den, som ägde rum utefter Sveriges östra kust, hvars hamnar en alltför stor del af året vore stängda af is. Om således detta behof af en ny utfartsväg öfver svenska västkusten till utlandet gjorde sig gällande äfven för de delar af mellersta och norra Sverige, hvilka redan ägde järnvägsförbindelse med Bottniska viken och farvattnen söder därom, måste behofvet af sådan järnvägs-kommunikation vara ännu större för västra hälften af mellersta och norra Sverige i de på järnvägar vanlottade delar, som med sökandenas framställning afsåges. Genom nådigt bifall till ansökningen skulle alltså öppnas utsikten till erhållande af kortaste förbindelsen med västerhafvet och dess viktigaste handelsplatser, oberoende af de inflytanden, som väderleks- och andra förhållanden eljest kunde utöfva.

Betydelsen af den ifrågasatta järnvägen vore emellertid icke inskränkt till handelsförbindelserna med utlandet, utan framträdde äfven på annat sätt. I två till 1902 års Riksdag afgifna motioner hade den virkeskvantitet af kvistar, stubbar och rötter, hvilken nu såsom värdelös i brist på järnvägs-kommunikationer måste kvarlämnas på våra skogsmarker, anslagits till 16 millioner kubikmeter, motsvarande ett bränslevärde af nära 5 millioner kubikmeter stenkol, alltså mer än hela importen af denna artikel, hvartill ytterligare måste läggas, att kvarlämnandet af detta affall vore till hinder och skada för nya kulturer. Den förlust, som bristen på järnvägsförbindelse sålunda förorsakade, drabbade äfven staten för dess där belägna stora skogsdomäner, hvilkas årliga afkastning och värde genom den föreslagna banan skulle ökas med högst betydliga belopp. Öppnandet af nya järnvägsförbindelser hade enligt mångårig erfarenhet kunnat åstadkomma öfverraskande resultat i upplifvande af handel, industri och andra näringar, folkökning, höjda egendomsvärden och motverkande af emigration. Detta hade tillfullo insetts i de bygder, där ifrågavarande bana skulle gå fram, och desamma befolkning hade därför visat sitt intresse för saken genom tillskjutande af medel till den skedda förberedande undersökningen.

Det gällde dock här icke en lokalbana, ty långt större vore de intressen, som därmed vore förknippade. Äfven om det skulle blifva

möjligt att på enskild väg åstadkomma byggandet af järnvägen — hvilket dock icke vore tänkbart — vore banans fosterländska betydelse likväl så afgjord, att det måste ligga i statens intresse att alltifrån början taga saken om hand för att få företaget utfördt på sådant sätt, att därmed nära förenade statsändamål blefve fullt tillgodosedda jämväl så, att, när tiden därför vore inne, banans fortsättning och utvidgning af dess trafikområde kunde ske för vinnande af allt större allmänna syften. Slutligen påpekades den stora betydelse ur försvarssynpunkt en Norrlands inlandsbana utan gensägelse måste äga.

Ansökning
om järnvägs-
anläggning
Sveg—Ströms
vattudal.

Vidare har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län uti underdånig skrifvelse den 15 december 1902 gjort framställning om anläggning af järnväg från Sveg i Härjeådalen till Ströms vattudal och därvid yttrat följande:

Ehuru det måste erkännas, att såväl den år 1882 öppnade tvärbanan genom Jämtland som den norrut från Bräcke framdragna norra stambanan varit af ovärderlig nytta för länet, kunde dock icke förnekas, att de blott till någon del förmådde fylla länets behof af järnvägar. Det funnes nämligen inom länet ansevärt stora områden, som helt och hållet vore i saknad af detta vår tids yppersta samfärdsmedel. Sådant vore förhållandet exempelvis med allra största delen af länets norra fögderi och med provinsen Härjeådalen, hvilken ännu icke ägde en enda kilometer järnväg. Vid jämförelse mellan Jämtlands län och de sydligare länen funne man ock, att det förstnämnda vore mycket vantlottadt med afseende å järnvägar. Under det att Jämtlands län sålunda med en areal af 50,972,38 kvadratkilometer år 1900 hade järnvägar af endast 359 kilometers längd, funnes vid samma tid i de sju sydligaste länen — de tre småländska, de två skånska samt Hallands och Blekinge — med en sammanräknad areal af 52,152 kvadratkilometer tillsammans 3,548 kilometer järnvägar, eller nära tio gånger mera än inom Jämtlands län, ehuru arealen vore föga större än dettas.

Det låge i öppen dag, att bristen på tidsenliga kommunikationer skulle verka i hög grad hämmande på utvecklingen i vidsträckta bygder inom länet. Till följd af denna brist kunde dessa nämligen blott i ringa mån tillgodogöra sig de naturtillgångar, som funnes inom dem, och de hade oöfvervinneliga svårigheter att bekämpa under sin täflan med andra med kommunikationer bättre tillgodosedda orter. Och likväl funnes inom många bland nämnda bygder stora utvecklingsmöjligheter, hvilka måhända till största delen vore och förblefve ett

dödt kapital, som kunde göras fruktbringande först, när järnvägar framdragits genom dessa bygder.

Ehuru järnvägar sålunda vore mycket behöfliga inom åtskilliga orter af länet, syntes dock framför andra böra komma i åtanke en järnväg från Sveg i Härjedalen — ändpunkten för den under anläggning varande Orsa—Svegs järnväg — till den jämtländska tvärbanan samt vidare norrut till Ströms vattudal. En sådan järnväg skulle nämligen med hvarandra förbinda vidt skilda orter inom länet, hvilka nu saknade dylik förbindelse, samt underlätta deras samfärdsel sins emellan och med länets enda stad och viktigaste affärscentrum, hvilken ock vore säte för länets högsta administrativa, juridiska och militära myndigheter. Men förutom de rent lokala intressen, som därigenom skulle på bästa sätt tillgodoses, funnes ett för vårt land ännu viktigare skäl för en sådan banas framdragande, nämligen den omständigheten, att densamma skulle utgöra första länken i den för Norrlands försvar så utomordentligt viktiga så kallade inre järnvägen genom Norrland. Åtskilliga försök hade gjorts för att på enskild väg få till stånd någon del af den nu omnämnda järnvägen, men de hade alla strandat på omöjligheten att anskaffa för ändamålet erforderliga medel.

Vid sådant förhållande funne Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som ansåge denna för länet och landet i dess helhet viktiga fråga icke kunna längre undanskjutas, sig böra i underdånighet påkalla Kungl. Maj:ts bistånd för företagets bringande till stånd. Om man toge hänsyn till såväl de tungt vägande militära skälen för den inre järnvägens anläggande som ock den mycket stora betydelse, samma järnväg skulle hafva för främjande af utvecklingen af en eftersatt vidsträckt landsdel, syntes det väl icke kunna anses förmätet att begära statsmakternas bistånd för denna järnvägs åstadkommande.

Med afseende å den tilltänkta järnvägens sträckning mellan Sveg och tvärbanan funnes en af civilingenjören E. Hildebrand år 1895 afgifven berättelse om en af honom verkställd okulär undersökning. För banans sträckning norr om tvärbanan funnes undersökningar gjorda af majoren vid väg- och vattenbyggnadskåren W. Prinzencreutz för linjen Östersund—Lit och af ingenjören J. Danielsson för en linje Krok—Lit—Hammerdal och Ström. Samtliga dessa undersökningar hade gifvit vid handen, att järnväg utan svårighet kunde framdragas genom de nämnda orterna.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som jämväl uttalat sig i fråga om den tilltänkta järnvägens sträckning samt meddelat statistiska uppgifter

rörande länet och upplysningar angående dess odlingsmöjligheter, har slutligen anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes hos Riksdagen göra framställning om anläggande på statens bekostnad af en järnväg från Sveg till den jämtländska tvärbanan och vidare norrut mot Ströms vattudal för att sedermera kunna försättas till lämplig punkt på Gellivarebanan.

I anslutning till Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förenämnda underdåniga skrifvelse har landshöfdingen i Jämtlands län uti en till chefen för civildepartementet ställd skrifvelse af den 16 januari 1903 bemött de anmärkningar, som från vissa håll gjorts beträffande södra delen af den i berörda underdåniga skrifvelse föreslagna järnvägen och hvilka grundats därpå, att vid förslaget uppgörande icke tagits hänsyn till förbindelsen mellan denna och en tilltänkt inre järnväg från Dalarne till bohuslänska kusten.

Järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande den 31 januari 1903.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 31 januari 1903 har järnvägsstyrelsen, med tillkännagifvande att de i berörda nådiga bref den 15 juni 1900 och den 24 maj 1901 omförmälda förberedande undersökningar och utredningar för järnvägsanläggning Dalarne—Bohuslän, hvilka styrelsen hade uppdragit åt civilingenjören Erik Winell att verkställa, blifvit afslutade, och att berättelse däröfver blifvit af Winell till styrelsen ingifven, till en början redogjort för hufvudresultatet af de utaf Winell verkställda undersökningarna angående järnvägens sträckning.

Såsom järnvägens slutpunkt vid bohuslänska kusten hade af Winell ifrågasatts Strömstad eller alternativt Uddevalla, hvilket alternativ dessutom afsåge att öfver Smedberg å längdbanan genom Bohuslän sätta Lysekil i förbindelse med den föreslagna järnvägen Dalarne—Bohuslän i närheten af Ödeborgs station å Uddevalla—Lelångens järnväg, hvarigenom dels fördelar särskildt för Bohusläns fiskeriidkande befolkning skulle vinnas i liknande mån som om Strömstad blefve järnvägens slutpunkt, dels tillfälle beredas de inre landsdelarna att begagna sig af de i vissa fall för sjöfarten gynnsammare förhållanden, som Lysekils hamn hufvudsakligen med afseende å isförhållandena möjligen skulle kunna erbjuda framför Göteborg eller Uddevalla. Med Strömstad såsom slutpunkt vid kusten skulle, enligt hvad Winell tänkt sig, järnvägen å sträckan från Strömstad till Skee station å längdbanan genom Bohuslän sammanfalla med järnvägen Strömstad—Skee samt från sistnämnda punkt framdragas, under åtskilliga af terrängen betingade krökningar, förbi Valex, Äng, norr om Bohlsjöarna, Länge-

vall och Tegen till trakten af Gesäters kyrka samt vidare därifrån genom Vedbo härad i Dalsland till Eds station å Dalslands järnväg. Från Ed skulle linjen fortsätta omkring en mil till trakten af sjön Grann. Därifrån och till närheten af Karlanda kyrka föreläge tre alternativa sträckningar, nämligen en väster och två öster om sjön Lelången. Enligt det västra alternativet skulle järnvägen passera Torrskogs kyrka, Lennartsfors bruk och Fölsbyn. De öster om Lelången föreliggande alternativen, som framginge förbi Billingsfors och Bengtsfors, sammanföle å sträckningen till Gustafsfors bruk, hvarifrån det ena löpte förbi Blomsjöarna och ett stycke söder om Fölsbyn anknötes med det västra alternativet, under det att det andra fortginge förbi Årjeng till närheten af Karlanda kyrka, hvarest det förenade sig med öfriga två alternativ. Från Karlanda skulle järnvägen dragas väster om Järnskogs kyrka till den å nordvästra stambanan belägna stationen Åmot. Ifrån denna plats skulle järnvägen med af terrängförhållandena nödvändiggjorda betydande krökningar framdragas genom Gunnarskogs, Gräsmarks och Lekvattnets socknar i hufvudsakligen nordostlig riktning till Torsby vid Frykensäjöarnas norra ända. Norr om Torsby blefve järnvägens läge i väsentlig mån beroende utaf valet af anknutningspunkt med Mora—Vänerns järnväg, hvilken anknutningspunkt Winell tänkt sig förlagd antingen till Malungs station eller till trakten af Fors, beläget omkring 1 mil ofvanför Malung vid den påbörjade förlängningen Malung—Limesforsen af Mora—Vänerns järnväg. Uti förra fallet eller med Malung såsom anknutningspunkt hade undersökts två alternativ, det ena gående från Torsby i hufvudsakligen ostlig riktning till trakten af Ekshärads kyrka och därifrån följande Klarälvens dalgång till Stackerud samt vidare upp efter Halgåns och Kölans dalgångar förbi Näsberg, Lisskogsåsen, Glimsjön och Vallsjön till Malung, och det andra gående från Torsby norrut förbi Vägsjöfors till närheten af Norra Ny kyrka samt därifrån ned genom Klarälvens dalgång med öfvergång af Klarälven vid Torp och vidare till trakten af Halgå nedlagda bruk, där förening med nyssnämnda alternativ vore afsedd att äga rum.

