

Nr 443.

Av herr **Karlsson** i Mo, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 221, angående statsbanebyggnader i Norrland.

I Kungl. Maj:ts nåd. proposition nr 221 till innevarande års riksdag angående statsbanebyggnader i Norrland upptages bland annat förslag om påbörjande av tvärbana mellan Hoting och Forsmo. Med anledning därav får undertecknad vördsamt anföra följande:

Vid 1916 års riksdag väcktes av undertecknad en motion gående ut på anhållan hos Kungl. Maj:t om ytterligare utredning och förslag angående byggandet av tvärbana i Faxevägens dalgång från Ulriksfors till Långsele eller Helgum, såsom ställande i utsikt större fördelar för det allmänna än den redan då föreslagna Hotingbanan, på vilken yrkades avslag. Denna motion blev jämte en del övriga i tvärbanefrågan väckta motioner av nämnda års riksdag i enlighet med statsutskottets utlåtande besvarad därmed, att då det icke visat sig möjligt för statsutskottet att i sakens dåvarande läge bilda sig någon bestämd uppfattning, vare sig om det antal tvärbanor, som borde byggas, eller om lämpligaste sträckningarna för dessa banor, så avsåges, att tvärbanefrågan borde tagas i förnyad omprövning från Kungl. Maj:ts sida och därefter ånyo föreläggas riksdagen.

En genomläsning av den nu föreliggande propositionen nr 221 likasom även av järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 7 nästlidne mars ger emellertid vid handen, att denna förnyade prövning icke synes mig med önskvärd grundlighet ha omfattat de bestämmande huvudmoment, som här i det följande skola skärskådas och sammanfattas.

Under det gångna året hava emellertid omständigheter inträffat, som dock bekräfta och bestyrka vikten och betydelsen av en tvärbana från Ulriksfors i Faxevägens dalgång genom Ströms, Ramsele, Edsele, Helgums och Långsele socknar med anslutning till Norra stambanan vid Långsele föreningsstation; Helgum station såsom anslutningspunkt synes nu-

1916 års motion angående ytterligare utredningar i fråga om tvärbansans dragande i sträckning Ulriksfors—Långsele (Helgum) har endast ofullständigt beaktats.

De allmänna motiven för Ulriksforslinjen te sig sedan förra året väsentligen förstärkta.

mera icke vidare böra ifrågasättas, sedan järnvägsstyrelsen bestämt uttalat, och det även på annat sätt bestyrkts, att det vore olämpligt »såväl ur trafikteknisk synpunkt som med hänsyn till driftkostnader» att på kort avstånd från Långsele redan befintliga föreningsstation anordna en ny sådan.

Bland de inträffade omständigheterna ställande sig till Ulriksforslinjens förmån — och vilka här nedan skola ytterligare skärskådas — må nämnas, att linjens betydelse såsom utfraktsbana till ostkusten för den etablerade industrirörelsen vid Strömsund och Ulriksfors genom den numera färdiga trämassefabrikens vid Ulriksfors sättande i drift fått ökad aktualitet; vartill kommer *såväl* att undersökningen angående nödig kanalisering från Kvarnbergsvattnet till Ströms vattudal numera med synnerligen gott resultat blivit slutförd, *som ock* att undersökning och försöksbrytning beträffande förekomsten av svavelkis och andra mineralier med kraft fortsatts, varvid initiativ tagits även av Konungens befallningshavande i Jämtlands län, såsom framgår av bilagda avskrift av en underdånig framställning till Konungen av den 27 sistlidne december från nämnda befallningshavande.

Dessutom har en av intresserade kommuner föranstaltad av en känd fackman civilingenjören, fil. lic. Erik Winell verkställd granskning av den utredning, som ligger till grund för järnvägsstyrelsens förslag liksom för dess bedömande av Ulriksforslinjen, på ett till synes oemotsägligt sätt givit vid handen, att järnvägsstyrelsen mer än skäligt överskattat vissa av Hotinglinjens egenskaper, och att totalomdömet avgjort måste utfalla till Ulriksforslinjens förmån.

