

N:o 149.

Ank. till Riksd. kansli den 22 maj 1907, kl. 11 f. m.

*Utlåtande i anledning af ej mindre Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan dels ock för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal, än äfven i ämnet väckta motioner.* (R. A.)

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition, n:o 162, har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

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

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

Förberörda belopp 83,000 kronor är afsedt att användas till följande ändamål:

|  |                           |
|--|---------------------------|
| till definitiv undersökning af en linje från Gubbträsk norr om Ume älf öfver Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure jämte en sträckning mellan Jäknajaure och Plassakårtje   | kr. 33,000: —             |
| till definitiv undersökning af en linje Suoppatjaure —Näsberg .....  | » 8,000: —                |
| till okulära undersökningar af en linje öfver Storholmen i öfre ändan af Volgsjön inom Vilhelmina socken .....   | » 1,000: —                |
| till okulära undersökningar af vissa sträckningar inom Härjedalen och södra delen af Jämtland .....  | » 3,000: —                |
| till fortsatta utredningar, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggning af bibanor ..... | » 38,000: —               |
|  | <hr/> Summa kr. 83,000: — |

I anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning hafva följande motioner blifvit väckta:

*n:o 77* i Första Kammaren af herr *A. Bergström* m. fl. och *n:o 273* i Andra Kammaren af herr *J. E. Biesert* m. fl., i hvilka motioner, som äro lika lydande, yrkats,

att Riksdagen måtte bifalla hvad Kungl. Maj:t föreslagit i proposition *n:o 162* beträffande anslag för ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, men däremot på af motionärerna anförda skäl förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i samma proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal;

*n:o 276* i Andra Kammaren af herr *A. Jonsson* i Lycksele, med hemställan,

att Riksdagen måtte för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, hvilka undersökningar jämväl böra omfatta anläggningen af en bibana från lämplig punkt å norra stambanan öfver Lycksele kyrkoby till lämplig punkt å inlandsbanan, på extra stat för år 1908 bevilja 103,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp;

*n:o 278* i Andra Kammaren af herr *L. J. Carlsson* i Malmberget, i hvilken motion yrkats,

att det i Kungl. Maj:ts proposition n:o 162 äskade anslaget af 8,000 kronor för undersökning af en linje Suoppatjaure—Näsberg icke måtte af Riksdagen bifallas;

samt n:o 80 i Första Kammaren af herr *H. E. Montgomery*, hvilken därvid till en början såsom sin mening anført, att därest de västra gränstrakternas kommunikationsbehof genom bibanor vederbörligen tillgodosåges, inlandsbanans södra sträckning från Sveg till västerhafvet icke vore behöffig, då man dels mellan Sveg och Västerhafvet redan ägde en gen förbindelse, nämligen sträckan Sveg—Orsa—Mora—Herrhult—Göteborg, dels ägde tvänne relativt lätt realiserbara möjligheter att erhålla än genare förbindelser, antingen genom byggande af en bana från Deje station å Bergslagsbanan öfver Morkärnshyttan till Rämens station å Mora—Vänerns järnväg, hvilken järnväg skulle afsevärdt förkorta den nyssnämnda utfartsvägen, eller ock genom anläggande af en järnväg mellan Kristinehamns ändstation å Mora—Vänerns järnväg till Töreboda station å västra stambanan, då sträckan Orsa—Mora—Kristinehamn—Töreboda—Göteborg skulle utgöra den äskade förbindelseleden. Genom det senare förslaget skulle samtidigt äfven det östra Värmlands och öfre Dalarnes behof af förbättrad järnvägsförbindelse med Västergötland vederbörligen tillgodoses.

Genom inköp af Orsa—Sveg, Orsa—Mora, Mora—Vänerns och Bergslagernas järnvägar, eventuellt med kombination af en järnvägsanläggning mellan Deje och Råmen, eller alternativt genom ett inköp af de tvänne förstnämnda järnvägarna, kombineradt med byggandet af en järnväg Kristinehamn—Töreboda, erhöle staten en järnväg, som satte inlandsbanan norr om Sveg i gen förbindelse icke blott med Göteborgs hamn å västkusten utan äfven med Kristinehamns och, därest det förra alternativet valdes, äfven Åmåls hamn vid Vänern, hvarigenom samtidigt äfven skulle lösas det i samband med frågan om fördjupningen af Trollhätte kanal stående viktiga spörsmålet om erhållande af en för statens intressen välbelägen Vänerhamn.

