

## N:o 107.

Ank. till Riksd. kansli den 9 maj 1904, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckta förslag om anvisande af anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.*

(R. A.)

I en till Riksdagen den 11 sistlidne mars aflåten proposition (n:o 48) har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt därifrån till Sveg i Härjeådalén, 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.

I anledning af denna proposition hafva följande motioner blifvit inom Riksdagen väckta:

af herr *K. Bohnstedt*, motionen n:o 57 i Första Kammaren, hvaruti hemställts, att Riksdagen måtte besluta att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar

*Bih. till Riksd. Prot. 1904. 4 Saml. 1 Afd. 71 Häft. (N:o 107.)* 1

jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan Sveg öfver Ströms vattudal till lämplig punkt på Gellivarebanan, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 131,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att af ofvannämnda belopp under innevarande år af tillgängliga medel utanordna den del, hvartill förhållandena föranledde;

af herrar *J. Olofsson* och *S. J. Enander*, motionen n:o 258 i Andra Kammaren, hvaruti föreslagits, att Riksdagen med afslag å Kungl. Maj:ts proposition n:o 48 i hvad den afser anslag till undersökningar för en järnväg från bohuslänska kusten till Sveg, ville för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan Sveg i Härjedalen och lämplig punkt vid Ströms vattudal i Jämtland med alternativ öster och väster om Storsjön, hvilken bana sedan borde fortsättas till lämplig punkt å Gellivarebanan, bevilja ett anslag af 50,000 kronor att utgå för år 1905, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf nämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 20,000 kronor;

af herrar *A. Bergström* och *G. Olsén*, motionen n:o 59 i Första Kammaren, med hemställan, att Riksdagen vid beviljande af medel till undersökning för en inlandsbana i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts proposition, behagade besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, det dessa medel så användas, att undersökningsarbetet samtidigt bedrifves på bandelarna norr och söder om Sveg, samt att vid undersökningen afseende fästes vid dels bandrift med elektricitet, dels att banan, såvidt utan olägenhet kan ske, förläggas intill inlandsvattendrag, som äro eller kunna tänkas blifva segelbara, till fördel för staten med afseende på trafikförhållandena;

samt af herr *I. von Stapelmohr* m. fl., motionen n:o 61 i Första Kammaren, och af herr *A. F. Burman* m. fl., motionen n:o 266 i Andra Kammaren, i hvilka båda motioner sammanställande föreslagits, att, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan, Riksdagen ville besluta dels att för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor och därpå på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor, dels ock att undersökningen skall på-

börjas och fortgå samtidigt på bandelen söder om Sveg och på bandelen norr om samma plats, så att om möjligt undersökningsarbetena å bandelarna kunna ungefärligen vid samma tid avslutas.

I sammanhang härmed har utskottet jämväl till behandling förehaft en af herrar *D. Persson* i Tällberg och *O. A. Ericsson* i Ofvannmyra inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 133, hvaruti hemställts, att Riksdagen måtte besluta, att undersökning skulle verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en järnväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar till Sveg i Härjedalen, eventuellt Östersund och Ström, samt för ändamålet anvisa ett förslagsanslag af 50,000 kronor.

Af det i den kungl. propositionen åberopade statsrådsprotokollet får utskottet här meddela följande.

Uti en den 11 maj 1900 till Kungl. Maj:t ingifven skrift hade vice konsuln *W. T. Lundgren* i Strömstad jämte tio andra ledamöter af Riksdagens Andra Kammare från Göteborgs och Bohus, Älfsborgs, Värmlands och Kopparbergs län anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes uppdraga åt järnvägsstyrelsen att på sökandenas bekostnad låta verkställa förberedande undersökningar och utredningar för en normalspårig 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, Frykdals och Älfsdals härad till Malung eller möjligen till Vansbro eller annan närbelägen station å Mora—Vänerns järnväg. Därjämte hade sökandena förbundit sig att till bestridande af de med ifrågavarande undersökningar och utredningar föränade kostnader ställa ett belopp af 6,000 kronor till järnvägsstyrelsens förfogande mot redovisningsskyldighet.