Järnvägsstyrelsen har råkat överdriva den föreslagna Hotingbanans lokala betydelse.

I sin tryckta underdåniga skrivelse av den 7 mars innevarande år har järnvägsstyrelsen på sidan 66 uppgivit den odlingsvärda jorden, i här något avrundat belopp, till endast 27,800 hektar för bansträckningen Ulriksfors—Långsele mot icke mindre än 66,900 hektar för den föreslagna bansträckningen Hoting—Forsmo; på sid. 89 uppgiver styrelsen däremot motsvarande tal till omkring 19,000 hektar för den förra och till 47,450 hektar för den senare bansträckningen »ovanför Norra stambanan». Enligt dessa uppgifter skulle alltså odlingsvärd jord förekomma, enligt den förra uppgiften till omkring 140 % och enligt den senare till omkring 148 % större myckenhet utefter Hotinglinjen än utefter Ulriksforslinjen, ett förhållande som, om det verkligen vore riktigt, förvisso vore i hög grad egnat att förklara järnvägsstyrelsens intagna ståndpunkt. Den Winellska utredningen — vilken samtidigt med denna motion torde vara under utgivning, men av vilken undertecknad varit i till-

fälle att på förhand i huvudsak taga del — har däremot påvisat, att anledningen till dessa för Ulriksforslinjen ogynnsamma siffersammansättningar ligger däri, att medan den östra begränsningen för Hotinglinjens egenliga trafikområde (varmed menas trafikområdet med frändrag icke allenast av den del, som ligger vid Norra stambanan, utan även av den som ligger vid Inlandsbanan) kommit att förläggas på det även enligt Winells mening väl avpassade avståndet av omkring 25 kilometer fågelvägen från järnvägssträckningen, så har samma avstånd däremot icke tillämpats i fråga om övriga begränsningar för de respektive trafikområdena. Den västliga begränsningen för Hotinglinjens enligt järnvägsstyrelsens utredning definierade trafikområde förlöper nämligen till det mesta (nämligen utefter Ådalslidens västgräns samt genom östra delen av Ramsele) på ett avstånd av endast 10 à 15 kilometer för att därefter, nämligen inom Fjällsjö, ånyo vidga sig till omkring 20 à 25 kilometers avstånd från banans sträckning. Och beträffande järnvägsstyrelsens gränser för Ulriksforslinjens motsvarande trafikområde så ligga dessa västerut på ett medelavstånd av endast omkring 15 à 16 kilometer och österut på ett medelavstånd av endast omkring 7 kilometer från Ulriksforslinjens bansträckning. Detta vill med andra ord säga, att medan trafikområdet för Hotingförslaget är upptaget med en medelbredd av 35 à 50 kilometer, så har motsvarande område för Ulriksforsförslaget allenast upptagits till en medelbredd av 22 à 23 kilometer, eller till endast omkring hälften så mycket som för det förenämnda förslaget.

En granskning även på annat sätt av järnvägsstyrelsens uppgifter ifråga om de båda konkurrerande banförslagens lokala trafikområden visar likaledes, att dessa områden kommit att av styrelsen bliva i mycket väsentlig grad felaktigt angivna. Sålunda är det påtagligt, att om Hotinglinjen icke bleve byggd utan i stället Ulriksforslinjen, så komme först och främst hela Ramsele att betjäna sig av Ulriksforsbanan, och det måste i sanning synas förvånansvärt, att något annat kunnat i järnvägsstyrelsens utredning ifrågasättas. Men icke nog härmed: en mycket betydande del av Fjällsjö socken, däribland till stor del även huvudorten Backe, komme ofelbart ävenledes att betjäna sig av Ulriksforsbanan dels förmedelst landsvägen Fjällsjö—Nordantjäl—Ramsele och dels förmedelst landsvägen Fjällsjö—Vängelsby—Täxan; vartill kommer, att nya landsvägar givetvis snart nog skulle tillkomma, såsom från Ådalsliden över till Edselebygden (mindre än 20 kilometer), från Borgvattnet till Ramsele (vilken väg under några år varit under byggnad) o. s. v. Till dessa obestridliga förhållanden har järnvägsstyrelsen kommit att icke taga hänsyn.