Under dylika förhållanden hade motionären ansett det vara högeligen önskvärdt, att den af regeringen äskade utredningen beträffande bibanor i nämnda landsdelar så lades, att den icke allenast komme att omfatta ifrågavarande bibanor i och för sig eller i kombination med en eventuell ny längdbana utan äfven komme att klargöra dessa bibanors inflytande å nyssberörda redan befintliga eller lätt realiserbara utfartsvägen från Sveg och öfre Dalarne till västerhafvet.

Endast i det fall att utredningen gäfves en dylik omfattning, syntes det motionären blifva Riksdagen möjligt att bilda sig en klar uppfatt-

ning af den ur statssynpunkt lämpligaste och ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste lösningen af frågan om det öfre Dalarnes och Norrlands järnvägsförbindelse med västerhafvet.

På grund häraf och af hvad i motionen i öfrigt anförts förordade denne motionär, att den begärda utredningen äfven måtte ställa de till undersökning föreslagna bibanorna i förhållande till de af motionären påpekade redan befintliga utfartsvägarna mellan Orsa och västerhafvet och detta på sådant sätt, att beräkningar kunde framläggas

1) för trafik å nämnda bibanor eventuellt kombinerade med en ny tilltänkt statsbana samt å kostnaderna för samma banors byggande,

2) för trafik å utfartsvägen Sveg—Orsa—Mora—Herrhult—Göteborg, eventuellt med öfverbyggnad Deje—Rämen, kombinerad med samma bibanor, samt å kostnaden dels för byggandet af järnvägen Deje—Rämen, dels för förvärfvande åt statsverket af de enskilda järnvägarna Orsa—Sveg, Mora—Orsa, Mora—Vänern och Bergslagsbanan samt för dessa järnvägars komplettering,

3) för trafik å utfartsvägen Sveg—Orsa—Mora—Kristinehamn—Törnboda—Göteborg, kombinerad med samma bibanor, samt å kostnaden för byggandet af järnvägen Kristinehamn—Töreboda och för inköp af de enskilda järnvägarna Orsa—Sveg, Mora—Orsa och Mora—Vänern äfvensom för dessa sistnämnda järnvägars komplettering.

Under framhållande, hurusom en utredning med den af motionären föreslagna omfattning komme att kräfva större anslagsmedel än regeringen begärt, har motionären hemställt,

att Riksdagen måtte, för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan m. m. i öfverensstämmelse med hvad ofvan anförts, på extra stat för år 1908 bevilja utöfver det af regeringen begärda anslag af 83,000 kronor ytterligare 17,000 kronor, eller inalles 100,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

I förevarande ämne har jämväl i början af Riksdagen inom Andra Kammaren väckts en motion, n:o 142, hvaruti herr *P. Zimdahl* hemställt,

att Riksdagen måtte ingå till Kungl. Maj:t med underdånig begäran att i sin uti trontalet utlofvade nådiga proposition till årets Riksdag rörande inlandsbanans byggnad och riktning äska, att byggandet däraf ordnas så, att först dess norra del mellan Östersund och Gellivarebanan påskyndas med all kraft från båda nämnda punkter och fullbordas innan byggandet af dess sydliga sträckning, samt att banan gifves sådan riktning, som för landets utveckling och förkofran blir den bästa, och att sidobana utlägges där möjligen strategisk synpunkt så påfordrar.

Uti åberopade statsrådsprotokollet lämnas till en början en redogörelse för de åtgärder och undersökningar, som hittills vidtagits beträffande inlandsbanan. Af denna redogörelse inhämtas, att järnvägsstyrelsen i skrivelser till Kungl. Maj:t af den 28 februari och den 13 mars 1907 i fråga om de grunder, som tillämpats för banbyggnaden, anfört, bland annat, följande.

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

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

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

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

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

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

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

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

Med anledning af bestämmelser i Kungl. Maj:ts nådiga bref den 16 februari 1903 rörande tjänstledighet med bibehållen aflöning och reseersättning åt schaktmästare och materialvakter vid statens järnvägsbyggnader äfvensom i fråga om beredande af bättre bostäder och

anskaffande af böcker och tidningar åt de vid järnvägsbyggnaderna anställda arbetare hade beräknats vissa belopp, som med ledning af den erfarenhet, man i detta afseende vunnit vid den under byggnad varande statsbanan genom Bohuslän, och med hänsyn till de vidt skilda förhållanden, hvarunder olika delar af inlandsbanan skulle komma att byggas, upptagits till 20,000 å 50,000 kronor per miljon af öfriga anläggningskostnader.