*Ansökningar  
om under-  
sökning för  
järnväg  
Dalarne —  
Bohuslän.*

Efter det järnvägsstyrelsen däröfver afgifvit utlåtande, hade Kungl. Maj:t genom bref den 15 juni 1900 bemyndigat 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 medgäfv; men hade Kungl. Maj:t tillika förklarat, 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 hade järnvägsstyrelsen i skrifvelse till Kungl. Maj:t af den 4 maj 1901 anmält, 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, förbundit 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 hade järnvägsstyrelsen hemställt 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 medgäfvé, omfatta jämväl den ifrågasatta järnvägens förbindelse med lämplig exporthamn i Bohuslän.

Denna järnvägsstyrelsens framställning hade af Kungl. Maj:t genom bref den 24 maj 1901 bifallits under enahanda förklarande som i kungl. brefvet den 15 juni 1900.

I statsrådsprotokollet meddelas vidare, att Värmlands läns landsting i en af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i nämnda län med skrifvelse den 26 september 1902 till Kungl. Maj:t öfverlemnad skrift anhållit, att Kungl. Maj:t tacktes, 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.

Därefter hade 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.

Vidare hade Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Jämtlands län i en till Kungl. Maj:t ingifven skrifvelse af den 15 december 1902 an-

hållit, att Kungl. Maj:t tacktes 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 fortsättas till lämplig punkt på Gellivarebanan.

Uti infordradt, den 31 januari 1903 till Kungl. Maj:t afgifvet utlåtande hade järnvägsstyrelsen, med tillkännagifvande att de i berörda kungl. 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.

*Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 januari 1903.*

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 landsdelarne 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, Ång, norr om Bohlsjöarna, Långevall 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 Frykensjöarnas norra ända. Norr om Torsby blefve järnvägens läge i väsentlig mån beroende utaf valet af anknytningspunkt med Mora—Vänerns järnväg, hvilken anknytningspunkt Winell tänkt sig förlagd antingen till Malungs station eller till trakten af Fors, beläget omkring 1 mil ofvanför Malung vid den påbörjade förlängningen Malung—Limedsforsen af Mora—Vänerns järnväg. Uti förra fallet eller med Malung såsom anknytningspunkt hade undersökts två alternativ, det ena gående från Torsby i hufvudsakligen östlig riktning till trakten af Ekshärads kyrka och därifrån följande Klarälvens dalgång till Stackrud samt vidare upp efter Halgås och Kölens dalgångar förbi Näsberg, Lisskogsåsen, Glimsjön och Vallsjön till Malung, och det andra gående från Torsby norrut förbi Vågsjöfors 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 maximolutningen 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 hade därefter yttrat sig beträffande de i förut omförmälda skrifvelsen 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 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 näringslivets 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 ifrågavarande 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 lifligare rörelsen ökade penningetillgången;

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 förkolning m. m. lämpliga affallsprodukter och hvars virke af smärre dimensioner för närvarande icke kunde i saknad af tidsenliga kom-



munikationer komma till användning, samma produkter och virke skulle kunna i väsentlig mån tillgodogöras; samt

att genom de ökade tillfällen 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 ifrågakädda 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 ombyggnad till normalspårig järnväg af Uddevalla—Lelångens järnväg, dels för erforderliga kompletteringar och förbättringar af ej mindre sistnämnda järnväg än äfven öfriga till allmän trafik upplåtna bansträckor, dels ock för fullbordande af järnvägarne Orsa—Sveg och Malung—Limesforsen. Förenämnda uppdrag syntes styrelsen jämväl böra omfatta nödiga trafikberäkningar för bedömande, såvidt 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 Lillherredal samt mellan Fogelsjö och Sveg, tillhoppa omkring 13 mil.