Häri ligger emellertid orsaken till, att järnvägsstyrelsen ifråga om den odlingsvärda jorden kunnat komma till så ogynnsamt resultat för Ulriksforslinjen som ovan anförts. I den Winellska granskningen återigen utvecklas närmare, att om vederbörlig hänsyn toges till här berörda förhållanden, så kommer den odlingsvärda jordens omfattning, långt ifrån att vara 140 à 148 procent större till förmån för Hotingbanan, endast att vara omkring 25 à 30 procent större för denna bansträckning än för bansträckningen Ulriksfors—Långsele.

I fråga om befolkningsförhållandena utefter de båda konkurrerande bansträckningarna ställande sig enligt järnvägsstyrelsens uppgifter upp till 106 % till Hotingbanans förmån, så inverka de felaktiga grunderna för trafikområdets bestämmande givetvis på enahanda sätt som ifråga om den odlingsvärda jorden, dock med den skillnad, enligt den Winellska utredningen, att nyssnämnda procenttal till förmån för Hotingbanan endast utgör omkring 20 procent ifråga om befolkningsstocken, mot nämnda 25 à 30 procent ifråga om den odlingsvärda jorden.

Ifråga om möjligheter för upptagning av flottgods från större flottningsområden, så är järnvägsstyrelsens uppgift på sid. 69 i skrivelsen av den 17 nästlidne mars ingalunda riktig, att linjen Ulriksfors—Långsele skulle nedanför Ulriksfors sakna lugnvatten för detta ändamål. På större delen av den omkring 2 mil långa sträckan från Ulriksfors till Täxan finnas nämligen rikliga möjligheter i detta hänseende. Likaså torde goda möjligheter i samma hänseende finnas dels i närheten av Flyn och dels vid Mosjön.

I fråga om de båda banförslagens lokala vikt och betydelse då det gäller det direkta berörandet av vattenkrafttillgångar, så skola de nödiga synpunkterna längre fram i denna motion utförligare behandlas. Tills vidare må här endast nämnas, att de mycket betydande om också totaliter mindre omfattande vattenfallen utmed Ulriksforslinjen äro synnerligen lättutbyggda och även torde vara långt lättare att reglera för åstadkommandet av en jämn krafttillgång året om, vilket ur social synpunkt, för beredandet av jämna arbetstillfällen åt industriarbetarna, torde vara särdeles betydelsefullt. Som elektrisk energi kan kraften utan svårighet överföras från den ena bansträckningen till den andra.

Skillnaden i lokalt trafikområde kommer med tiden att försvinna. Anläggningskostnaderna

Den överlägsenhet i viss mån som här tills vidare, så länge det endast är fråga om det rent lokala, måste tillerkännas Hotinglinjen framför Ulriksforslinjen, kommer med tiden att helt och hållet försvinna. Såsom järnvägsstyrelsen fullkomligt riktigt uppmärksammat och framhållit kommer nämligen att framdeles erfordras bibanor till tvärbanoorna

för att ytterligare utfylla behovet. Sedan dessa i det ena eller i det andra fallet utförts, kommer full likvärdighet mellan de båda banförslagens trafikområden att uppstå.

avgörande
till Ulriksfors-
banans för-
mån.

Medan emellertid Hotinglinjen, såsom järnvägsstyrelsen själv påvisat, kräver icke mindre än två stycken bibanor, den ena av dessa till Junsele (och längre fram därifrån till Hälla), den andra till Ramsele (och längre fram därifrån till Ulriksfors), så skulle däremot Ulriksforslinjen endast kräva en enda bibana, nämligen från Ramsele med dragning förbi Nordantjäl till Junsele (och längre fram därifrån till Hälla).