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

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

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

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

Af statsrådsprotokollet inhämtas vidare, hurusom järnvägsstyrelsen i sin förberörda skrifvelse den 13 mars 1907 uttalat den åsikt, att ännu en del undersökningar beträffande inlandsbanan vore erforderliga, äfvensom att styrelsen i skrifvelse till Kungl. Maj:t den 9 april 1907 närmare redogjort för dessa ytterligare undersökningar och gjort framställning om anvisande af därför nödiga medel. Här om innehåller statsrådsprotokollet följande.

»Styrelsen har därvid till en början erinrat, att styrelsen i förstnämnda skrifvelse sagt sig hafva för afsikt att hos Kungl. Maj:t göra framställning att få definitivt undersöka dels en förut okulärt undersökt sträckning Rya fäbodan—Almän—Limesforsen—Laxvadet—Storåsen—Ransjöbodarne—Särnasjön—Sveg, dels ock en sträckning från någon punkt å den utstakade linjen närmast söder om Ångermanälven till lämplig

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 9 april 1907 rörande nya undersökningar.

anknytningspunkt i linjen norr om Dalasjö, hvilken linje styrelsen tänkt sig skola framdragas till Volgsjöns östra ända. Därefter har styrelsen vidare anført.

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

|   |               |
|---|---------------|
| undersökning af hamnlägen vid Risö-Raftö och Ellöse fjord .....   | kronor 20,000 |
| undersökning af hamnläge vid Uddevalla samt utredningar om kostnaderna för förvärfvande, ombyggnad och komplettering af Uddevalla—Lelångens järnväg ..... | » 27,000      |
| utredningar beträffande inlandsbanans ekonomiska bärighet .....   | » 40,000      |
| utredningar om elektrisk drift .....  | » 60,000      |
| samt  |               |
| öfriga linjeundersökningar jämte byråarbeten .....  | » 280,000     |
| eller sammanlagdt kronor 427,000.   |               |

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

I en af föreståndaren för styrelsens statistiska kontor upprättad promemoria beträffande den ekonomisk-statistiska undersökningen rörande inlandsbanan hade anförts, bland annat, att öfverjägmästarne i Skellefteå och Umeå distrikt äfvensom flera jägmästare i de till nämnda distrikt hörande revir påpekat, att inlandsbanan i den nu definitivt undersökta sträckningen genom Sorsele, Arjeplogs och delvis Jokkmokks socknar



skulle få ett allt för västligt läge och komma att ligga för nära barrskogsgränsen, samt att det därför ur skogshandteringens synpunkt vore fördelaktigt, om linjen från gränsen mellan Stensele och Sorsele socknar framdroges längs en östligare sträckning förbi Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure å den nu definitivt uppstakade linjen mellan Kasker och Jokkmokk. Enär de flottbara vattendragen i dessa trakter i allmänhet framrunne från nordväst mot sydost, skulle ifrågavarande del af banan med en sådan östligare sträckning, enligt nämnda skogsstatstjänstemäns åsikt, komma att behärska en skogsareal af omkring 534,000 hektar, i stället för 327,000 hektar med den nu definitivt undersökta västligare sträckningen öfver Kasker, äfvensom komma att skära de större vattendragen på för uppsamling af virke lämpligare ställen.

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

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

I sin skrifvelse den 13 sistlidne mars hade styrelsen vidare omförmält, *dels* att styrelsen efter hos Kungl. Maj:t gjord underdanig framställning att få verkställa definitiv undersökning af en sträckning

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

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

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

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

Med anledning af hvad sålunda anförts, har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte

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

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

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

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

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

Sedan Kungl. Maj:t den 22 mars 1907 anbefallt järnvägsstyrelsen att inkomma med definitivt förslag jämte kostnadsberäkning beträffande inlandsbanans sträckning mellan Östersund och Ulriksfors, afgaf styrelsen utlåtande i ämnet den 30 i samma månad. Styrelsen anförde därvid enligt åberopade statsrådsprotokollet hufvudsakligen följande.