På grund af hvad styrelsen sålunda anför, hade styrelsen hemställt att, därest Kungl. Maj:t skulle finna godt att i anledning af de nu ifrågavarande framställningarna uppdraga åt styrelsen att gå i författning om verkställande på statens bekostnad af fullständiga undersökningar samt om upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan lämplig punkt i Dalarne och hamnplats å bohuslänska kusten, Kungl. Maj:t tacktes 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, på sätt å sid. 14 i statsrådsprotokollet närmare angifves, approximativt beräknat desamma till sammanlagdt 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 Lule älf belägen punkt å stambanan genom öfre Norrland, hade styrelsen vidkommande Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Jämtlands län framställning rörande järnväg från Sveg till Ströms vattudal anfört 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 emellertid frågan om denna järnväg icke vore så utredd, att densamma kunde omedelbart för Riksdagen framläggas, funne sig styrelsen för närvarande sakna anledning att tillstyrka bifall till den af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i berörda 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 Härjeådalens 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 Hednorets station å stambanan genom öfre Norrland. Från Östra Jerfojaure skulle linjen fortsätta norr om Malmesjaure öfver Stenträsk till Vuolerim samt därifrån antingen söder om Porsiforsen 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, på sätt å sid. 16 i statsrådsprotokollet närmare angifves, till sammanlagdt 312,500 kronor, 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 noggrant genomförda barometrisk höjdbestämningar 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.

Okulär  
undersökning  
af järnväg  
från Ströms  
vattudal till  
statsbanan  
Boden—  
Riksgränsen.

Sedan, enligt hvad vidare i statsrådsprotokollet meddelats, 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, hade Kungl. Maj:t genom särskilda 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. Fogelmarck, 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 verkställdes, hade järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben med skrifvelse den 20 januari 1904 till Kungl. Maj:t öfverlämnat en af undersökningsförrättarne till järnvägsstyrelsen ingifven, af kartor åtföljd redogörelse för resultatet af undersökningen, hvaraf följande blifvit i statsrådsprotokollet framhållet:

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 krafven 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-Kadnejaure, 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 Vindelälfvens 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 älvens utflöde ur Stor-Uman. Efter att 2 kilometer väster om Dalasjö by hafva korsat landsvägen till Vilhelmina, skulle linjen följa utmed Ångermanälvens östra strandsluttning 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 inemot Vilhelmina hade förutom sträckningen öfver Kasker undersökts en östligare linje öfver Afvaviken med anslutning till hufvudlinjen vid Gubbergets östra sluttning 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 ansevärd 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, hade undersökningsförrättarne slutligen yttrat sig i fråga om kostnaderna för utförande af fullständig undersökning med tillhörande kartor, ritningar och kostnadsberäkningar för järnvägen, och hade 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.

Sedan departementschefen från järnvägsstyrelsen begärt uppgift, huruvida kostnaderna för förberörda af styrelsen ifrågasatta järnvägsundersökningar icke kunde nedbringas, hade styrelsen, till närmare belysning af det i styrelsens 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 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.

*Järnvägsstyrelsens nya kostnadsberäkningar för undersökningen.*

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 kräva 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—Lillherredal—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 med alternativer vid Dalasjö och Mårdsjön, 560 kilometer à 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: —	

Därest Kungl. Maj:t funne skäligt att föreslå innevarande års Riksdag att för undersökningarna för den ifrågakämda 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 ifrågavarande utredning och undersökning i enlighet med en å sid. 26 i statsrådsprotokollet intagen plan.

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 bära förättas efter en plan, som finnes intagen å sid. 27 i statsrådsprotokollet.

Efter remiss hade chefen för generalstaben den 27 februari 1904 till Kungl. Maj:t afgifvit utlåtande och därvid anført följande.

Den af järnvägsstyrelsen afsedda järnvägslinjen utginge från Strömstad — eller Uddevalla — till Lelången samt därifrån öfver Karlanda —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 standpunkt 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 obestriddligt. 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 Frykensäjarna 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 älfvals 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 Lillherredal 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, städse blefve bibehållen. Att den föreslagna järnvägen Strömstad—Malung—Sveg skulle vara i stånd att aflägsna den påpekade faran syntes ej med vissnhet 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, Gäfve—Dala och Orsa—Härjedalens 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 norr-