För det fall att järnvägen skulle anknyta vid Fors, skulle den samma antingen, såsom fallet vore beträffande det förra af sistnämnda alternativ, framdragas från Torsby mot Ekshärads kyrka och därifrån, med öfvergång öfver Klarälven vid Kårebol, i Klarälvens och Femtåns dalgångar samt vidare söder om Bredsjön, öster om Petsjön och väster om Nissången till Fors eller ock framgå från Torsby till Klarälvens

västra strand i närheten af Torp, hvarefter järnvägens sträckning skulle norrut sammanfalla med det sist anförda alternativet.

Med Uddevalla såsom slutpunkt vid kusten skulle järnvägen upp till närheten af Bengtsfors begagna sig af Uddevalla—Lelångens järnväg, som borde med förbättrande af lutnings- och krökningsförhållandena samt förändring af inledningen till Uddevalla ombyggas till normalspårig. Från Bengtsfors och vidare upp genom landet skulle linjen sammanfalla med den från Strömstad fortlöpande och antaga på de olika sträckorna samma alternativa lägen som denna.

Winell hade därjämte uppgifvit, beträffande lutningsförhållandena, att maximimotlutningen från Dalarne icke behöfde öfverstiga 1 : 100, men att det torde blifva nödvändigt att i motsatt riktning använda sådan lutning af 1 : 80, och, vidkommande minsta krökningsradie, att sådan af 300 meter icke torde kunna undvikas.

Järnvägsstyrelsen har därefter yttrat sig beträffande de i förut omförmälda underdåniga skrivelser begärda fullständiga undersökningar för en järnväg Dalarne—Bohuslän. För denna järnväg hade enligt styrelsens förmenande särdeles kraftigt talande skäl blifvit af sökandena anförda och skulle järnvägen, framdragen något längre norrut genom Dalarne än förslagsställarne tänkt sig, för ett lämpligt tillgodoseende utaf öfre Dalarnes skogstillgångar vara af väsentlig betydelse och kunna uppställas som alternativ till andra järnvägsförslag, framkomna i samma syfte men gående ut på att medelst tvärbanor förbinda öfre Dalarne med norska trafikleder. Då behovet af tidsenliga kommunikationer ovedersägligen vore i de ifrågavarande trakterna mycket stort och berörda järnväg torde vara af framstående betydelse ej blott för vidkommande trakterna utan äfven för landet i dess helhet, ansåge styrelsen, att de begärda undersökningarna borde så snart ske kunde genom statens försorg och på dess bekostnad verkställas, hvadan styrelsen i underdånighet tillstyrkte bifall till sökandenas i detta afseende gjorda framställning.

Förutom nu föreliggande järnvägsförslag Dalarne—Bohuslän hade det för tillgodoseende af de förenämnda trakternas behof af förbättrade järnvägskommunikationer jämväl ifrågasatts *dels* att anordna ett system af tvärbanor från dessa trakter till norska trafikleder — bland sålunda projekterade järnvägslinjer märktes sträckningarna Orsa—Elverum, å hvars svenska del, Orsa—Stöa, ansökan om koncession föreläge, Orsa—Haelsjön—Flisen, Malung—Södra Finnskoga—Flisen, Malung—Kongsvinger, Åmot—Mysen samt den koncessionerade järnvägen Malung—Limedsforsens utsträckning till Flisen eller Elverum — *dels ock* att utveckla bibanenätet till redan befintliga svenska banor särskildt Mora

—Vänerns järnväg och Bergslagernas järnvägar. Då det gällde att bestämma, hvilken af de tre sålunda ifrågasatta lösningarna af berörda traktens järnvägsfråga, som vore ägnad att bäst fylla de kraf, hvilka näringslifvets utveckling i afseende på jordbruk och skogshandtering jämte därmed sammanhängande industri uppställde, ville styrelsen, i likhet med ingenjören Winell, såsom sin bestämda öfvertygelse framhålla, att sådan lösning just vore den, som järnvägsförslaget Dalarne—Bohuslän innebure, hvaremot de båda andra ifrågasatta lösningarna syntes resultera uti trakternas större eller mindre beroende af med enskilda affärsintressen, svenska eller norska, förbundna järnvägar.

Ehuru vederbörande sökande angifvit den stora betydelsen af ifrågasatt järnväg Dalarne—Bohuslän, ansåge sig dock styrelsen böra närmare framhålla följande mera beaktansvärda fördelar, hvilka, på sätt ingenjören Winell jämväl anfört, vore med en dylik järnväg förbundna och som bestode däruti,

att ortsbefolkningen tillskyndades större möjligheter att kunna på ett för densamma tillfredsställande sätt ordna sin skogshandtering, hvarigenom skogsvärdet komme att ökas och den förnämsta grunden häfvas till den vanvård af de enskildas skogar i motsats till de bolag tillhöriga skogar, hvilken faktiskt flerstädes å berörda trakter vore rådande och ofta blifvit i Kungl. Maj:ts befallningshafvandes femårsberättelser påpekad;

att det gäfves mycket afsevärda odlingsmöjligheter, hvilka under nuvarande förhållanden ej kunde komma till sin rätt;

att genom den industriella rörelse, som en järnväg i allmänhet framkallade, bereddes en stegrad afsättning, till fromma för jordbruk och boskapsskötsel, å själfva orten af dessa näringars produkter, hvarjämte den lättade förbindelsen med andra trakter bidroge till ökandet af den för jordbruket välbehöfliga varuomsättningen med andra landsdelar;

att tillgodogörandet af öfriga naturtillgångar och uppkomsten af andra industrier än dem, som afsåge förarbetning eller förädling af skogsprodukter, underlättades såväl på grund af de ökade transportmöjligheterna som ock i följd af den genom den lifvigare rörelsen ökade penningtillgången;

att genom förslagets förverkligande det inre landets exportkällor, särskildt västra Dalarnes — detta betydande område med dess vidsträckta och värderika skogar och förutsättningar för utveckling äfven inom stenindustrien — skulle bringas i omedelbar förbindelse med svensk hamnplats, hvarigenom dels exporten, som för närvarande visade en

stark tendens att gå öfver Norge till gagn för det norska intresset, och inflytandet i dessa rent svenska bygder kunde bevaras åt Sverige och dels gränstrakterna mot Norge, hvilka nu hade sin lättaste samfärdsel med Norge, beredas tillfälle att fastare tillknyta sina ekonomiska förbindelser med det egna fäderneslandet;

att för det betydande bohuslänska fisket ställdes i utsikt nya direkta handelsförbindelser med det inre landet;

att, då ifrågavarande trakter ägde rikedom på skog, hvars för kolning m. m. lämpliga affallsprodukter och hvars virke af smärre dimensioner för närvarande icke kunde i saknad af tidsenliga kommunikationer komma till användning, samma produkter och virke skulle kunna i väsentlig mån tillgodogöras; samt

att genom de ökade tillfällena till arbetsförtjänst å orten, som inträdde på grund af den stegrade rörelsen och jordbrukets förbättrade ställning, folkmängdens tillväxt i dessa trakter kunde väntas ökad och emigration förminskas.

Till följd däraf att ett definitivt bestämmande af den ifrågasatta järnvägens Dalarne—Bohuslän slutpunkt i sistnämnda landskap med nödvändighet förutsatte fullständiga utredningar af ej mindre förhållandena vid de utmed bohuslänska kusten belägna hamnar, dit järnvägen kunde tänkas utmynna och hvilka saknade eller vore mycket ofullständigt utrustade med sådana anordningar, som vore enligt nutidens kraf erforderliga, då frågan gällde en för stor export- och import-rörelse afsedd hamn, än äfven kostnaderna för dessa hamnars försättande i sådant skick, att de kunde fullt motsvara med dem för sådant fall afsedda ändamål, måste enligt styrelsens förmenande nu ifrågakända undersökningar omfatta jämväl dylika utredningar beträffande hamnarna vid Strömstad, Lysekil och Uddevalla.

Då det vidare syntes kunna förutsättas att, om järnvägsförslaget Dalarne—Bohuslän blefve förverkligadt, denna kommunikationsled komme att förr eller senare utsträckas norr om Malung såsom utgörande första länken i den för landet så utomordentligt viktiga s. k. inlandsbanan, samt det funnes anledning antaga att, därest hänsyn toges till nämnda fortsättning norrut, järnvägen borde framdragas mera västligt än förhållandet skulle blifva, om Malung eller någon annan af förslagsställarne ifrågasatt plats förutsattes som slutpunkt, hölle styrelsen före, att berörda undersökningar borde utsträckas till Sveg, hvilken plats en s. k. inlandsbana torde under alla förhållanden komma att beröra.

Enär, därest Uddevalla skulle befinnas böra väljas såsom slutpunkt för järnvägen i fråga — i hvilket fall Göteborg genom förmedling af

längdbanan genom Bohuslän sannolikt blefve kommunikationsledens hufvudsakligaste export- och importhamn — järnvägen syntes kunna framdragas i samma sträckning som den befintliga enskilda smalspåriga järnvägen Uddevalla—Lelången, och en eventuell undersökning för ofta nämnda järnvägs fortsättning norr om Malung eller Fors eller annan lämplig plats till Sveg kunde gifva vid handen, att för denna fortsättning en eller flera af följande enskilda järnvägar med normal spårvidd behöfde tagas i anspråk, nämligen: järnvägen Malung—Brintbodarne—Mora, tillhörande Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag, och järnvägen Mora—Orsa, hvilka båda banor vore öppnade för allmän trafik, samt de under anläggning varande järnvägarna Orsa—Sveg och Malung—Limesforsen, syntes uppdrag böra lämnas åt styrelsen att i sammanhang med de angifna undersökningarna verkställa utredning af kostnaderna dels för förvärfvande åt staten af förenämnda enskilda järnvägar dels för ombyggande till normalspårig järnväg af Uddevalla—Lelångens järnväg dels för erforderliga kompletteringar och förbättringar af ej mindre sistnämnda järnväg än äfven öfriga till allmän trafik upplåtta bansträckor dels ock för fullbordande af järnvägarna Orsa—Sveg och Malung—Limesforsen. Förenämnda uppdrag syntes styrelsen jämväl böra omfatta nödiga trafikberäkningar för bedömande, så vidt möjligt vore, af kommunikationsledens ekonomiska bärkraft äfvensom — under förutsättning att järnvägen, där den framdroges i trakter, som saknade landsväg, ansåges kräfva anläggning af sådan — undersökning för byggande af landsväg alternativt mellan Transtrand och Lillherrdal samt mellan Fogelsjö och Sveg, tillhoppa omkring 13 mil.