»Linjen mellan Östersund och Ulriksfors ginge från Östersund väster och norr om Granbo till Indalsälven, som korsades i närheten af Litsnäset, och fortsatte öfver Långån förbi Lits kyrka till Härkan, som öfverginges nära dess utlopp. Härifrån löpte linjen väster om Häg-

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 30 mars 1907.

genås kyrka och Norderåsen samt vidare öster om Gulåstjärn förbi Munkflohögen längs Fyrån till närheten af Sikås by, korsade Sikåsån strax ofvanför dennas inflöde i Hammerdalssjön samt fortsatte förbi Gårflon och Losjön öster om Russfjärden till Ulriksfors, beläget vid Faxälvens utlopp ur Strömsvattnet. — Längden å denna linje vore 118,472 meter.

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

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

Emellertid hade styrelsen grundad anledning antaga, att beträffande delen Östersund—Ströms vattudal af sträckan Åsarne—Ströms vattudal trafikinkomsterna komme att ställa sig betydligt gynnsammare än för delen söder om Östersund, och att, då därjämte en afsevärd trafik kunde påräknas från Hoting och Dorotea och andra norr om Ströms vattudal belägna orter, bruttoinkomsterna för delen Östersund—Ströms vattudal torde komma att icke oväsentligt öfverstiga de för hela sträckan mellan Åsarne och Ströms vattudal beräknade. Då för en statsbana Östersund—Ströms vattudal driftkostnaderna antoges uppgå till omkring 3,500 kronor per år och kilometer, torde enligt styrelsens åsikt trafikeringen af banan ifråga icke böra medföra förlust för staten.

Såsom styrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 13 mars 1907 framhållit<sup>\*\*)</sup>, borde — oafsedt att direkt förbindelse mellan järnvägs- och

\*) Se sid. 62 i propositionen.

\*\*) Se sid. 64 i propositionen.

sjötrafiken erhöles på södra sidan om Russfjärden vid den så kallade Tännviken — ett bispår med lättare öfverbyggnad utläggas på statens bekostnad från Ulriksfors till Strömsund, hvilken plats nu utgjorde slutpunkten för sjötrafiken å Strömsvattnet och där farvattnet i följd af vattnets strömning torde vara isfritt afsevärdt längre tid än i Russfjärden. Berörda bispår skulle få en längd af 4 kilometer och hade beräknats kosta 162,000 kronor.

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

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

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

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

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

*att kostnadsfritt för densamma upplåta:*

*dels för all framtid:*

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

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

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

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

*dels under arbetets fortgång:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

eller tillhopa 10,862,000 kronor.

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

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

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

eller tillhopa 10,862,000 kronor;

och vore under sådan förutsättning erforderligt, att 500,000 kronor redan under innevarande år ställdes till styrelsens förfogande af

det anslagsbelopp å 2,000,000 kronor, hvilket borde af Riksdagen äskas för år 1908.

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

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

Statsrådsprotokollet innehåller härefter följande:

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

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

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

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



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

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

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

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

Dessa upprepade undersökningar och förslag utmärkte noggsamt det klart insedda *behofvet* af den nu ifrågaställda statsbanan. Att ansträngningarna ej ledt till önskad resultat, hade berott på bristande tillgångar. Det vore förnämligast de långa afstånden, som gjorde att kostnaderna i förhållande till folkmängd och tillgängliga penningmedel blefve alltför dryga för att kunna af ortsbefolkningen bäras. Med så mycken större glädje hälsades därför nu utsikten, att genom statsmakternas ingripande denna så länge åtrådda kommunikationsled skulle inom en nära ligande framtid komma till stånd.

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

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

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

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

I främsta rummet hade man i sådant afseende framhållit *skogstillgångarna*. Äfven om skogsmarken i norra Jämtland icke vore af fullt