ländska inlandsbanans trafikförmåga vore det nödvändigt, att äfven dess tillförsellinjer söderifrån ägde samma egenskaper i trafikhänseende. En undersökning af det redan befintliga järnvägsnätet gafve emellertid vid handen, att från Göteborg och till Falun en dylik bana funnes att tillgå i Bergslagernas järnvägar, men att både den Gefle—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—Härjeådalens 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—Lillherrdal 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, Gefle—Dala järnvägs linje Mora—Orsa

samt Orsa—Herjeådalens 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—Lillherrdal—Sveg i och för sig skulle medföra vissa afsevärda fördelar ur mobiliseringssynpunkt;

att den genomgående linjen Bohuslänska kusten—Malung—Lillherrdal—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 under-

sökningarna 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 skrivelse 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 beviljadt, 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 gåfve 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.

Slutligen har föredragande departementschefen för egen del yttrat följande:

*Departementschefens  
yttrande.*

»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 svårlign 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, bemyndigat järnvägsstyrelsen att låta verkställa de förberedande okulära undersökningarna, dock med uttryckligt förbehåll af obundenhet i afseende å beredande af statsanslag till banans utförande. Resultatet af dessa förberedande undersökningar måste betecknas såsom gynnsamt och har äfven, såsom af det föregående framgår, föranlett framställningar 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 järnvägsförbindelsens fortsättning genom det inre af landet upp till vår nordligaste tvärbana.

På de skäl jag här framhållit och med stöd af hvad för öfrigt förekommit i detta ärende anser jag mig därför böra tillstyrka påbörjande af åtgärder för en fullständig undersökning för en järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt dess fortsättning genom Härjeådalens och Jämtlands 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 antydtt, undersökningens uppgift tillsvidare blifva endast att lämna en ledning vid bedömandet af frågan, huruvida en järnväg af den utsträckning som ifrågasatts lämpligen bör af staten anläggas, om den därför erforderliga, säkerligen högst betydande kostnaden motsvaras af landets ekonomiska krafter och om anledning förefinnes därtill, att skälig afkomst 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 tanken 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 behofvet 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. Härei 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 där-af 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. Driftskostnaderna 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 järn-

vägars 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 fullo 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.»

Hvad departementschefen härefter anført afser hufvudsakligen de uppgjorda kostnadsberäkningarna för undersökningen; och får utskottet beträffande denna del af anförandet hänvisa till sid. 36—39 i statsrådsprotokollet.

Med afseende å de skäl, som blifvit anförda till stöd för de i ofvan omförmälda motioner framställda yrkandena, tillåter sig utskottet att hänvisa till själfva motionerna.

---

Såsom af det vid den kungl. propositionen fogade statsrådsprotokollet inhämtas, har föredragande departementschefen uttalat sig för att en fullständig undersökning på statens bekostnad verkställes ej

blott för den i själfva propositionen nämnda järnvägen från bohuslänska kusten till Sveg i Härjeådalen utan äfven för en bansträckning från Sveg öfver Ströms vattudal till statsbanan Gellivare—Riksgränsen. Berörda undersökning borde emellertid enligt departementschefens mening börja med förstnämnda, sydligare bana, och detta hufvudsakligen af den anledning, att det syntes departementschefen vara skäl antaga, att denna bana först skulle kunna komma till utförande, då densamma ansåges kräfva afsevärdt mindre anläggningskostnader och därjämte förväntades komma att lämna bättre afkastning på det nedlagda kapitalet än den norrländska inlandsbanan.