På grund af hvad styrelsen sålunda anført, hemställde styrelsen att, därest Kungl. Maj:t skulle finna godt att i anledning af de nu ifrågakvarande underdåniga framställningarna uppdraga åt styrelsen att gå i författning om verkställande på statens bekostnad af fullständiga undersökningar samt om upprättande af plan- och profilitningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan lämplig punkt i Dalarna och hamnplats å bohuslänska kusten, Kungl. Maj:t täcktes i nåder förordna, att detta uppdrag jämväl måtte få omfatta de utredningar angående hamnförhållanden samt angående kostnaderna för förvärfvande åt staten af förenämnda enskilda järnvägar och för komplettering m. m. af samma järnvägar äfvensom de trafikberäkningar och den utsträckning af undersökningarna till Sveg, hvilka blifvit af styrelsen omförmälda.

Vidkommande kostnaderna för berörda undersökningar m. m. funne styrelsen, med hänsyn till ovissheten för närvarande om, huru många

alternativa sträckningar, som för frågans fullständiga utredande måste i detalj undersökas och kostnadsberäknas samt medelst plan- och profilritningar åskådliggöras, det möta mycket stora svårigheter att kunna med säkerhet uppgifva dessa kostnader. Emellertid hade styrelsen approximativt beräknat desamma sålunda:

för detaljerad undersökning för normalspårig järnväg mellan bohuslänska kusten och Sveg, inberäknadt de alternativa sträckningar, som, såvidt nu kunde bedömas, ansåges kunna ifrågakomma, omfattande omkring 1,090 kilometer à 150 kronor	163,500 kronor,	
för förenämnda utredningar rörande enskilda järnvägarna Uddevalla—Lelången, Malung—Brintbodarna—Mora, Mora—Orsa, Orsa—Sveg samt Malung—Limedsforsen	10,000	»
för utredning rörande hamnarna i Strömstad, Uddevalla och Lysekil	30,000	»
för trafikutredningar	6,000	»
samt för undersökning för landsväg mellan Transtrand och Lillherrdal samt mellan Fogelsjö och Sveg omkring 130 kilometer à 70 kronor	9,100	»
	<hr/>	
	tillhopa 218,600 kronor	

eller i afrundadt tal 220,000 kronor.

Sedan styrelsen sålunda yttrat sig i fråga om den föreslagna järnvägen Dalarne—Bohuslän, hvilken enligt styrelsens åsikt borde utgöra första länken i den stora förbindelseled, som man tänkt sig skola framdragas från bohuslänska kusten genom landets inre delar upp till Gellivarebanan eller till någon strax söder om Luleälf belägen punkt å stambanan genom öfre Norrland, har styrelsen vidkommande Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Jämtlands län underdåniga framställning rörande järnväg från Sveg till Ströms vattendal i underdånighet anført följande.

Som berörda järnväg, hvilken vore afsedd att utgöra en del i den för Norrlands försvar betydelsefulla s. k. inlandsbanan, skulle komma att genomskära vidsträckta trakter af vårt land, hvilka vore efterblifna i den ekonomiska utvecklingen bland annat i väsentlig mån på grund af bristen på tidsenliga kommunikationer, men hvilka ägde afsevärda naturliga rikedomar i skogar och vattenfall, ansåge styrelsen, på de af Kungl. Maj:ts befallningshafvande anförda skäl, att järnvägen i fråga borde genom statsmakternas försorg åstadkommas. Då emeller-

tid frågan om denna järnväg icke torde vara så utredd, att densamma kunde omedelbart för Riksdagen framläggas, funne sig styrelsen för närvarande sakna anledning att tillstyrka nådigt bifall till den af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i berörda underdåniga skrifvelse den 15 december 1902 gjorda hemställan.

Med hänsyn därtill att det syntes vara af stor vikt, att frågan om anläggning af den s. k. inlandsbanan icke undanskötes, men detta förutsatte, att plan för arbetenas å banan bedrifvande under en längre följd af år blefve snarast möjligt uppgjord, anhölle styrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes uppdraga åt styrelsen att på statens bekostnad låta verkställa detaljerade undersökningar och kostnadsberäkningar för normalspårig järnväg från Sveg i Härjedalen till tvärbanan genom Jämtland och därifrån norrut mot Ströms vattudal samt vidare till lämplig punkt på Gellivarebanan eller alternativt med anslutning till stambanan genom öfre Norrland strax söder om Lule älf äfvensom i samband därmed erforderliga trafikberäkningar och undersökningar för landsväg mellan Dorotea och Näsberg.

Enligt de sträckningar, som ifrågasatts, skulle järnvägen framgå från Sveg antingen i nordlig riktning till Rätan eller i en mera västlig sträckning förbi Linsälls kapell och Wemdalen till Rätan samt därifrån förbi Åsarnes kapell till Svensta. För fortsättningen från denna plats föreläge två alternativ, det ena väster om Storsjön till Mattmars station å tvärbanan genom Jämtland och det andra öster om samma sjö till Brunflo station å nämnda tvärbana, hvilka två alternativ förenade sig vid Gisselås. Därefter vore linjen afsedd att framdragas till Ström antingen väster eller öster om Russjön. Från Ström skulle järnvägen framgå antingen förbi Åsele eller öfver Dorotea och söder om Volgsjön till Dalasjö, där de båda alternativen sammanlöpte. Härifrån skulle linjen framgå förbi Storsele och Stensele samt vidare öfver Råstrand till Tjäderträsket. För järnvägens fortsättning från sistnämnda plats vore ifrågasatta två alternativ, det ena i nordlig riktning utefter Malån och norr om Afvaviken och Långträsket till Östra Jerfojaure samt det andra förbi Öberget och söder om Afvaviken och Långträsket antingen till Östra Jerfojaure, där förening ägde rum med sist beskrifna alternativ, eller ock i nästan rak ostlig sträckning mot Degerbäcken till Hednoretts station å stambanan genom öfre Norrland. Från Östra Jerfojaure skulle linjen fortsätta norr om Malmesjaure öfver Stenträsk till Vuolerim samt därifrån antingen söder om Forsiforsen till trakten af Murjeks station å Gellivarebanan eller till Näsbergs hållplats å samma bana.

Hvad anginge kostnaderna för sistberörda undersökningar och beräkningar, hade styrelsen, som åberopade hvad som anförts, då det gällde att bestämma kostnaderna för de föreslagna undersökningarna för järnvägen Dalarne—Bohuslän, uppskattat desamma sålunda:

för detaljerad undersökning för banan från Sveg till tvärbanan genom Jämtland med alternativ öster och väster om Storsjön omkring 260 kilometer à 150 kronor	39,000 kronor,
för detaljerad undersökning för banan från sagda tvärbanan till Gellivarebanan i närheten af stationen Murjek eller mötesplatsen Näsberg jämte alternativ sträckning från Storafvan öfver Arvidsjaur till punkt å stambanan genom öfre Norrland strax söder om Lule älf omkring 1,140 kilometer,	
däraf 350 kilometer à 150 kronor	52,500 kronor
och 790 » » 200 »	158,000 »
	<u>210,500 »</u>
för trafikutredningar	8,000 »
och för undersökning för omförmälda landsväg omkring 550 kilometer à 100 kronor	55,000 »
	<u>tillhopa 312,500 kronor,</u>

eller i rundt tal 315,000 kronor. För jämförelse erinrade styrelsen, att kostnaden för den af Kungl. Maj:t anbefallda undersökning för järnvägen mellan Morjärv och Karungi by i Karl Gustafs socken uppgått, oafsedt kostnaden för landsvägsundersökning, till omkring 140 kronor per kilometer, vid hvilket förhållande och då något topografiskt kartarbete uti erforderlig skala och med angifvande af en större mängd höjder på sjöar m. m. icke föreläge beträffande en afsevärd del af de trakter, ifrågavarande inlandsbana skulle genomgå, i följd hvaraf systematiskt planlagda och noggrannt genomförda barometrisk höjdbestämningsningar måste genomföras för sådana trakter, styrelsen ansett sig böra upptaga en kostnad af 150 kronor per kilometer för sträckningen från bohuslänska kusten till gränsen mellan Västerbottens och Norrbottens län samt af 200 kronor per kilometer för återstående sträckningen.

Såsom af ofvanstående framginge, skulle alltså för undersökningarna för den ifrågaställda s. k. inlandsbanan erfordras ett belopp af 535,000 kronor.

I detta sammanhang ansåge sig styrelsen böra framhålla det beaktansvärda önskemålet, att för undvikande af de mycket stora olägenheter, hvilka oafvisligen blefve en följd af tidtals forcerande och tid-

tals i det närmaste afstannande af statens järnvägsbyggnader, plan för dessa byggnaders bedrivande under en längre följd af år uppgjordes och fastställdes. Bland de olägenheter, som sålunda uppstode under perioder af forceradt järnvägsbyggande, syntes de hufvudsakligaste vara följande.

Det blefve icke möjligt att anskaffa befäl i tillräcklig mängd med de kvalifikationer, som vore erforderliga, utan måste i flertalet fall ledningen af arbetena — ej sällan mycket viktiga sådana — anförtros åt unga ingenjörer nästan omedelbart, efter det de afslutat sina studier vid högre tekniskt läroverk. Dessa ingenjörer, hvilka visserligen ofta besatte mycket goda teoretiska kunskaper, saknade själfallet den praktiska erfarenhet, som vore oafvisligen nödvändig för att på ett ändamålsenligt och ekonomiskt sätt leda arbeten af ifrågavarande slag. Hvad nu anförts gällde i tillämpliga delar beträffande underbefålet såsom underingenjörer och schaktmästare m. fl. Icke heller kunde det anskaffas erforderligt antal arbetare, utrustade med önskvärda egenskaper. Därest det forcerade järnvägsbyggandet inträffade under för landet gynnsamma industriella konjunkturer, såsom fallet varit under de närmast förflutna åren, blefve stigningen uti arbets- och materialprisen sådan, att för normala förhållanden uppgjorda kostnadsförslag fullständigt förrycktes med påföljd, att dessa förslag blefve i tal och skrift hänfödda till »felräkningar».

Hvad därefter anginge de hufvudsakligaste olägenheterna af en afsevärdare inskränkning i järnvägsbyggandet, kunde dessa angifvas bestå däruti, att ej mindre större delen af det förut använda arbetsbefålet, hvilket under årens lopp förvärfvat mycken god praktisk erfarenhet, än äfven järnvägsarbetare uppgående till flera tusental måste afskedas, och skedde, såsom nu vore förhållandet, sådan inskränkning vid en tidpunkt, då till följd af tryckta konjunkturer kännbar arbetsbrist vore rådande, funnes för allra största delen af detta befäl och dessa arbetare icke annan utväg än att utom fosterlandets gränser söka sin utkomst.

Äfvenledes och med hänsyn till rådande ovisshet om och när ett återupptagande af järnvägsbyggnadsverksamheten i större omfattning kunde komma att inträffa, uppstode den olägenheten, att större delen af den arbetsredskap, som varit behöflig för det forcerade järnvägsbyggnadsarbetets bedrivande och hvars anskaffande varit förenadt med afsevärda kostnader, måste realiseras för jämförelsevis obetydliga belopp.