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

Ett förhållande, som måste få stor betydelse med afseende på framkallande i järnvägens närhet af industriella anläggningar, vore den rika tillgången på *vattenkraft* i dessa trakter, hvilken kraft äfven kunde blifva till omedelbar nytta för järnvägen i form af drifkraft. Af vattenfall, som delvis tillhörde kronan, kunde nämnas Kattstrupsforsen, belägen i Indalsälven strax ofvan banans öfvergång af densamma, med ett hästkraftbelopp enligt vattenfallskommitténs utredning vid industriell medelvattenmängd af 4,400 à 5,500 hästkrafter, samt Hög- eller Högbroforsen i Härkan, likaledes i banans omedelbara närhet, med 1,121 hästkrafter. Enskilda tillhöriga mera betydande vattenfall inom banans rayon vore Hissmoforsen, Långforsen, Söreforsen, Skärhällsforsen, Medskogsforsen och Näfveredeforsen, belägna i Indalsälven och Härkan, med ett kraftbelopp, enligt för 1897 års utställning i Stockholm gjord utredning, af sammanlagdt 59,390 naturliga hästkrafter. Härtill komme några, som icke vore uppmätta.

Denna järnväg komme att till nästan hela sin längd falla inom det central-jämtska *silurområdet*, hvars mäktigaste del, den i norra Jämtland, den ginge nästan midt öfver. Detta område hade enligt professor A. G. Högboms geologiska beskrifning öfver Jämtland en jordmån,

hvilande på berggrund af fossilförande kalksten och lerskiffrar, af sällsynt godhet, som här redan framkallat en kultur vida öfverträffande hvad man kunde vänta i en så högländt och nordligt belägen trakt. Högbom, som eljest icke uttalat sig förmånligt om utsikterna för jordbruk i Norrland, sade dock om denna trakt att, om öfverhufvudtaget i norra Sverige en kolonisation af jordbrukare skulle hafva några utsikter för sig, syntes det jämtländska siluområdet med dess ansevärdade obrukade vidder erbjuda de gynnsammaste betingelser. Belägenheten på betydligt afstånd från fjällen innebure inom detta område jämförelsevis god trygghet mot nattfrosternas härjningar. Och jordbruket hade här den oskattbara fördelen af direkt tillgängliga jordförbättringsmedel, så att jorden vore lätt att bearbeta och relativt motståndskraftig mot ofördelaktig påverkan af såväl torka som nederbörd.

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

Rörande arealen af den odlingsmark, som komme att falla inom järnvägens mera direkta verkningsfär, vore Kungl. Maj:ts befallningshafvande icke i tillfälle att lämna några exakta uppgifter. För hela sträckningen af inlandsbanan från Åsarne till Ström hade de odlingsbara ängs- och myrmarkerna beräknats till öfver 100,000 hektar; af dessa fölle nog största delen inom det område, som genomlöptes af den nu föreslagna järnvägen. Odlingsmarken i sin helhet inom detta område vore af synnerligen stor omfattning. Då emellertid utan kommunikationer svårighet mötte såväl att tillföra nödiga gödningsämnen som att afsätta erhållna produkter, vore tillkomsten af en järnväg ett alldeles oundgängligt villkor för att odling skulle kunna i större omfattning med fördel bedrivas. Men om järnväg, såsom nu föresloges, komme att genomgå detta område, syntes det ej vara för sangviniskt att förvänta att, utöfver ortens eget behof af foder för en utvecklad boskapsskötsel, en betydande export skulle komma till stånd, hvarigenom äfven andra delar af landet kunde förses därmed.

Äfven af *mineralier* funnes anledning antaga, att den föreslagna banan skulle tillföras trafik, och att därigenom till nyttig användning skulle bringas naturtillgångar, hvilka ännu låge obrukade i jordens

sköte. Särskildt på kalk vore den ort, hvarigenom banan skulle framgå, mycket rik.

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

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

Slutligen ville Kungl. Maj:ts befallningshafvande äfven uttala sin tillstyrkan af, att det föreslagna bispåret från Ulriksfors till Strömsund måtte komma till utförande. Strömsund vore den naturliga slutpunkten för trafiken på Ströms vattudal med delvis redan nu färdiga anstalter för denna trafik och goda möjligheter för utveckling af desamma. För den ömsesidiga trafiken på järnvägen och vattudalen måste det vara en styrka, att den förra anslöte sig till en plats med redan upparbetade möjligheter i detta hänseende, äfven om, hvilket torde vara tvifvelaktigt, någon plats vid Russfjärden skulle kunna erhållas, som lämpade sig till utgångspunkt för sjötrafiken på vattudalen — en plats, som i allt fall först måste iordningställas och förses med anstalter för sagda ändamål. Den ringa kostnaden för bispåret gjorde ock sannolikt, att det jämförelsevis snart torde komma att betala sig.