Medan alltså Hotinglinjen under alla förhållanden förutsätter, att en linje till Ulriksfors senare kommer till stånd, så äger motsvarande förhållande ingalunda rum, att linjen Ulriksfors—Långsele skulle kräva ett senare utförande av en linje till Hoting; Bodumsjön såsom uppsamlingsplats för virke äger nämligen icke på långt när den betydelse, som i herr Norrmans officiella utredning gjorts gällande, utan att han dock motbevisat vad järnvägsstyrelsens utredningsman i Inlandsbanefrågan dr Key-Åberg härom på sin tid i själva verket utrett (se Inlandsbaneutredningen sid. 367), nämligen att Inlandsbanans framdragande via Hoting ersätter Bodumsjön såsom uppsamlings- och förädlingsplats för trävirke från det ovanför liggande fångstområdet; Ulriksforslinjen med sin nämnda, enda bibana skaffar, liksom Hotingbanan med sina två bibanor, järnvägsförbindelse åt varje del av sitt område inom c:a 25 kilometers distans.

Denna skiljaktighet med avseende på ytterligare behov av bibanor i det ena eller andra fallet leder emellertid, såsom av den Winellska utredningen framgår, till att Ulriksforsbanan ställer i utsikt en total besparing i anläggningskostnad, jämfört med Hotingbanan, på icke mindre än omkring 4,987,000 kronor. Såsom framgår av järnvägsstyrelsens kostnadssiffror å sid. 59 i dess underdåniga skrivelse av den 7 nästlidne mars utgör den besparing, som Ulriksforslinjen redan från början ställer i utsikt, (8,700,000—7,324,000=) 1,376,000 kronor.

I del II av den Norrmanska officiella tvärbaneutredningen, sid. 61, angives, att det totala antalet invånare inom Ulriksforslinjens respektive Hotinglinjens såväl »lokala» som från Inlandsbanan »förmedlade» trafikområde utgör, för den förra 51,968 personer, men för den senare endast 48,814 personer.

Matematiker
Norrmann har
officiellt be-
visat Ulriks-
forslinjens
totala över-
lägsenhet över
Hotinglinjen
med anled-
ning av tran-
sittrafiken.

Denna intressanta sifferuppgift ådagalägger ju utan vidare, att trots herr Norrmans alltför gynnsamma antaganden till förmån för Hoting-

linjens lokala förhållanden, så inträder vid en sammanräkning med Inlandsbaneområdet en tydlig övervikt till förmån för Ulriksforslinjen.

Denna av herr Norrman själv medgivna övervikt måste givetvis komma att utfalla ännu mycket mera påtaglig, i fall den i utsikt stående kanaliseringen mellan Ströms vattudal och Kvarnbergsvattnet numera även föres i räkning, beträffande såväl gods- som persontrafik.

Järnvägsstyrelsens nu senast framlagda utredningar ådagalägga, att Ulriksforslinjens förkortande av järnvägsavståndet till ostkustplats (Nyland eller Härnösand) i förhållande till Hotingbaneförslaget utgör minst 69 kilometer. Enligt kapten A. Lundströms utredningar vid utarbetandet av nyssnämnda kanaliseringsförslag skulle Ulriksforslinjen medföra en minskning i fraktkostnad för svavelkis fram till Nylands lastageplats på kronor 1:30 pr ton.

Ulriksforslinjens betydligt mindre väglängd fram till svensk ostkusthamn är givetvis i hög grad gynnsam jämväl såsom motvikt mot de i konkurrensen synnerligen välsituerade norska sjötransport- och handelsintressena, då det gäller in- och utfrakt till Inlandsbaneområdet söder om Löfberga station. I fråga om den norr om Löfberga belägna delen av Inlandsbaneområdet så skulle Ulriksforslinjen visserligen åstadkomma en vägförlängning, enligt styrelsens nu föreliggande förslag på omkring 34 kilometer (enligt tidigare förslag endast 22 kilometer) i förhållande till Hotingbaneförslaget; men för den händelse, såsom rimligt synes mig vara, att tvärbanan Råsele—Mellansel ävenledes kommer till utförande, så betyder detta dock ingalunda någon minskad konkurrensduglighet hos svenska trafikleder gentemot de norska affärsintressena; ty avståndet från Hoting till svensk hamnstad på ostkusten (i detta fall Örnsköldsvik, 252 kilometer) blir då icke nämnvärt större än vad Hotingbanan erbjuder till Härnösand (nämligen numera 250 kilometer mot tidigare, då förslaget om Hotingbanan likaledes av järnvägsstyrelsen förordades, 263 kilometer).