Samtliga nu framhållna olägenheter, som skulle blifva en oafvislig

följd af ett icke planmässigt bedrivande af järnvägsbyggnader för statens räkning och som delvis utfödade ett högst menligt inflytande på landet i dess helhet, syntes styrelsen emellertid kunna undanrödjas, om, med nödig hänsyn till landets förmåga att bära kostnaderna på de nya järnvägsbyggnader, hvilka, så vidt nu kunde bedömas, borde genom statens försorg utföras, det uppgjordes en på noggranna undersökningar grundad plan för dessa järnvägsbyggnaders utförande att tillämpas under en längre följd af år.

Ansökning
rörande järn-
vägens Dalarne
— Bohuslän
slutpunkt vid
kusten.

Uti en den 27 mars 1903 till Kungl. Maj:t ingifven skrift hafva å kommunalstämmor utsedda ombud för en del af Orusts och Lane häraders kommuner — under framhållande, bland annat, att ingen annan plats vid den bohuslänska kusten i så hög grad ägde betingelser för att blifva en lämplig slutpunkt för en järnväg Dalarne—Bohuslän som den på västra kusten af Orust belägna Ellös hamn samt att en järnvägsförbindelse med denna hamn skulle för fiskerirörelsens utveckling vid västkusten vara af den största betydelse — i underdånighet anhållit, att blifvande undersökningar rörande nämnda järnvägsanläggning jämväl måtte omfatta Ellös hamn samt utredning i samband därmed verkställas angående mellersta Bohusläns skärgårds behof af samfärdsförbindelser och dess utvecklingsmöjligheter.

Ansökning
angående den
norra banans
sträckning
genom Arvids-
jaurs socken.

Vidare hafva ombud för Arvidsjaurs socken i en den 4 maj 1903 till chefen för civildepartementet ingifven skrift uttalat socknemännens förhoppning om den snara tillkomsten af en inlandsbana genom öfre Norrland, hvilken icke blott ur försvarssynpunkt vore högeligen önskvärd, utan äfven skulle blifva af den mest afgörande betydelse för hela den framtida utvecklingen af den landsända, som af en sådan bana skulle beröras; och hafva ombuden bland de olika förslagen till banans sträckning genom Arvidsjaurs socken förordat sträckningen från Skellefte älf öfver Afvaviken snedt igenom socknen med anknytning till Gellivarebanan vid eller i närheten af Murjeks station.

Okulär
undersökning
af järnväg
från Ströms
vattudal till
statsbanan
Boden—Riks-
gränsen.

Sedan därefter chefen för generalstaben hos chefen för landtförsvarsdepartementet gjort framställning om utförande af förberedande rekognosceringsarbeten rörande viss sträcka af ifrågavarande, så kallade inre järnvägs fortsättning från Ströms vattudal till lämplig punkt å statsbanan Boden—Riksgränsen, har Kungl. Maj:t genom särskilda nådiga beslut den 26 juni och den 8 juli 1903 förordnat bandirektören vid statens järnvägar H. K. Groth, baningenjören vid statens järnvägar, löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren Hj. Fogel-

marek, kaptenen vid generalstaben H. L. de Champs och löjtnanten vid generalstaben L. Lilliehöök att under 1903 års sommar å tid och i enlighet med de närmare föreskrifter, som af järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben bestämdes, företaga förberedande okulär undersökning af den ur militär och teknisk synpunkt fördelaktigaste sträckning för en järnväg mellan Ströms vattudal och lämplig punkt å statsbanan Boden—Riksgränsen.

Efter det den sålunda anbefallda undersökningen verkstälts, hafva järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben med underdånig skrifvelse den 20 nästlidne januari till Kungl. Maj:t öfverlämnat en af undersökningsförrättarne till järnvägsstyrelsen ingifven, af kartor åtföljd redogörelse för resultatet af undersökningen, hvaraf följande här torde böra framhållas:

Vid valet af den ifrågavarande järnvägslinjens utgångspunkt från Gellivarebanan hade särskild hänsyn måst tagas till den erforderliga öfvergången af Lule älf, som i denna trakt vore mycket djupt nedskuren mellan betydande strandhöjder och endast på några få ställen erbjöde någorlunda lämplig öfvergångspunkt för en järnväg. Med anledning däraf hade tanken på utgång från Gellivarebanan vare sig vid Nattavara eller plats i närheten af denna station eller vid Murjeks station måst öfvergifvas, och hade såsom utgångspunkt för järnvägen valts Näsbergs håll- och mötesplats, hvilken ansetts för ändamålet mest lämplig bland de punkter, som med hänsyn till de tekniska och militära kraven på järnvägen kunnat ifrågakomma. Från Näsberg utginge den undersökta hufvudlinjen först i nordvästlig och sedan i sydvästlig riktning till södra ändan af Altajaure och vidare utmed Lule älfs östra strandsluttning till Afvaudden, hvarest linjen öfverginge Lule älf vid Porsiforsens öfre ända. Härifrån skulle linjen framdragas i hufvudsakligen västlig riktning förbi Vuollerim och Sjellarim och norr om Ali-Kadnejare, tills den med en svängning omkring foten af Sotaivare fjäll antoge den hufvudriktning åt syd-sydväst, som sedan allt framgent utan några synnerligen stora afvikelser bibehölles. Pite älf skulle järnvägen öfvergå vid Plassakårtje och Skellefte älf vid en mellan Uddjaure och Storafvan belägen plats omkring 2 kilometer söder om Kasker. Järnvägen skulle inkomma i Västerbottens län något norr om Arresjaure samt, följande Vindelälvens östra strandsluttning, passera omkring 1,5 kilometer sydost om Sorsele kyrka och därefter vid öfra ändan af Blattnickselet öfvergå Vindelälven. Vid södra spetsen af Stor-Uman skulle järnvägen korsa landsvägen från Stensele omkring 4 kilometer från kyrkoplatsen samt öfvergå Ume älf vid en fors, belägen 5 kilometer söder om älfvens ut-

flöde ur Stor-Uman. Efter att 2 kilometer väster om Dalasjö by hafva korsat landsvägen till Vilhelmina, skulle linjen följa utmed Ångermanälvens östra strandslutning till den 3 kilometer norr om Råsele by befintliga Meseleforsen, hvarest järnvägen skulle öfvergå nämnda älf för att sedermera framkomma till Dorotea kyrkoplats. Sedan järnvägen passerat gränsen till Västernorrlands län, skulle den öfvergå Tåsjoälven i närheten af Hoting, inkomma i Jämtlands län sydost om Lilla Hällvattnet och framdragas söder om Flåsjön vid Löfberga samt öster om de tämligen betydande höjderna Svartåsen, Libacken och Kvarnberget för att slutligen, på ett afstånd af 508 kilometer från utgångspunkten vid Näsberg, framkomma till Ströms vattudal vid Ulriksfors, hvarest vattendraget vid sitt utlopp ur Russfjärden erbjöde lämplig öfvergångspunkt för järnvägens fortsättning söderut.

För järnvägens framdragande från trakten söder om Pite älf in emot Vilhelmina hade förutom sträckningen öfver Kasker undersökts en östligare linje öfver Afvaviken med anslutning till hufvudlinjen vid Gubbergets östra slutning eller vid Lilla Grundsjön. Likaså hade det varit föremål för undersökning, huruvida järnvägen från Löfberga lämpligen kunde dragas väster om Svartåsen, Libacken och Kvarnberget till Strömsund. Vid jämförelse mellan de olika sträckningarna hade det dock visat sig, att de nu angifna alternativen, utom det att de skulle medföra afsevärd vägförlängning, jämväl vore i tekniskt hänseende mindre fördelaktiga än hufvudlinjen. Linjen öfver Kasker erbjöde ock ur såväl militär som ekonomisk synpunkt afgjorda fördelar framför den östligare sträckningen.

Terrängen, där järnvägen skulle framgå, vore i allmänhet särdeles gynnsam, och torde lutningsförhållandet ingenstädes behöfva öfverstiga 10 : 1,000, under det att mindre kurvradie än 400 meter blott på en enda plats, nämligen vid öfvergången öfver Lule älf, syntes böra ifrågasättas. Banvallens bildande kräfde dock afsevärda arbeten å en del trakter, särskildt vid Lule älf, där ansenliga jordflyttningsarbeten erfordrades. Jordmånen vore mestadels mycket stenbunden, hvarjämte de mossar och vattensjuka ängar, hvaröfver järnvägen till väsentlig del måste framdragas, nästan utan undantag hade obetydligt djup och stenig botten. Tillgången å dugligt ballastgrus syntes, såvidt vid den verkställda undersökningen kunnat utrönas, å vissa delar af linjen vara tämligen begränsad. För öfvergången af de större vattendragen erfordrades i allmänhet broar af rätt betydande längd, men syntes, om ock kostnaderna däraf påverkades, brobyggnaderna, med undantag för Lule älf, icke bereda några afsevärda svårigheter, enär deras höjd merendels

skulle blifva tämligen obetydlig och god byggnadsgrund allestädes kunde erhållas.

Efter att hafva omnämnt de landvägsanläggningar, som ur militär synpunkt skulle krävas i samband med järnvägens tillkomst, hafva undersökningsförrättarne slutligen yttrat sig i fråga om kostnaderna för utförande af fullständig undersökning med tillhörande kartor, ritningar och kostnadsberäkningar för järnvägen, och hafva dessa beräknats till omkring 70,000 kronor, hvilket belopp, om jämväl ofvan angifna alternativa sträckning öfver Afvaviken samt ännu en antydd linje skulle undersökas, borde ökas med sammanlagdt 43,000 kronor.

Innan jag går att vidare yttra mig angående ifrågavarande järnvägsplaner, torde jag böra i korthet redogöra för hvad som förekommit i ett med järnvägsförslaget Dalarne—Bohuslän i viss mån sammanhängande ärende angående sökt koncession å järnvägsanläggning med normal spårvidd från Orsa till Stöa vid gränsen mellan Sverige och Norge, hvarifrån järnvägen på norskt område skulle fortsättas till Elverums station å Hamar-Trondhjemsbanan.

Ansökning om
koncession å
järnväg
Orsa—Stöa.

I den underdåniga koncessionsansökningen, hvilken den 3 juni 1901 till Kungl. Maj:t ingafs från verkställande direktören för Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag kaptenen W. Bäckström, ordförandena i Orsa, Särna, Transtrands, Wåmhus och Älfdalens socknars kommunalstämmor, ordföranden och vice ordföranden i Söderhamns stadsfullmäktige m. fl. personer i Kopparbergs och Gäfleborgs län, hafva sökandena anført, att det sedan lång tid tillbaka försports en liflig önskan att få till stånd en mellanriksbana från Söderhamn öfver Orsa och Älfdalen till Norge, hvarest Elverums järnvägsstation ansetts bäst lämpa sig till ändpunkt för banans norska del. Utom befintlig järnväg därförån åt norr till Trondhem och åt väster till Hamar, vore järnväg beslutad att byggas från Elverum till Flisens station, hvarifrån en bredspårig järnväg vore färdig till Kristiania. Af den ifrågasatta mellanriksbanans svenska del funnes redan järnväg från Söderhamn öfver Bollnäs till Orsa, så att endast sträckan Orsa—Stöa återstode till en längd af 113 kilometer, därför kostnaderna enligt ett sedermera ingifvet kostnadsförslag för järnvägen beräknats till 4,595,000 kronor.