Det synes emellertid utskottet ingalunda vara ådagalagdt, att den omförmälda järnvägen Bohuslänska kusten—Sveg är af den betydelse, att staten bör direkt inskrida för att bringa densamma till utförande. Utskottet vill påpeka, att en stor del af de områden, denna bana skulle genomgå, redan är jämförelsevis väl försedd med kommunikationer samt att för andra delar af områdena i fråga järnvägsförbindelse i många fall torde kunna på enskild väg beredas genom utsträckning af det nu förefintliga järnbanenätet. Om sålunda enligt utskottets mening staten icke har anledning att af hänsyn till orternas behof af förbättrade kommunikationer taga denna bananläggning om hand, så torde detta ej heller få anses vara påkalladt af militära skäl. Såsom framgår af det utlåtande, chefen för generalstaben afgifvit i ärendet, kan nämligen denna bana icke tillmätas något större värde för försvaret, och de militära fördelar, som under vissa förutsättningar skulle kunna dragas af densamma, äro, enligt hvad generalstabschefen uttryckligen förklarar, ej af sådan art, att deras tillgodoseende i någon mån bör tillåtas föranleda åsidosättandet af andra viktigare kommunikationsintressen. Under sådana förhållanden har utskottet icke funnit skäl tillstyrka, att undersökningar genom statens försorg nu igångsättas rörande omförmälda järnväg. Med afseende å den järnvägsförbindelse från Siljansbanans ändpunkt vid Insjön till Sveg och eventuellt därifrån till Östersund och Ström, om hvars undersökning förslag framstälts i herrar Perssons och Ericssons ofvan nämnda motion, har utskottet velat påpeka, att den söder om Sveg belägna delen af denna kommunikationsled icke synes vara att betrakta annat än såsom en alternativ sträckning för en del af den i Kungl. Maj:ts proposition omförmälda banan Sveg—Bohuslänska kusten. I enlighet med utskottets nyss uttalade mening bör sålunda icke heller sagda järnvägssträcka Sveg—Insjön nu blifva föremål för undersökning.

Hvad åter angår den ifrågasatta järnvägen från Sveg norrut öfver Ströms vattudal fram till Gellivarebanan, är det för utskottet uppenbart, att synnerligen stora allmänna intressen knyta sig till en dylik banas anläggande. Såväl i statsrådsprotokollet som i de väckta motionerna har den norrländska inlandsbanans betydelse i olika hänseenden med styrka framhållits. Sålunda har påpekats, att den skulle komma att genomskära vidsträckta delar af vårt land, hvilka hittills varit helt och hållet i saknad af tidsenliga kommunikationer, men som ägde rika naturtillgångar i skogar, mineralfyndigheter och vattenfall m. m., samt att genom banans tillkomst dessa tillgångar skulle kunna med fördel tillgodogöras och landsdelarnes utveckling i ekonomiskt och kulturellt hänseende i hög grad främjas. Härtill kommer såsom det kanske viktigaste att, enligt hvad chefen för generalstaben framhållit, banan måste anses vara af mycket stor betydelse för vårt försvar, som genom densamma skulle beredas väsentliga fördelar.

Hvad med afseende å den norrländska inlandsbanan blifvit anfördt synes utskottet vara af den vikt, att staten icke bör underlåta att föranstalta om en fullständig undersökning rörande denna bana. Såsom af departementschefen framhållits, får ett beslut om verkställande på statens bekostnad af sådan undersökning dock icke i någon mån anses innebära, att staten skulle hafva utfäst sig att äfven anlägga banan. Med hänsyn till ifrågavarande järnvägsföretags art och omfattning lärer detsamma visserligen icke kunna tänkas komma till stånd annat än genom statens försorg. Men de kostnader, som utförandet af detta företag skulle kräfva, äro under alla förhållanden så betydande, att man väl har anledning sätta i fråga och taga under noggrann ompröfning, huruvida icke landets ekonomiska krafter skulle för detta ändamål alltför hårdt tagas i anspråk. Vid detta förhållande och med hänsyn jämväl därtill att de under senaste åren byggda statsbanorna blifvit betydligt dyrare i anläggning än som beräknats i de för dem uppgjorda kostnadsförslagen, har utskottet ansett sig böra framhålla vikten af att i detta fall en så vidt möjligt tillförlitlig utredning förebringas såväl rörande kostnaderna för anläggningen, som ock beträffande den afkomst, som under olika förutsättningar i fråga om järnvägens sträckning anses kunna af densamma beräknas. Vid den af utskottet förordade undersökningen för järnvägen bör i anledning häraf icke endast eller hufvudsakligen de tekniska och militära synpunkterna vinna beaktande, utan därjämte — på sätt skedde vid de utredningar, som under 1850- och 1860-talen verkställdes rörande vissa ifrågasatta järnvägsanläggningar — upplysningar inhämtas och framläggas i fråga om vederbörande