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

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

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

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

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

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

Utan att öfverskrida de gränsvärden, järnvägsstyrelsen angifvit, kunde emellertid stigningar förläggas i kurvor på sådant sätt, att den sammansatta stigningen ganska väsentligt öfverstege 11,9 : 1,000. Så vore också förhållandet vid den nu föreliggande stakningen, i det att på detta sätt uppkomna sammansatta stigningar funnes, som uppginge till 12,2 och 12,8 : 1,000. Dessutom förefunnes den endast för rakspår afsedda stigningen 11,9 : 1,000 på några ställen i kurvor, så att på ett ställe — visserligen på en mycket kort sträcka — den sammansatta stigningen uppginge till 13,8 : 1,000.

Då chefen vore af den åsikten att banans motstånd, i hvad detta berodde på stigningar och kurvor, *ingenstüdes* borde vara högre än hvad

som fått sitt uttryck i förhållandet till 11,9 : 1,000 i *rakt* spår, föresloge chefen i fråga om den föreslagna statsbanans plan och profil den bestämmelsen, att vid en blifvande renstakning banan omlades så, att den sammansatta stigningen ingenstädes blefve större än 11,9 : 1,000.

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

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

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

Anordningarna vid Östersunds station beräknades skola så utföras, att de blefve ändamålsenliga jämväl för den händelse dubbelspår ansåges böra utläggas mellan Östersund och Brunflo. De anmärkta »sammansatta stigningarna» förekomme endast på helt korta sträckor, där de brantare stigningarna hade, praktiskt taget, mycket ringa betydelse. Orsaken till, att man ansett sig böra använda dylika stigningar, hade varit den, att, sedan stakningen å fältet ägt rum, man vid den därefter företagna justering af balanslinjen och jordmassornas balansering funnit, att jordflyttningarna skulle blifva icke oväsentligt större än hvad de behöfde blifva, om en mindre omstakning verkställdes, hvilket ock utan svårighet läte sig göra, hvadan man, för att få kostnaderna mera öfverensstämmande med hvad de komme att blifva efter verkställd omstakning, inlagt ifrågavarande korta sträckor med skarpare lutningar än den teoretiskt taget tillåtna. Emellertid vore det styrelsens afsikt att vid en blifvande renstakning omlägga banan så, att den »sammansatta stigningen» ingenstädes blefve större än 11,9 : 1,000, och kunde detta ske utan ökning i den nu beräknade kostnaden för banan.

Med anledning af chefens för generalstaben framställning om 24 tåg i hvardera riktningen per dygn, och en förlängning af rundspåren

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 16 april 1907.

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

Chefens för  
fortifikationen  
utlåtande.

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

dels att järnvägsstyrelsen, så snart lämpligen kunde ske, skulle till fortifikationen insända kopior i två exemplar af plan och profilanordningarna i detalj öfver broarna öfver Indalsälven, Långån, Härkan, Sikåsån, Öjån, Gisselåsån och Lotsån samt de fyra broarna öfver Faxe älf jämte situationsplaner och profiler öfver vattendragen vid öfvergångsställena,

dels att, därest på grund af dessa ritningar särskilda förstörelseanordningar skulle anses erforderliga och sedan i dylikt fall bestämmelser härom blifvit af chefen för fortifikationen meddelade, sådana anordningar skulle genom järnvägsstyrelsens försorg och på dess be-



kostnad utföras samtidigt med brobyggnadsarbetet och sedermera allt framgent vidmakthållas.»

För egen del har departementschefen till statsrådsprotokollet anført följande:

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

Departements-  
chefens ytt-  
rande.

Men äfven linjeundersökningarna torde, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, behöfva ytterligare kompletteras. Lika med järnvägsstyrelsen finner jag definitiv undersökning böra äga rum af den förut okulärt undersökta linjen Rya fäbodar—Almån—Limesforsen—Laxvadet—Storåsen—Ransjöbodarne—Särnasjön—Sveg äfvensom af en sträckning från någon punkt å den utstakade linjen söder om Ångermanälven förbi Volgsjöns östra ända till lämplig anknytningspunkt å linjen norr om Dalasjö, hvilka undersökningar beräknats kosta ett belopp af 29,500 kronor. Äfven dessa kostnader beräknas kunna bestridas af förut anslagna belopp.