Vid sammanträde inför Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län för afgifvande af yttrande rörande den ifrågasatta järnvägen hafva tillstädeskomna sockenombud och enskilda personer nästan enhälligt förklarat sig anse järnvägen skola blifva af nytta och betydelse för de delar af länet, som densamma skulle komma att genom-

löpa; och har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i nämnda län, som varit af samma åsikt, tillstyrkt koncessionsansökningen.

Däremot hafva, med undantag af chefen för generalstaben, som ur uteslutande militär synpunkt förordat ansökningen, och chefen för fortifikationen, samtliga öfriga i ärendet hörda myndigheter — nämligen stadsfullmäktige i Göteborg, Vänersborg, Karlstad och Gäfle, Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus, Älfsborgs, Värmlands och Gäfleborgs län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen — afstyrkt bifall till koncessionsansökningen. Af de enskilda järnvägsförvaltningar, som i ärendet yttrat sig, hafva dels Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag, med hänsyn till den ökade trafikinkomst bolagets järnväg såsom en del af den föreslagna mellanriksbanan skulle tillföras genom densammans tillkomst, förordat ansökningens beviljande, dels ock Orsa—Härjeådalens och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag förklarar sig icke hafva något att erinra mot att ansökningen bifölles, hvaremot Mora—Älfdalens, Mora—Vänerns, Bergslagernas och Gäfle—Dala järnvägsaktiebolag ansett koncessionsansökningen icke böra beviljas.

Bland de skäl af mera allmänt intresse, som anförts till stöd för den ifrågavarande koncessionsansökningens afstyrkande, torde i främsta rummet böra framhållas det ogynnsamma inflytande järnvägen ansetts komma att utöfva på den svenska handeln i förhållande till den norska. Den rika utveckling i kommersiellt och industriellt hänseende, som genom den nya järnvägen säkerligen komme att uppstå inom Väster Dalarne, skulle nämligen till väsentlig del icke komma det egna landet till godo. Alstren från dessa traktens vidsträckta skogar och sannolikt uppblomstrande stenindustri komme med all säkerhet att hufvudsakligen vinna afsättning i Norge eller exporteras öfver norsk hamn, och såsom en följd däraf komme äfven importen till Väster Dalarne att söka sig väg öfver Norge. Ett stort och viktigt handelsområde inom landets gränser skulle således afskiljas från det öfriga landet och detta torde ur nationalekonomisk synpunkt vara så betänkligt, att endast synnerligen tvingande omständigheter kunde försvara en anordning, som skulle hafva ett dylikt förhållande till följd.

Vidare har det påvisats, att betydelsen af att genom ifrågavarande järnväg åstadkomma en transitoled från hamn vid Östersjön till Kristiania i afsevärd mån skulle minskas däraf, att densamma komme att bestå af ej mindre än tre olika banor inom Sverige och två inom Norge.

Slutligen har det framhållits, att en järnväg, som satte Väster

Dalarna i omedelbar förbindelse med det norska järnvägsnätet, skulle såväl inverka menligt på en del närbelägna, i förlitande på bestående förhållanden anlagda järnvägar, som ock väsentligen försvåra åvägbringandet af en förbättrad farled mellan Vänern och Kattegat samt omintetgöra eller åtminstone för längre tid undanskjuta möjligheten att åstadkomma den ur allmänt och lokalt intresse synnerligen viktiga järnvägsförbindelsen Dalarne—Bohuslän, hvilken skulle kunna i större utsträckning än Orsa—Stöabanan tillgodose äfven Väster Dalarnes behof af utfartsvägar.

Hos Kungl. Maj:t har jämväl gjorts underdånig framställning om anläggande af en statsbana från Murjeks järnvägsstation öfver Jokkmokk till Qvikkjokk, och har såsom stöd för denna framställning anförts, att den föreslagna järnvägen skulle komma att genomlöpa trakter med synnerligen rik tillgång på såväl malmer som vattenkraft. De utvecklingsmöjligheter, som denna landsdel ägde, kunde emellertid icke med fördel tillgodogöras, förrän den erhållit förbättrade kommunikationer, särskildt en järnväg med nu ifrågavarande sträckning. Om den föreslagna järnvägen komme till stånd, skulle dess tillvaro otvifvelaktigt snart nog gifva anledning till uppkomsten af en industri, hvilken kunde förväntas blifva både ekonomiskt och socialt af välgörande betydelse ej blott för de trakter, som närmast komme att af densamma beröras, utan jämväl för landet i dess helhet.

Järnvägsstyrelsen, som erhållit nådig befallning att i detta ärende afgifva yttrande, har i underdånigt utlåtande den 7 nästlidne januari hemställt att, då ännu icke vore afgjordt, huruvida den ifrågasatta inlandsbanan mellan Ströms vattudal och lämplig plats å Boden—Riksgränsen komme till stånd, än mindre hvilken sträckning densamma skulle erhålla, ifrågavarande underdåniga framställning för närvarande icke måtte föranleda någon åtgärd.

Sedan jag från järnvägsstyrelsen begärt uppgift, huruvida kostnaderna för förberörda af styrelsen ifrågasatta järnvägsundersökningar icke kunde nedbringas, har styrelsen, till närmare belysning af det i styrelsens underdåniga skrifvelse den 31 januari 1903 framställda kostnadsförslag och de förutsättningar, från hvilka detsamma utgått, uti den 13 februari 1904 afgifven skrifvelse meddelat, att styrelsen, med erfarenhet därom att af en eller annan anledning påyrkades, att äfven andra alternativa sträckningar än dem, som föreliggande undersökningsplaner upptoge, skulle undersökas och kostnadsberäknas, ansett sig böra i sitt

Framställning
angående an-
läggande af
statsbanan
Murjek—
Qvikkjokk.

Järnvägssty-
relsens nya
kostnadsberäk-
ningar för
undersök-
ningen.

förberörda förslag upptaga kostnaderna för fullständig undersökning samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg å ifrågavarande sträckning från Bohuslän till öfre Norrland icke obetydligt högre, än styrelsen skulle hafva gjort, om kostnadsförslaget endast varit ämnadt att afse de sträckningar, som undersökningen enligt styrelsens förslag förklarats böra omfatta.

Om undersökningskostnaderna finge beräknas under förutsättning, att detaljerad undersökning, kostnadsförslag samt plan- och profilritningar fordrades endast för sådana sträckningar, hvilka styrelsen genom föregående okulära undersökningar funnit böra föredragas, hölle styrelsen före, att den detaljerade undersökningen med kostnadsförslag samt plan- och profilritningar kunde utföras för 125 kronor per kilometer, hvarjämte den föregående utförligare okulära undersökningen finge antagas kräfva 12 kronor per kilometer.

I sammanhang därmed ville styrelsen framhålla, att, om undersökning af andra än nyssnämnda sträckningar komme att erfordras, kostnaderna därför måste täckas antingen med medel, som Kungl. Maj:t i hvarje särskildt fall skulle vilja anvisa, eller genom de personers försorg, som påkallat undersökningen.

Under berörda förutsättning hade styrelsen beräknat kostnaderna för järnvägsundersökning m. m. sålunda:

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

	Transport kr. 155,600: —
med alternativer vid Dalasjö och Mårdsjön, 560 kilometer å 125 kr.	» 70,000: —
Hamnutredningar	» 30,000: —
Trafikutredningar äfvensom vissa utredningar angående en del enskilda järnvägar	» 24,000: —
	<hr/>
	summa kr. 279,600: —
	eller afrundadt till » 280,000: —

Den minskning i kostnader, som styrelsen sålunda förmenade kunna beräknas, finge, beträffande sträckningen från gränsen mellan Västerbottens och Norrbottens län till linjens ändpunkt i norr sin förklaring, utom af nyssnämnda nya beräkningsgrund, jämväl däraf, att vid den okulära undersökning, som för utrönande af den ur militär och teknisk synpunkt fördelaktigaste sträckning för en järnväg mellan Ströms vattudal och lämplig punkt å statsbanan Boden—Riksgränsen bandirektören Groth m. fl. efter nådigt förordnande under sommaren år 1903 företagit, och hvarom undersökningsförrättarne utarbetat förberörda redogörelse, det blifvit utrönt, att terrängförhållandena å förstnämnda sträckning vore betydligt gynnsammare, än man före berörda undersökning haft anledning förutsätta, och att transportsvårigheterna därstädes icke vore fullt så stora, som styrelsen, med erfarenhet från i dylika trakter förut utförda undersökningar, föreställt sig.

Att kostnaderna per kilometer för den ifrågasatta inlandsbanans södra del, i motsats till hvad man kunnat förmoda, måste beräknas lika högt som för dess nordligare belägna del berodde, förutom på det i förenämnda underdåniga skrifvelse den 31 januari 1903 anförda förhållandet, därpå att, då något topografiskt kartarbete uti erforderlig skala och med angifvande af en större mängd höjder på sjöar m. m. icke förelåge beträffande en afsevärd del af de trakter banan skulle genomgå, systematiskt planlagda och noggrannt genomförda barometriska höjdbestämmingar måste utföras för sådana trakter, jämväl på nödvändigheten att i Bohuslän och vissa delar af Dalsland verkställa noggranna undersökningar för utrönande af markens bärighet.

Därest Kungl. Maj:t funne skäligt att föreslå innevarande års Riksdag att för undersökningarna för den ifrågaställda s. k. inlandsbanan i dess helhet anvisa förberörda belopp 280,000 kronor, syntes jämväl böra föreslås, att af detta belopp anvisades

för år 1905.....	100,000 kronor,
» » 1906.....	97,000 »
» » 1907.....	83,000 »

dock med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf anslaget för år 1905 förskottsvis under år 1904 af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor.

För den händelse berörda anslag beviljades, samt en del af det för år 1904 erforderliga belopp kunde få tagas i anspråk i början af nästkommande juni månad, vore det styrelsens afsikt att utföra ifrågasvarande utredning och undersökning efter följande plan, nämligen

Under år 1904:

Okulär undersökning:

Sveg—Ströms vattudal,
Malung—Sveg.

Påbörjande af detaljerad undersökning:

Strömstad—Lelången,
Uddevalla—Ödeborg—Lelången,
Lysekil—Ödeborg.

Under år 1905:

Afslutande af detaljerad undersökning:

Strömstad—Lelången,
Uddevalla—Ödeborg—Lelången,
Lysekil—Ödeborg.

Okulär och detaljerad undersökning:

Lelången—Malung.

Påbörjande af ifrågakämda hamnutredningar.

Under år 1906:

Detaljerad undersökning:

Malung—Sveg,
Sveg—Ströms vattudal.

Afslutande af berörda hamnutredningar.

Påbörjande af erforderliga trafikutredningar äfvensom vissa utredningar angående en del enskilda järnvägar.

Under år 1907:

Detaljerad undersökning:

Ströms vattudal—Näsberg.

Afslutande af förenämnda trafikutredningar m. m.

Skulle däremot Kungl. Maj:t finna skäl att till detta års Riksdag aflåta proposition om anslag allenast för utredning rörande delen bohuslänska kusten—Sveg af ifrågavarande järnvägsförbindelse, syntes styrelsen, att det för ändamålet erforderliga beloppet, omkring 153,000 kronor, borde äskas sålunda:

För år 1905 93,000 kronor, däraf 18,000 kronor behöfde af styrelsen förskottsvis disponeras under år 1904, samt under år 1906 60,000 kronor, och syntes, under förutsättning att anslaget endast lämnades för sistnämnda sträcka, undersöknings- och utredningsarbetena böra för rättas efter denna plan:

Under år 1904:

Okulär undersökning:

Malung—Sveg.