Närmare ifråga om uppgifterna angående transportbehov m. m. inom och ovanför Ströms vattudal.

Beträffande transportbehovet av trämassa från Ulriksfors sulfitfabrik vill järnvägsstyrelsen göra gällande, att denna skall nedfraktas till Häverud vid Dalslands kanal och vid Arvika—Mellerud under byggnad varande järnväg. Någon egentlig betydelse för sagda sulfitfabrik skulle därför, enligt järnvägsstyrelsens mening, byggandet av Långsele—Ulriksforslinjen icke komma att äga, »även om», såsom styrelsen säger, »mot förmodan en kombinerad järnvägs- och sjötransport via Ångermanländsk hamn framdeles kan komma att visa sig ekonomisk». Under tecknad, som icke vill bestrida, att icke järnvägsstyrelsen fått dessa uppgifter sig meddelade från vederbörligt håll, har sig ganska noga bekant,

huru det förhåller sig med denna sak. Det torde vara i mer eller mindre grad en tillfällighet, såväl att aktiemajoriteten i sulfittfabriken för närvarande äges just av det åsyftade pappersbruket i Dalsland, som även att detta pappersbruk tillsvidare har behov att för egen del hämta trämassa från Ulriksfors i stället för från plats, som må ligga pappersbruket närmare. Det för framtiden sannolikaste synes vara, att produktionen vid Ulriksfors sulfittfabrik helt eller delvis blir inriktad för export. Härtill kommer, att för vissa råvarutransporter till den nämnda fabriken, såsom beträffande stenkol m. m., närmaste ostkusthamn säkerligen torde komma att föredragas, om Ulriksforsbanan bygges. I varje fall torde det vara tydligt, att bedömandet av transportbehovet för vare sig den nu befintliga sulfittfabriken eller för eventuellt nya fabriker av liknande slag vid Ulriksfors eller Strömsund icke bör grundas på sådana emellanåt förekommande tillfälligheter, som järnvägsstyrelsen i detta fall gjort, utan på andra och mera stabila förhållanden.

Beträffande utvecklingsmöjligheterna inom Ströms vattudal, så äro dessa — förutom, såsom rätt allmänt bekant torde vara, vid jordbruket — framför allt knutna vid förverkligandet av den här ovan nämnda kanaliseringsplanen mellan Kvarnbergsvattnet och Ströms vattudal. Härvid bör anmärkas, att det icke endast är de hittills blott delvis påvisade malmförekomsterna av olika slag utan även de närgränsande stora skogsområdena, vilkas ekonomiska tillgodogörande skulle komma att möjliggöras och påskyndas genom kanaliseringens utförande och tvärbanans byggande till Ulriksfors. Transporterandet av mindrevärdigt virke och björkskogstillgångar inom det av vattendragen berörda skogsområdet är under nuvarande förhållanden så gott som utförbart, men skulle tillika med kolning och koltransporter i hög grad möjliggöras genom nämnda kanalisering, allt detta med stor säkerhet ledande till uppkomsten av mångsidig industriell och annan rörelse vid Ulriksforsbanans anknytningspunkt med sjö- och kanaliseringssystemet.

I fråga om mineralfyndigheterna inom området för den avsedda kanaliseringen, så äro dessa såsom här förut sagts alltjämt föremål för ytterligare undersökning och försöksdrift. Om den av Konungens befälningshavande ifrågasatta undersökningen, genom statens försorg, av svavelkisförekomsterna har i det föregående redan talats och hänvisats till bilaga I. Att försöksdriften i fråga om gruvbrytning m. m. redan antagit ganska aktningvärda dimensioner, torde framgå av bilagda intyg (bilaga II), enligt vilket från fyndorterna under förlidet år nedtransporterats 850 ton täljsten, som förmales i en talkkvarn med tre par

stenar inom Strömsund, samt 400 ton svavelkis, vilka kvantiteter till instundande årsperiod avses att ökas till omkring 3,000 ton vardera.