Beträffande de af järnvägsstyrelsen i öfrigt föreslagna ytterligare undersökningar skulle den, som afser definitiv undersökning af en östligare linje från Gubbträsk norr om Ume älf öfver Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure jämte en sträckning mellan Jäknajaure och Plassakårtje, betinga en kostnad af ej mindre än 33,000 kronor. Med hänsyn till hvad vederbörande skogsstatstjänstemän anført därom, att den

redan undersökta linjen låge för nära barrskogsgränsen och att en östligare sträckning ur skogshandteringens synpunkt skulle vara fördelaktigare, anser jag den af järnvägsstyrelsen föreslagna undersökning vara af behovet påkallad. Emellertid bör enligt mitt förmenande denna undersökning sträckas längre söderut. — Vidare torde frågan om inlandsbanans indragande på Gellivarebanan å någon punkt söder om Gellivare vara af sådan vikt i strategiskt hänseende, att den föreslagna definitiva undersökningen af linjen Suoppatjaure—Näsberg, hvilken undersökning beräknats kosta 8,000 kronor, bör verkställas. — Järnvägsstyrelsens hemställan om anslag för okulära undersökningar dels af en linje öfver Storholmen i öfra ändan af Volgsjön, hvilket skulle kräfvä en kostnad af 1,000 kronor, dels ock af vissa sträckningar inom Härjedalen och södra delen af Jämtland för en kostnad af 3,000 kronor anser jag mig också böra tillstyrka.

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

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

Ehuru, såsom ofvan framhållits, ännu åtskilliga omfattande undersökningar rörande inlandsbanan återstå, synas mig likväl utredningarna i ett afseende hafva hunnit så långt, att ett förslag till banbyggnad kan framläggas, nämligen i fråga om en linje mellan Östersund och Ströms vattudal, angående hvilken järnvägsstyrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 22 mars 1907 inkommit med definitivt förslag jämte kostnadsberäkning.

De verkställda utredningarna hafva visat, att inlandsbanan norr om jämtländska tvärbanan bör erhålla en sådan sträckning, att den passerar ungefär midt igenom det jämtländska silurområdet. De tre definitivt undersökta linjer, som här föreligga, både de två, som tänkts söderut skola framgå öster om Storsjön, och den, som i fortsättningen förlagts väster om samma sjö, hafva också från Indalsälven norrut till Ströms vattudal erhållit i hufvudsak samma sträckning. Närmast Indalsälven

hafva linjerna olika sträckning, i det att den ena följer älfven västerut, den andra öfvergår älfven vid Litsnäset och fortsätter söderut till Östersund samt den tredje passerar älfven längre österut vid Handog och därefter fortsätter till Brunflo utan att beröra Östersund. Då det emellertid torde böra uppställas såsom ett önskemål af största vikt, att en inlandsbana i denna trakt omedelbart berör Jämtlands största affärscentrum Östersund, synes mig den af järnvägsstyrelsen här förordade sträckning öfver Östersund vara den bästa.

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

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

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

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

Beträffande de skäl, som utöfver hvad härofvän upptagits anförts till stöd för ofvan omförmälda af enskilda motionärer framställda förslag, tillåter sig utskottet att hänvisa till de särskilda motionerna.

*Utskottets  
yttrande.*

De ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, för hvilkas utförande Kungl. Maj:t nu af Riksdagen äskat ett anslag af 83,000 kronor, synas utskottet i allmänhet väl motiverade. Beträffande en af de sålunda föreslagna undersökningarna, nämligen den som afser banans framdragande från Suoppatjaure till den vid Gellivarebanan sydost om Gellivare belägna Näsbergs hållplats, torde man dock hafva skäl att hysa stora betänkligheter. Chefen för generalstaben, som, enligt hvad järnvägsstyrelsen år 1905 meddelat, då förklarar sig icke hafva något ur strategisk synpunkt att invända mot att inlandsbanan anslöte sig till Gellivarebanan vid Linaälfs hållplats nordväst om Gellivare, har emellertid sedermera förklarar, att han i försvarets intresse måste hålla på inlandsbanans framdragande till Gellivarebanan i närheten af Näsberg; och med anledning häraf har anslag för undersökning af denna linje nu af Kungl. Maj:t äskats. Med påpekande af de olika åsikter, generalstabschefen sålunda vid olika tider uttalat, och då den nu ifrågasatta förändringen i inlandsbanans sträckning måste anses vara ur statsekonomisk synpunkt mindre tillfredsställande, har herr Carlsson i Malmberget uti sin i ämnet väckta motion yrkat, att medel för berörda undersökning icke skulle af Riksdagen beviljas. Utskottet, som delar motionärens tvifvel om lämpligheten af banans dragande mot öster och icke kunnat öfvertygas om det berättigade i den ståndpunkt, som af generalstabschefen senast intagits, har dock icke velat motsätta sig, att hela det för undersökningar begärda anslaget beviljas, då medlen antagligen kunna blifva behöfliga för andra med ifrågavarande utredningar förenade utgifter.