Påbörjande af detaljerad undersökning:

Strömstad—Lelången,

Uddevalla—Ödeborg—Lelången,

Lysekil—Ödeborg.

Under år 1905:

Afslutande af detaljerad undersökning:

Strömstad—Lelången,

Uddevalla—Ödeborg—Lelången,

Lysekil—Ödeborg.

Okulär och detaljerad undersökning:

Lelången—Malung.

Påbörjande af ifrågaställda hamnutredningar.

Under år 1906:

Detaljerad undersökning:

Malung—Sveg.

Afslutande af berörda hamnutredningar.

Erforderliga trafikutredningar äfvensom vissa utredningar angående en del enskilda järnvägar.

Efter nådig remiss har chefen för generalstaben den 27 februari 1904 afgifvit underdånigt utlåtande och därvid anfört följande.

Den af järnvägsstyrelsen afsedda järnvägslinjen utginge från Strömstad — eller Uddevalla — till Lelången samt därifrån öfver Karlanda

Chofens för
generalstaben
underdåniga
utlåtande den
27 februari
1904.

—Järnskog—Åmot och Fryksände till trakten af Malung, hvarifrån undersökningarna skulle föras vidare, dels öfver Transtrand och Lillherddal till Sveg, dels öfver Brintbodarne—Mora—Orsa till Sveg. Från Sveg skulle den så kallade inlandsbanan fortsätta antingen öster eller väster om Storsjön till Ströms vattudal samt därifrån, i enlighet med den under sistlidna års sommar af järnvägstjänstemän och generalstabs-officerare utförda okulära undersökningen, genom öfre Norrland till trakten af Näsbergs hållplats å Gellivarebanan. Jämte de nu anförda hufvudsträckningarna skulle undersökningen omfatta ett afsevärdt antal alternativa linjer, hvilka emellertid på frågans nuvarande ståndpunkt blott hade en ur försvarets synpunkt jämförelsevis underordnad betydelse.

Vid ett bedömande ur försvarssynpunkt af den sålunda angifna järnvägslinjen visade det sig, att densamma utgjordes af tre hufvuddelar af väsentligen olikartad militär betydelse. Dessa hufvuddelar vore sträckan Bohuslänska kusten—Malung, sträckan Malung—Sveg och sträckan Sveg—Ströms vattudal—Näsbergs hållplats.

Sträckorna Bohuslänska kusten—Malung och Malung—Sveg. Att anläggandet af en normalspårig järnväg från Strömstad eller Uddevalla genom västra Dalsland och Värmland till Malung i Dalarna skulle komma att medföra vissa militära fördelar, vore obestridligt. Dessa fördelar vore dock endast sådana, som tillskyndades försvaret af snart sagdt hvilken järnväg som helst och utgjordes hufvudsakligen af underlättad samling af värnpliktig personal samt utskrifna hästar och fordon vid mobilisering äfvensom af ökad tillgång på rullande materiel. De fördelar, som sålunda skulle komma mobiliseringen tillgodo, vore ej heller i lika mån påtagliga inom de olika områden, hvilka järnvägen skulle genomlöpa. Genom öppnandet af statsbanelinjen Uddevalla—Skee—Strömstad hade samlingen af de värnpliktige från Bohuslän afsevärdt underlättats, och någon ytterligare mera betydande förbättring i detta afseende syntes ej kunna väntas af den nu föreslagna järnvägen. Dalsland hade redan nu genom Bergslagernas järnvägar, Dalslands järnväg, Uddevalla—Lelångens järnväg och — sommartiden — genom trafiken på Lelången med flera sjöar kommunikationer, hvilka ur mobiliseringssynpunkt kunde anses goda. För sydvästra delen af Värmland skulle inlandsbanan för visso medföra en hastigare samling af de värnpliktige, ehuru äfven där Glafs fjorden och Säffle kanal i förbindelse med Bergslagernas järnvägar under sommartiden på ett någorlunda tillfredsställande sätt förmedlade de behöfliga transporterna. För samling af Jösse härads värnpliktige m. m. stode redan nu nordvästra

stambanan till förfogande, under det trafiken på Frykensjöarna åtminstone sommartiden gjorde samma tjänst inom Fryksdals härad. Under förutsättning att den föreslagna järnvägen skulle komma att öfvergå Klarälven i trakten af Ekshärad, syntes densamma ej heller för denna älddals värnpliktige kunna medföra någon väsentligen hastigare samling, enär Ekshärad endast vore omkring 2 mil aflägsset från Edebäcks station å Nordmark—Klarälvens järnväg. Hvad slutligen anginge sträckan mellan Klarälvens dalgång och Malung vid Västra Dalälven, saknade densamma all betydelse för mobiliseringen, alldenstund Mora—Vänerns järnvägs redan färdiga bibana Brintbodarne—Limedsforsen hade en för ändamålet fördelaktigare sträckning. Den föreslagna järnvägen Bohuslänska kusten—Malung syntes sålunda i sin helhet endast vintertiden komma att medföra några väsentliga fördelar för mobiliseringen.

Af större vikt för denna skulle däremot utan tvifvel vara den föreslagna alternativa linjen från Malung öfver Transtrand och Lillherrdal till Sveg, hvilken komme att genomlöpa trakter, hvilka nu vore i verklig saknad af för inkallelsen gynnsamma kommunikationer.

Den förbättring af de västliga gränstrakternas kommunikationer, som ur mobiliseringssynpunkt kunde vara önskvärd, syntes emellertid, med hänsyn till mobiliseringsorternas läge, på ett i vissa fall fördelaktigare sätt kunna vinnas genom en fortsättning i nordlig eller nordvästlig riktning af redan befintliga järnvägslinjer än genom en helt och hållet ny, med riksgränsen jämnlöpande längdbana. Faran för att fredstrafiken genom tvärbanorna skulle ledas öfver till Norge, hvilken fara syntes utgöra järnvägsstyrelsens förnämsta motiv för det föreliggande järnvägsförslaget, syntes lätt kunna afvärjas genom att vid nya järnvägsanläggningar i dessa trakter tillse, att den nordliga eller nordvästliga riktning, som med hänsyn till de topografiska förhållandena äfven syntes för de ifrågavarande anläggningarna mest naturlig, städe blefve bibehållen. Att den föreslagna järnvägen Strömstad—Malung—Sveg skulle vara i stånd att aflägsna den påpekade faran syntes ej med visshet kunna härledas ur den föreliggande utredningen.

I fråga om nämnda järnvägslinjes betydelse såsom en i sammanhang med järnvägsnätet i öfrigt stående transportled för färdigmobiliserade truppafdelningar till en blifvande krigsskådeplats, gjorde den föreslagna järnvägens riktning ej densamma ägnad för transporterande af trupper, vare sig från de västliga delarna af Sverige eller från Norge till mellersta Sveriges östra kust. Däremot kunde densamma, ställd i samband med den norrländska inlandsbanan vare sig genom Mora—Vänerns, Gäfle—Dala och Orsa—Härjeådalens järnvägar eller

genom en ny linje öfver Transtrand—Lillherrdal till Sveg, tänkas underlätta trupptransporter från södra och mellersta Sverige till Norrland.

Utginge man från antagandet, att Sveg i en framtid kunde komma att blifva utgångspunkt ej blott för den s. k. norrländska inlandsbanan, utan äfven för tvärbanor vare sig till Ljusdal, Östavall eller Ånge å norra stambanan, syntes man icke kunna undgå att tillerkänna den föreslagna linjen Bohuslänska kusten—Malung—Lillherrdal—Sveg en afsevärd betydelse för försvaret af mellersta Norrland.

Annorlunda ställde sig förhållandena, om man utginge från antagandet att under en afsevärdt lång framtid den norrländska inlandsbanan komme att utgöra den enda tänkbara fortsättningen af banan Bohuslänska kusten—Malung—Sveg. På grund af de under sistlidna års sommar utförda okulära undersökningarna vore man numera berättigad antaga, att denna sistnämnda bana kunde och borde byggas på ett sådant sätt, att densamma i fråga om trafikförmågan kunde i hufvudsak jämföras med flertalet af statens järnvägar i södra och mellersta Sverige. För att kunna draga full nytta af denna den norrländska inlandsbanans trafikförmåga vore det nödvändigt, att äfven dess tillförsellinjer söderifrån ägde samma egenskaper i trafikhänseende. En undersökning af det redan befintliga järnvägsnätet gäfvade emellertid vid handen, att från Göteborg och till Falun en dylik bana funnes att tillgå i Bergslagens järnvägar, men att både den Gäfve—Dala järnvägsaktiebolag tillhörande linjen Falun—Rättvik—Orsa, den ännu delvis under byggnad varande linjen Orsa—Sveg och Mora—Vänerns järnvägs linjer Malung—Brintbodarne samt Brintbodarne—Mora vore att hänföra till en lägre klass. Under förutsättning att den föreslagna järnvägen Bohuslänska kusten—Malung—Lillherrdal—Sveg åtminstone från korsningen med nordvästra stambanan vore afsedd att byggas lika trafikkräftig som flertalet nu trafikerade statsbanor, skulle densamma sålunda kunna sägas fylla ett viktigt militärt behof. Så vore emellertid icke fallet. Enligt järnvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 31 januari 1903 kunde nämligen linjen Strömstad—Malung endast i riktningen från Malung till Strömstad byggas med maximi-motlutningar af 1:100, medan densamma däremot i riktningen Strömstad—Malung, d. v. s. i den riktning, i hvilken de lastade trupptågen vid trupptransporter till Norrland skulle framföras, måste erhålla motlutningar af 1:80.

Då Kungl. Maj:t redan den 12 september 1900 beviljat Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag koncession å normalspårig järnväg från Orsa till Sveg, hvilken järnväg numera till större delen vore färdigbyggd, ville det för öfrigt synas, som om förslag till anläggande af

en ny järnvägslinje till Sveg på endast omkring 30 kilometers afstånd från denna knappast skulle hafva utsikt att inom öfverskådlig tid blifva förverkligadt.

Under dylika omständigheter syntes det ur militär synpunkt tillsvare fullt tillräckligt för åstadkommande af en genom hela landet löpande förstklassig inlandsbana att åtgärder vidtoges för höjande af trafikförmågan hos järnvägslinjerna Falun—Orsa och Orsa—Sveg till samma trafikklass som Bergslagernas järnvägar och den föreslagna norrländska inlandsbanan.

Emellertid kunde den föreslagna järnvägen Bohuslänska kusten—Malung—Sveg, vare sig densamma leddes öfver Transtrand—Lillherddal eller öfver Brintbodarne—Mora, äfven om den erhöle en svagare trafikförmåga än hvad förut förutsatts, anses äga ett betydande militärt intresse, om den blott medförde en afsevärd vägvinst i förhållande till nu befintliga banor. Detta vore dock icke förhållandet. Bergslagernas järnvägars linje Göteborg—Kil—Herrhult i förening med Mora—Vänerns järnvägs linje Herrhult—Mora, Gäfle—Dala järnvägs linje Mora—Orsa samt Orsa—Härjeådalens järnväg erbjöde nämligen en förbindelseled mellan Bohuslänska kusten och Sveg, hvars längd åtminstone ej öfverstege den nu föreslagna linjens.