I fråga om ur allmän synpunkt särskilt intressanta detaljuppgifter beträffande kanaliseringen för farled mellan Ströms vattudal och Kvarnbergsvattnet må meddelas, att av undersökningshandlingarna framgår, att redan konung Karl X Gustav lär hava umgåtts med planer på en dylik kanalisering. Det bör ju under sådana förhållanden otvivelaktigt kunna vara på tiden, att planen nu omsider kommer till förverkligande.

Den avslutade kanalundersökningen utvisar, att de naturliga förutsättningarna äro så gynnsamma, att den 140 kilometer långa farleden kan åstadkommas för en första anläggningskostnad av 1,707,000: — kronor, varvid ernås enkel bredd (8,4 meter) i lugnvatten å kanalsträckorna förbi forsarna, vilkas sammanlagda längd utgör endast 1,5 kilometer. För en tilläggskostnad av 260,000: — kronor kan i ett senare stadium dubbel bredd (16 à 18 meter) ernås. Transportmaterielen förutsättes att få 1,8 à 2,5 meters djupgående, 6 meters bredd och 42 meters längd, motsvarande en lastdrygheit av 250 à 350 ton.

Kostnaden för hela den 14 mil långa farleden skulle, såsom man lätt torde finna, icke komma att uppgå till högre belopp än för en järnväg på endast 2 à 3 mil. — Såsom framgår av bilagda intyg (bil. III) brukar ångbåtstrafiken å Ströms vattudal kunna hållas i gång fulla 6 månader under året.

Det må för övrigt i dessa här berörda liksom ock i andra hänseenden förhålla sig huru som helst med de olika utvecklingsmöjligheterna inom Ströms vattudal och närgränsande ovanför bansträckningen berörda områden, så torde det dock i det föregående här ovan ganska tydligt och bindande hava ådagalagts, att redan kända och faktiska förhållanden avgjort tala för tvärbanans anknytande med Inlandsbanan vid Ulriksfors. Under sådana omständigheter måste det ju i anslutning härtill förefalla ofrånkomligen logiskt och riktigt, att de extra utvecklingsmöjligheter, vilka här angivits vara förefintliga inom och ovanför Ströms vattudal, skulle kunna betraktas — icke såsom ett oundgängligt utan endast såsom ett förstärkande motiv för den i alla händelser synnerligen väl motiverade linjen Ulriksfors—Långsele.

Så mycket torde dock här utan risk för någon överdrift kunna tilläggas, att det obestriddigen skulle komma att te sig såsom någon ting synnerligen egendomligt och irrationellt, ifall den i utsikt stående 140 kilometer långa farleden nordväst ut från Ulriksfors icke skulle komma att få sin direkta fortsättning genom tvärbanans dragande från samma plats i rak fortsättning av farleden, utan ifall mellan dessa båda

trafikleder i stället skulle komma att föreligga ett zig-zag-formigt avbrott, på icke mindre än 52 kilometer, representerat av avståndet mellan Ulriksfors och Hoting; vartill skulle komma en ytterligare vägförlängning på omkring 17 kilometer upp till den i det föregående angivna totala vägförlängningen av 69 kilometer. Någon »vägledande erfarenhet beträffande Forsmo—Hotings lämplighet att besörja driften mellan kusten och Ströms vattudal», varom järnvägsstyrelsen å sid. 92 i sin senaste underdåniga skrivelse talar, torde ingalunda erfordras; ett dyrbart experiment skulle det i sanning synas vara, om man skulle nödgas först besluta Hotingbanan för att därigenom snart nog vinna den erfarenheten, att Ulriksforslinjen dock icke kan undvaras, utan att ävenledes den med dryga kostnader snart måste beslutas.