orters befolkningsförhållanden, odlingslägenheter, skogs- och mineraltillgångar, vattenfall, kommunikationer och öfverhufvud alla de omständigheter, som kunna anses vara eller i en närmare framtid blifva af betydelse för trafiken å järnvägen. I de af herr Bohnstedt samt af herrar Bergström och Olsén väckta motionerna har framhållits, huru som järnvägen särskildt genom beröringen med de stora norrländska sjöarna och vattendragen skulle blifva af mycket stor betydelse för befordrande af kommunikationerna inom landets nordligare delar och att densamma i följd däraf jämväl skulle vinna ett delvis mycket vidsträckt trafikområde, hvilket i vissa fall skulle kunna utan allt för stora kostnader ytterligare utvidgas genom kanaliseringsarbeten och upprensning af farleder. Äfven åt dessa förhållanden bör enligt utskottets mening behörig uppmärksamhet ägnas vid den ifrågasatta undersökningen för järnvägen; och på det hela bör denna undersökning utföras med den noggrannhet och i den omfattning, att man på grund af densamma kan med säkerhet bedöma, huru företaget ekonomiskt skulle komma att ställa sig.

I anledning af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa,

att, med afslag af Kungl. Maj:ts förevarande proposition, Riksdagen, i anledning af ofvan omförmälda, af herr Bohnstedt, af herrar Olofsson och Enander, af herrar Bergström och Olsén, af herrar von Stapelmohr m. fl. och Burman m. fl. samt af herrar Persson och Ericsson väckta motioner, må, för verkställande af fullständiga undersökningar af den omfattning, som här ofvan angifvits, rörande en normalspårig järnväg från Sveg i Härjeådalen öfver Ströms vattudal till lämplig punkt å statsbanan Gellivare—Riksgränsen, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 131,000 kronor.

Stockholm den 9 maj 1904.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---

### Reservationer:

af herrar *F. E. Pettersson*, *G. Olsén* och *C. J. Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

»att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt de af herrar von Stapelmohr m. fl. och Burman m. fl. i ämnet väckta motionerna, må besluta dels att för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor, dels ock att undersökningen skall påbörjas och fortgå samtidigt på bandelen söder om Sveg och på bandelen norr om samma plats, så att om möjligt undersökningsarbetena å bandelarna kunna ungefärligen vid samma tid afslutas.»

af herr *D. Persson*, som ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»Såsom af det vid — — — (se utskottets yttrande här ofvan) — — — — andra viktigare kommunikationsintressen. Under sådana förhållanden har utskottet icke funnit skäl tillstyrka, att undersökningar genom statens försorg nu igångsättas rörande omförmälda järnväg, helst då, så vidt utskottet kunnat bedöma, en billigare och till landets centralare delar ledande utfartsväg synes stå att vinna genom det af herrar *D. Persson* och *Ollas A. Ericsson* i deras omförmälda motion framställda förslag, hvilket utskottet sålunda anser sig böra förorda.

Hvad åter angår — — — — (se utskottets yttrande här ofvan) — — företaget ekonomiskt skulle komma att ställa sig.

I anledning af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa,

att, med afslag af Kungl. Maj:ts förutvarande proposition, Riksdagen, i anledning af ofvan omförmälda, att herr Bohnstedt, af herrar Olofsson och Enander, af herrar Bergström och Olsén, af herrar von Stapelmohr m. fl. och Burman m. fl. samt af herrar Persson och Ericsson väckta motioner, må, för verkställande af fullständiga undersökningar af den omfattning, som här ofvan angifvits, samt för upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normal-spårig järnväg från Siljansbanans ändpunkt vid Insjön öfver Leksand, Rättvik, Boda och Öre samt Sveg i Härjedalen öfver Ströms vattudal till lämplig punkt å statsbanan Gellivare—Riksgränsen, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 180,000 kronor.»

af herrar friherre *J. T. Gripenstedt* och *H. R. Törneblad*; samt af herr *Sjö*.

---

Herr *P. Olsson* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.

---