Då slutligen något behof att för ökande af de normalspåriga järnvägarnas rullande materiel förorda den ifrågavarande järnvägsanläggningen ej för närvarande syntes föreligga, framhölles:

att hvad anginge linjen Bohuslänska kusten—Malung i och för sig eller betraktad i samband med linjen Malung—Brintbodarne—Mora—Orsa några militära skäl af större betydelse ej kunde för dess anläggning företes;

att linjen Malung—Transtrand—Lillherddal—Sveg i och för sig skulle medföra vissa afsevärda fördelar ur mobiliseringssynpunkt;

att den genomgående linjen Bohuslänska kusten—Malung—Lillherddal—Sveg endast under förutsättning att från sistnämnda ort en tvärförbindelse med norra stambanan komme till stånd, kunde tillmätas något större värde för trupptransporter till en blifvande krigsskådeplats;

att emellertid de nu påvisade militära fördelarna ej vore af sådan art, att deras tillgodoseende i någon mån borde tillåtas föranleda åsidosättandet af andra viktigare kommunikationsintressen; samt

att en undersökning af möjligheten att höja trafikförmågan hos linjerna Falun—Orsa och Orsa—Sveg under vissa omständigheter syntes vara af nöden.

Sträckan Sveg—Ströms vattudal—Näsbergs hållplats. Om den af järnvägsstyrelsen förordade undersökningen för en genomgående längdbana från Bohuslänska kusten till Sveg endast i fråga om linjen Orsa—Sveg kunde äga något större militärt intresse, så vore detta däremot desto mera fallet i fråga om linjen Sveg—Ströms vattudal—Näsbergs hållplats, hvilken för försvaret af öfre Norrland hade en betydelse, som näppeligen kunde öfverskattas, i hvilket afseende erinrades om den ökade betydelse Norrbotten under de senaste årtiondena vunnit, en betydelse, som förvisso ytterligare komme att stegras och hvarur äfven de för öfre Norrlands försvar erforderliga åtgärderna med nödvändighet komme att härflyta. Som den viktigaste af dessa åtgärder syntes utan allt tvifvel byggandet af en för anfall från kusten fullt tryggad förstklassig järnväg kunna betecknas; och syntes det vara en angelägenhet af den allra största vikt, att en dylik järnväg komme till stånd så snart sådant vore möjligt. Då järnvägsförslaget Sveg—Ström—Näsberg innebure en, som det syntes, tillfredsställande lösning af denna viktiga försvarsfråga, syntes de i samband med detsamma stående undersökningarna, i motsats till undersökningen af linjen Bohuslänska kusten—Sveg vara af sådan betydelse, att de utan dröjsmål borde verkställas.

Emellertid angåfve järnvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 31 januari 1903 sin afsikt vara att, därest det begärda anslaget för undersökningar blefve beviljadt, i första rummet låta utföra dessa å sträckan Strömstad—Malung och först därefter utsträcka dem till linjen Sveg—Ströms vattudal—Näsberg. Genom ett dylikt förfarande skulle emellertid de förberedande undersökningarna för den enligt generalstabschefens tanke viktigaste af alla nu föreliggande järnvägsfrågor komma att undanskjutas till förmån för en järnvägsanläggning, hvars ringa behöflighet för försvaret nyss påvisats och hvars nödvändighet för de kulturella intressena ej syntes på ett öfvertygande sätt framgå ur den föreliggande utredningen. Om, såsom man på grund af järnvägsstyrelsens plan för undersökningarnas anordnande kunde hafva skäl att förmoda, afsikten vore att i en framtid företaga själfva järnvägsanläggningen i samma ordning som undersökningarna, vore det fara värdt att, sedan linjen Bohuslänska kusten—Malung med en beräknad kostnad af 34 miljoner kronor blifvit fullbordad, landets ekonomiska kraft blifvit så hårdt anlitad, att hvarje tanke på realiserandet af den för Norrlands såväl kultur som försvar så viktiga inlandsbanan måste till en aflägsen framtid undanskjutas.

På grund af hvad sålunda framställts har chefen för generalstaben anhållit:

att, därest det af järnvägsstyrelsen begärda anslaget blefve beviljad, detta måtte, med ändring af järnvägsstyrelsens förslag till undersökningarnas anordnande, ske på sådant sätt, att detaljerad undersökning af sträckan Sveg—Ströms vattudal—Näsbergs hållplats företoges, innan motsvarande arbeten å linjen Strömstad—Malung komme till utförande, samt

att, om den förstnämnda undersökningen gäfvade vid handen, att den norrländska inlandsbanan kunde byggas så, att dess trafikförmåga blefve jämförlig med flertalet af statsbanorna i södra och mellersta Sverige, den följande undersökningen äfven måtte omfatta möjligheten att uppbringa trafikförmågan hos järnvägslinjerna Falun—Orsa och Orsa—Sveg till motsvarande höjd.

Det sällspordt lifliga intresse, hvarmed frågan om en järnväg från Bohusläns västkust till öfre Dalarne omfattats inom de landskap den skulle genomgå och särskildt inom de trakter, som skulle komma att utgöra banans omedelbara trafikområde, har sin närmaste förklaringsgrund i det behof, dessa trakter äga af en gen utfartsväg till västerhafvet. Men en dylik järnväg kan dessutom, efter hvad erfarenheten från liknande håll förut ofta visat, antagas komma att utefter hela sin längd utbreda odling, där sådan saknas, och väcka till lif de möjligheter till utveckling af handel, industri och andra näringar, som i vissa af dessa på tidsenliga förbindelser vanlottade och därför otillgängliga trakter ännu hållas bundna, hvarjämte den därstädes trots nämnda brist redan påbörjade verksamheten skulle kunna i vidsträcktare mån än nu är fallet komma svensk företagsamhet till godo. En järnväg med den utsträckning som den ifrågasatta torde dock svårligen kunna komma till stånd på enskild väg, och för öfrigt synes äfven dess stora fosterländska betydelse och de allmänna intressen, som knyta sig vid en dylik banas anläggande, fordra, att densamma, om den skall komma till stånd, från början tages om hand af staten. Den första grundläggande åtgärden eller en fullständig och detaljerad undersökning, som innefattar en sakkunnig och opartisk utredning om den från det allmännas synpunkt så väl som för de särskilda orternas intressen lämpligaste hufvudriktningen af banan i dess olika delar, och på hvilken undersökning sedermera frågan om anläggningens ändamålsenlighet i dess helhet kommer att bero, bör således anordnas genom statens försorg.

I enlighet med denna uppfattning har äfven Kungl. Maj:t i frågans tidigaste skede, med tillmötesgående af anhållan från enskilda personer,

som visat sitt intresse genom tillskjutande af medel för ändamålet, be- myndigat järnvägsstyrelsen att låta verkställa de förberedande okulära undersökningarna, dock med uttryckligt förbehåll af obundenhet i af- seende å beredande af statsanslag till banans utförande. Resultatet af dessa förberedande undersökningar måste betecknas såsom gynnsamt och har äfven, såsom af det föregående framgår, föranledt framställ- ningar om en fullständig undersökning på statens bekostnad af den ifrågasatta järnvägen.

Samtidigt därmed har tanken på banans fortsättning norrut trängt sig fram. Förutom de mera lokala intressen, som äfven i denna del af landet måste rikta sig på ett underlättande af vidt skilda och i sin utveckling nödtvunget efterblifna orters förbindelse med hvarandra och på deras däraf beroende framåtskridande i kulturellt och ekonomiskt hänseende, tillkommer här den särskildt viktiga militära synpunkt, från hvilken krafvet på anläggande förr eller senare af en inre järnväg genom Norrland gjort sig starkt gällande. Hvad jag förut sagt om statens förhållande till undersökning af en järnväg Dalarne—Bohuslän och dess möjliga anläggande gäller naturligtvis i ännu högre grad om järnvägs- förbindelsens fortsättning genom det inre af landet upp till vår nord- ligaste tvärbana.

På de skäl jag här framhållit och med stöd af hvad för öfrigt förekommit i detta ärende anser jag mig därför böra tillstyrka på- börjande af åtgärder för en fullständig undersökning för en järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt dess fortsättning genom Härjedalen och Jämtland öfver Ströms vattendal till statsbanan Gellivare—Riksgränsen.

Jag tillåter mig dock här betona, att genom en dylik på statens bekostnad föranstaltad undersökning staten ingalunda får anses hafva utfäst sig att såsom en omedelbar följd af denna förberedande åtgärd äfven sätta i verket byggandet af en sådan bana. Efter min åsikt måste nämligen i detta fall, såsom jag äfven förut antydt, undersök- ningens uppgift tillsvidare blifva endast att lämna en ledning vid be- dömandet af frågan, huruvida en järnväg af den utsträckning som ifrågasatts lämpligen bör af staten anläggas, om den därför erfor- derliga, säkerligen högst betydande kostnaden motsvaras af landets ekonomiska krafter och om anledning förefinnes därtill, att skälig af- komst af järnvägen må kunna emotses.

Såsom af den föregående redogörelsen framgår, har behofvet af förbättrade kommunikationer för Väster Dalarne med dess värdefulla skogar och förutsättningar för en afsevärd stenindustri framkallat tan-

ken jämväl på anordnande af ett system af tvärbanor till norska trafikleder. Ett dylikt system, hvaraf den af mig särskildt omnämnda järnvägen mellan Orsa och Stöa synes hafva hunnit närmast sitt förverkligande, kan onekligen erbjuda stora fördelar både i ekonomiskt och strategiskt hänseende. Det kan dock, efter min mening, icke motsvara den vida större betydelsen hos en järnväg, som genom åvägbringande af en förening med stora sträckor af det öfriga landet fastare tillknyter ifrågavarande landsdels ekonomiska förbindelser med hela fäderneslandet och slutligen lämnar den beaktansvärda förmånen af en under alla förhållanden obehindrad utfartsväg till västerhafvet. Jag anser därför att, innan frågan om anordnandet af tvärbanor öfver gränsen företages till pröfning, utredning bör verkställas rörande den järnväg, som skulle gå uteslutande öfver svenskt område och hvarigenom för öfrigt det förefintliga behovet skulle i betydligt större utsträckning tillgodoses. Först sedan en sådan utredning kommit till stånd, blir det möjligt att tillförlitligt bedöma, huruvida de omförmälda tvärbanorna böra komma till stånd och hvilken riktning de lämpligen böra erhålla. Då emellertid medel åtminstone till något af dessa företag redan lära finnas till förfogande, är det af vikt, att den nu ifrågasatta utredningen ej fördröjes. Häri ligger äfven till en del anledningen, hvarför jag anser, att denna undersökning bör börja med den södra delen af järnvägen. För en sådan anordning af undersökningsarbetena talar emellertid i än högre grad en annan viktig omständighet. Vid bestämmandet af ordningen för de olika delarnas undersökning ställer sig helt naturligt såsom därför afgörande den ordning, i hvilken själfva järnvägen kan tänkas en gång böra byggas. I sådant afseende måste man, efter min åsikt, taga hänsyn därtill, att den sydligare delen af järnvägen, såsom betydligt kortare än delen norr därom, kräfver mycket mindre kostnader. Dessutom förefinnes i de trakter den kommer att genomskära redan ett ganska afsevärdt trafikbehof, som af förut nämnd anledning kan förväntas tämligen snart visa stegring, och till följd däraf har man anledning beräkna, att denna järnvägsförbindelse skall nästan omedelbart lämna en någorlunda god afkastning.