Flerstädes i de under årens lopp så småningom framlagda utredningarna i den norrländska tvärbane frågan har järnvägsstyrelsen liksom dess betrodde utredningsman matematikern Norrman med rätta gjort gällande — såsom även framgår av den förut åberopade Winellska sammanfattande granskningen —, att vattenkraftstillgångarnas utnyttjande icke nödvändigtvis behöver inverka på valet av den ena eller andra bansträckningen. I dessa kraftöverföringens tider kan nämligen den elektriska energien utan större och avgörande olägenheter transporteras till och med betydliga sträckor i och för finande av användning; och i förevarande fall, då den ena bansträckningen till större delen med mindre än 20 kilometers avstånd fågelvägen skiljer sig från den andra, och de då mellan desamma gående höjdsträckningarna i allmänhet taget äro långt ifrån oöverstigliga, allra minst för elektriska ledningar, så böra betänkligheterna mot kraftöverföringen eventuellt från den ena av bansträckningarna till den andra kunna vara mindre än vanligt.

Icke desto mindre låter det sig ju förmoda, att man av ett eller annat skäl — såsom för att tillmötesgå de med vattenfallen förknippade jordägareintressena med hänsyn till uppstående industrisambällen, varigenom även den finansiella grundvalen för industriens utveckling torde kunna befordras och så vidare — skulle kunna finna det önskvärt att vid sträckningens bestämmande för tvärbanan taga i särskilt betraktande vattenkrafttillgångarnas läge intill den blivande banan. Härpå tyder även bland annat den uppfattning som göres gällande, såväl i den nu föreliggande propositionen liksom ock i järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse av den 7 nästlidne mars, angående ojämförliga trafikutsikter för Hotingbanan i jämförelse med övriga tvärbane förslag, vilken uppfatt-

Tvärbane frågan och vattenkrafttillgångarna utmed de båda konkurrerande bansträckningarna.

ning synes utgå från att de stora kraftresurserna inom Ådalsliden och Junsele icke lämpligen skulle kunna överföras till den närbelägna Ulriksfors—Långselesträckningen.

Skulle mot förmodan här berörda synpunkt numera till slut tillerkännas den avgörande vikten och betydelsen, så vill undertecknad framhålla, att även med hänsyn därtill Ulriksfors äger avgjorda företräden såsom utgångspunkt för tväranelinjen framför Hoting. Flerstädes i de officiella utredningarna medgives nämligen, att ovanför Ramsele respektive Junsele—Ulriksforslinjen med hänsyn till direkt berörda och lätt utbyggbara vattenkraftstillgångar äger en avgjord och betydlig överlägsenhet framför Hotinglinjen.

Nedanför nyssnämnda zon däremot måste det ju emellertid av undertecknad erkännas, att, på sätt de officiella utredningarna ådagalägga, Hotingbanans sträckning i här berörda hänseende — det vill säga beträffande av tvärbanan omedelbart berörd vattenkraft — besitter en betydande övervikt framför den del av Ulriksforslinjen, som förlöper från Ramsele genom Edsele och Helgum till Långsele. På grund härav vore det ju teoretiskt tänkbart, att Ulriksforslinjen på sin nedre del skulle med fördel kunna givas en förändrad direktion, nämligen från Ramsele över till Ådalsliden samt därifrån i en eller annan sträckning fram till Långsele; härvid *antingen* berörande Forsmo och därifrån, allt i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, å Norra stambanans spår fortlöpande till Långsele *eller ock* dragen i självständig sträckning — enligt Näcksjölinjen eller Mosjölinjen — direkt till Långsele.

Undertecknad vågar dock hålla före, att ingen som helst påtaglig utredning i detta hänseende ännu åvägabragts, beträffande alltså nödvändigheten eller, med hänsyn till kostnadsfrågan, ens lämpligheten av ett dylikt hänsynstagande till kraftkällornas omedelbara berörande av tvärbanan. Intilldess sådan utredning åvägabragts förefaller mig därför Ulriksforslinjens dragande i den i det föregående avsedda direktionen, nämligen från Ramsele över Edsele till Långsele, vara den som bäst stämmer överens med de åskådningar, som i det hela legat till grund för de offentliggjorda officiella utredningarna.