Hvad angår de särskilda förslag, som i motioner af herr Montgomery samt af herr Jonsson i Lycksele framstälts i fråga om utförande af undersökningar beträffande vissa bibanor, har utskottet med anledning särskildt af den mycket begränsade tid, som utskottet haft tillfälle att ägna dessa mot slutet af riksdagen framkomna frågor, icke kunnat bilda sig ett bestämdt omdöme om det praktiska värdet och betydelsen af de uppslag, som gjorts i berörda motioner. Under sådana förhållanden finner sig utskottet icke böra tillstyrka någondera af dessa motioner utan anser det vara klokast, att Riksdagen med afseende å om-

fattningen af de fortsatta undersökningarna och planen för desamma för närvarande ansluter sig till Kungl. Maj:ts förslag.

Gent emot det af Kungl. Maj:t framställda förslaget om anläggning af en statsbana mellan Östersund och Ströms vattudal har i de af herr Bergström m. fl. och af herr Biesèrt m. fl. väckta motionerna framhållits, att Riksdagen icke borde fatta beslut om byggande af någon del af inlandsbanan förr än fullständig plan för hela byggnadsföretaget blifvit framlagd. Denna uppfattning kan utskottet dock icke biträda. Då det gäller ett företag af den vidlyftiga beskaffenhet och stora omfattning, som här är fallet, synes det nämligen utskottet vara fara värdt, att man icke inom en öfverskådlig framtid kan komma till något praktiskt resultat, om icke företaget efter hand igångsättes å sådana delar, där utredningen föreligger färdig och linjens sträckning kan med säkerhet fastslås, oberoende af ännu återstående undersökningar inom andra trakter. Såsom framgår af den i statsrådsprotokollet lämnade redogörelsen, är detta förhållandet med den bansträcka inom Jämtland, som nu af Kungl. Maj:t föreslagits till anläggning. Då hertill kommer, att ifrågavarande sträcka torde vara den del af inlandsbanan inom Norrland, som kan anses hafva de bästa ekonomiska betingelserna, synes det utskottet vara skäl att denna bandel redan nu kommer till utförande. Utskottet, som vid Kungl. Maj:ts framställning i denna del icke haft något att erinra, anser sig alltså böra tillstyrka densamma.

Hvad slutligen angår den af herr Zimdahl i början af riksdagen väckta motionen om skrifvelse till Kungl. Maj:t i fråga om den då väntade propositionen rörande inlandsbanan, så påkallar uppenbarligen denna motion under nuvarande förhållanden icke något yttrande.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag och med afslag å ofvan omförmälda af herrar Carlsson, Jonsson och Montgomery väckta motioner, må för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för år 1908 bevilja 83,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp;

b) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å hvad i de af herr Bergström m. fl. och herr Biesèrt m. fl. väckta motionerna härom yrkats, må, under förbehåll att uti stats-

rådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttagas, besluta anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor; samt

c) att herr Zimdahls ofvan omförmälda motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Angående sättet för anskaffande af det under b) omförmälda anslaget 2,000,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 21 maj 1907.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---

#### Reservationer:

af herrar *G. Olsén*, *L. Eriksson*, *J. Ström* och *C. J. Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort i enlighet med de af herr Bergström m. fl. och herr Biesèrt m. fl. väckta motionerna hemställa,

att Riksdagen må bifalla hvad Kungl. Maj:t i förevarande proposition föreslagit beträffande anslag för ytterligare undersökningar angående inlandsbanan men däremot förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i samma proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal;

samt af friherre *J. T. Gripenstedt* och grefve *C. O. Taube* mot vissa delar af utskottets motivering.

---

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