I sådant afseende tillåter jag mig meddela några uppgifter, som förekomma i den af ingenjören Winell i sammanhang med undersökningarna gjorda trafikberäkningen, hvilken dock endast upptagit sådan trafik, som har afseende på banans eget lokala trafikområde. Hänsyn har äfven tagits till, att en del trafik komme att tillhöra andra järnvägs- eller sjötrafikleder. Hvad beträffar godstrafiken, är densamma upptagen till 352,780 ton med en inkomst af 2,229,200 kronor. Af de

varuslag, för hvilka tillfredsställande specifikationer kunnat göras, märkas såsom de viktigaste: trävirke 159,750 ton, trämassa 13,300 ton torr och 31,600 ton våt, pappersved 20,000 ton, träkol 30,000 ton, ved 15,000 ton, papper 5,500 ton, sten 5,000 ton, stenkol 2,700 ton, råg, hvete, korn 9,550 ton, hafre 6,590 ton, potatis och rotfrukter 5,260 ton, hö och halm 8,780 ton o. s. v. Persontrafiken beräknas lämna en årlig inkomst af 257,000 kronor, hvartill kommer posttrafik med 49,000 kronor och andra inkomster (åkdon, djur m. m.) 61,000 kronor. Sammanlagda inkomsten af trafiken å banans lokala trafikområde skulle således enligt denna beräkning uppgå till 2,596,000 kronor om året. Driftkostnaderna äro beräknade till 1,619,000 kronor om året, hvadan den årliga nettobehållningen skulle utgöra 977,000 kronor. Om detta belopp ökas med den beräknade inkomsten af den nya trafik, som genom banan skulle tillföras de redan befintliga statsbanorna, eller 154,000 kronor, skulle totalsumman 1,131,000 kronor representera statens järnvägars trafikvinst å den föreslagna banan. Denna vinst svarar mot 3,3 % af det till 34,000,000 kronor beräknade anläggningskapitalet.

Men utom den rena lokaltrafiken, som denna trafikberäkning afser, skulle, enligt ingenjören Winells mening, kunna påräknas en betydande trafik jämväl till och från andra områden, till hvilkas järnvägsnät banan komme att mer eller mindre direkt anknytas.

Såsom allmänt omdöme uttalar därför ingenjören Winell, att goda möjligheter finnas för, att tillfredsställande afkastning på det erforderliga anläggningskapitalet skulle kunna vinnas.

Detta torde däremot knappast blifva förhållandet med inlandsbanans nordligaste delar, hvilka, måhända med undantag af sträckningen till Ström, antagligen för en mycket lång tid framåt skulle komma att gifva en blott obetydlig inkomst, i förhållande till de dryga anläggningskostnaderna. Jag tror då att, när det gäller ett järnvägsföretag af denna vidtomfattande beskaffenhet, man bör med den största försiktighet afväga de ekonomiska möjligheterna för dess förande till ett lyckligt slut. Ehuru jag till fulla inser den stora betydelse, som inlandsbanan i dess nordligaste delar äger för vårt försvar, och hvilken, såsom chefen för generalstaben synnerligen starkt betonar, gör anläggningen af dessa delar i första hand önskvärd, har jag dock funnit de af mig angifna skälen för banans påbörjande söderifrån väga tyngre. Med denna uppfattning anser jag nu allenast böra äskas anslag för undersökning af sträckan Bohuslän—Sveg; och kan jag för min del gilla den plan järnvägsstyrelsen för en sådan undersökning senast afgifvit.

Mot de kostnadsberäkningar, som vid den senast afgifna planen

uppgjorts för en sådan undersökning, har jag icke något att erinra, likasom ej heller mot den föreslagna fördelningen af anslaget på de för arbetet beräknade åren. Härvid tillåter jag mig dock foga några upplysningar, som jag ansett mig böra inhämta från järnvägsstyrelsen. Såsom af berörda arbetsplan framgår, har för detaljerad undersökning af delarna Uddevalla—Lelången och Malung—Brintbodarne—Mora—Orsa—Sveg, i hvilka sträckor af en blifvande inlandsbana redan nu för trafik öppnade eller under byggnad varande järnvägar kunna tänkas komma att uppgå, beräknats samma belopp per kilometer, som för de delar, där detta ej är fallet.

I afseende härå har nu järnvägsstyrelsen meddelat, att vid öfverläggning mellan chefen för generalstaben och styrelsen angående, bland annat, frågan om hvad som i tekniskt hänseende vore att iakttaga vid den af Kungl. Maj:t anbefallda förberedande okulära undersökningen för inlandsbanans sträckning mellan Ströms vattudal och lämplig punkt å Gellivarebanan, bestämts, att maximistigningen icke borde öfverstiga 10 : 1,000, så vida brantare stigning icke betingades af kostnadshänsyn, samt att minsta kurvradie skulle vara 400 meter. I undersökningsförrättarnas redogörelse framhölles, att brantare stigning än 10 : 1,000 ej synts någonstädes behöfva användas och ej heller mindre kurvradie än 400 meter, utom vid en enda plats, där en kurvradie af 300 meter af kostnadsskäl ansetts böra ifrågasättas.

I den af civilingenjören Winell aflämnade redogörelsen för de af honom på uppdrag af styrelsen under åren 1900—1902 verkställda undersökningarna och utredningarna angående järnvägsförslaget Dalarne—Bohuslän hade visserligen föreslagits att medgifva motlutningar af 12,5 : 1,000 från Bohuslän till Dalarne — motlutningar från Dalarne till Bohuslän ansågos ej behöfva öfverstiga 10 : 1,000 — och kurvradier af 300 meter, men styrelsen hölle före, att för hela inlandsbanan borde i tekniskt afseende gälla de förutsättningar, som uppställts för förenämnda okulära undersökning mellan Ströms vattudal och Gellivarebanan.

Enligt hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvarade handlingar hade de järnvägar, som kunde tänkas komma att uppgå i en blifvande inlandsbana, längre stigningar, som vore brantare än 10 : 1,000, och minimikurvradier, sålunda:

Uddevalla—Lelångens järnväg (smalspårig):

Stigning 16,67 : 1,000 — 3,350, 3,150, 2,700, 2,600, 1,050, 700 och
500 meter,
» 16,50 : 1,000 — 2,200 meter,
» 12 : 1,000 — 550 meter,
Minimikurvradié — 180 meter;

Malung—Brintbodarne—Mora:

Stigning 16,67 : 1,000 — 5,360, 4,600, 1,500 och 700 meter,
» 12,5 : 1,000 — 1,600, 1,200, 1,200, 650 och 500 meter,
» 11,11 : 1,000 — 2,500 meter,
Minimikurvradié — 300 meter;

Mora—Orsa:

Stigning 12,5 : 1,000 — 1,000, 700 och 550 meter,
Minimikurvradié — 400 meter;

Orsa—Sveg:

Stigning 14 : 1,000 — 17,300 (med ett horisontalplan vid ungefär midten
af lutningen på 450 meter), 9,000, 4,500, 1,200, 750, 700 och
700 meter,
Minimikurvradié — 400 meter;

Malung—Limesforsens järnväg:

Stigning 12,5 : 1,000 — 1,000 och 500 meter,
Minimikurvradié — 600 meter.

Enär styrelsen, såsom nyss nämnts, ansåge, att inlandsbanan borde, där ej kostnaderna lade allt för stora hinder i vägen, erhålla en maximistigning af 10 : 1,000 och en minimikurvradié af 400 meter, måste utan tvifvel, beträffande förenämnda järnvägar, omfattande undersökningar utföras för att utröna, huruvida möjlighet förefunnes att erhålla nyssnämnda maximistigning och minimikurvradié, och hade styrelsen därför funnit det nödvändigt att vid upprättande af kostnadsförslag för undersökning af inlandsbanan upptaga undersökningskostnaderna för dessa delar af densamma till lika belopp som för banan i öfrigt, dock med frändragande af kostnad för okulärundersökning.

Skulle emellertid vid den okulära undersökningen Malung—Tran-

strand—Lillherrdal—Sveg visa sig, att denna linje är lämpligare än linjen Malung—Brintbodarna—Mora—Orsa—Sveg, för hvilken till följd af de å denna sträcka delvis redan färdigbyggda järnvägarna någon vidare okulär undersökning icke påkallas, kommer naturligtvis detaljerad undersökning af sistnämnda sträcka icke att äga rum, utan det därför beräknade kostnadsbeloppet att användas för den i sådant fall i stället erforderliga detaljerade undersökningen af förstnämnda sträcka.

Slutligen har löjtnanten L. Sparr på särskildt uppdrag under oktober månad 1903 företagit okulärundersökning för framdragande af inlandsbanan från Fiskarheden i Dalarne till Tönningån i Härjeådal, och har hans redogörelse för denna undersökning blifvit mig tillställd.

Järnvägsstyrelsen, som på min anmodan yttrat sig jämväl härom, framhåller, att redogörelsen uppgifvit, att den undersökta linjesträckningen förutsatte en maximistigning af 16 : 1,000, men därvid tillagt, att vid en detaljerad undersökning denna stigning möjligen kunde nedbringas till 14 : 1,000, hvilket emellertid skulle medföra såväl förlängning af stigningarna och banan i dess helhet som ock ökning af arbetena å densamma. Som styrelsen på grund af beskaffenheten af de undersökningsarbeten, som Sparr under senare åren utfört för styrelsens räkning, icke tvekade att godtaga de resultat, till hvilka han genom sin undersökning i förevarande afseende kommit, och följaktligen för sträckningen Fiskarheden—Tönningån skulle få räkna med en afsevärdt brantare maximistigning än styrelsen, af förut anfördt skäl, ansåge böra förekomma å den eventuellt blifvande inlandsbanan, syntes det styrelsen icke förefinnas anledning att vid nu ifrågasatta undersökning taga i betraktande sistnämnda sträckning. Skulle emellertid Kungl. Maj:t finna godt förordna, att hänsyn därvid skulle tagas till denna sträckning, kräfdes för okulär undersökning af densamma ett belopp af 2,500 kronor.

Det synes mig emellertid icke heller vara skäl att för närvarande utsträcka undersökningen äfven till denna af löjtnanten Sparr alternativt ifrågasatta linjen.

I sitt första yttrande har järnvägsstyrelsen upptagit jämväl kostnad för undersökning af landsvägar, som skulle anläggas utmed järnvägen, där sådana vägar ej förut finnas; och har utredning af det behof af sådana vägar, som ur militär synpunkt förefunnes, jämväl verkstälts vid den okulära besiktning af sträckan Näsberg—Ströms vattudal, som sistlidne sommar verkstälts. Då emellertid i detta sammanhang icke synes böra förekomma frågan om andra vägar än de materialvägar, som för järnvägsbyggnadens utförande äro af nöden, lär någon särskild post för undersökning af landsväg icke böra beräknas.

På grund af hvad sålunda förekommit hemställer jag, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normal-spårig järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt därifrån till Sveg i Härjeådalen, bevilja ett anslag af 153,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 93,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 18,000 kronor.

Till denna af statsrådets öfriga närvarande ledamöter tillstyrkta hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall; och skulle proposition af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo:

Otto Croneborg.

Karta
angivande ifrågasatta sträckningar för.
Jen s.k. Inlandsbanan
från boksländska kusten till Sellivarebanan.

Skala 1:1500000
0 10 20 30 40 50 km