Med hänvisning till vad som sålunda blivit anfört får jag därför vördsamt anhålla,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts ovan berörda nådiga proposition nr 221 i vad densamma avser byggandet av en tvärbana Hoting—Forsmo (Långsele) samt

att riksdagen därvid måtte hos Kungl. Maj:t an-
hålla om erforderlig ytterligare utredning och förslag
angående byggande av tvärbana Ulriksfors—Långsele.

Stockholm den 30 april 1917.

Karl Karlsson.

Mo.

Bilaga I.

Till Konungen.

Under det krigstillstånd, som för närvarande är rådande mellan flera av Europas stater och som även haft ett stort inflytande på förhållandena inom de neutrala staterna, har med allt större klarhet framträtt angelägenheten av att i möjligaste måtto sätta landet i stånd att, för dess förseende med förnödenheter och med råvaror m. m. för industriens behov, tillgodogöra sig, vad av dylika varor finnes eller kan åstadkommas inom landet själf. En råvara, som det på sista tiden framträtt stora svårigheter att i tillräcklig mängd anskaffa, är svavelkis för tillgodoseende förnämligast av trämasseindustriens behov. Endast en ringa kvantitet av det erforderliga behovet har hittills kunnat anskaffas inom Sverige; utan största delen därav har måst importeras, till icke ringa mängd från Norge. Importen såväl därifrån som från andra länder har emellertid, efter vad känt är, på senaste tiden väsentligen försvårats.

Uti skrivelse den 27 oktober 1915 till statsrådet och chefen för civildepartementet angående verkställande av undersökning och upprättande av kostnadsberäkning rörande kanalisering av Ströms vattudal och Kvarnbergsvattnet, en undersökning som sedan kommit till stånd och snart lär vara slutförd, meddelade Eders Kungl. Maj:ts Befallningshavande, att tillstånd uppgivits vara meddelat till utförelse över Ströms vattudal av intill 30,000 ton svavelkis årligen från gruvor i Skorovass i närheten av gränsen på norska sidan. Denna uppgift visade sig oriktig, i det att det begärda tillståndet härtill vägrades. Men en mindre kvantitet, efter vad uppgivits omkring 400 ton, varför redan tidigare erhållits licens och som varit nedförd till det svenska vattendraget, har för prov förbrukats vid trämassfabriker i Sverige och befunnits vara av mycket god beskaffenhet. I anledning av de fyndigheter, som alltså gjorts på norska sidan i närheten av gränsen till Frostvikens socken, har tanken uppkommit att även på den svenska sidan av gränsen liknande fyndigheter skulle vara till finnandes. Särskilt har denna tanke på senaste tiden tagit sig uttryck i undersökningar, som på privat väg gjorts efter svavelkisförekomster; och anledning har därvid givits, att sådana även på svenska sidan i nämnda socken givas i större omfattning, än man tidigare förmodat. Så har inmutats en gruva vid Ankarvattnet, vid vilken under denna vinter lära skola försöksvis för ett svenskt bolags räkning brytas 2,000 ton, avsedda att köras den 7 mil långa vägen till Gäddede för att nästa sommar prämas ned över Ströms vattudal. Även på andra platser, närmare intill den ifrågasatta farleden, lära gjorts fyndigheter, av vilka åtmin-

stone någon eller några sagts vara avsedda att inom den närmaste framtiden exploateras. Det synes ock finnas anledning att antaga att på än flera platser inom orten svavelkis kan förekomma, som kunde ägna sig att tillgodogöras. Det lär därjämte kunna antagas, att den godartade beskaffenhet, som, enligt vad ovan meddelats, utmärker den svavelkis, som brutits på den norska sidan av gränsen, skall förefinnas även hos enahanda slags kis på den svenska sidan.

På grund av vad sålunda förekommit synes det Eders Kungl. Maj:ts Befallningshavande, som om denna angelägenhet förtjänade en närmare undersökning, vilken väl lär kunna åstadkommas och säkrast lända till nytta för det allmänna, om den verkställes genom statens försorg och på dess bekostnad. Ävenledes torde härvid böra bemärkas, att staten i de så kallade renbeteslanden själv är ägare till ej så obetydliga områden, vilka såsom undantagna från inmutningsvälden hittills, såvitt känt är, icke varit föremål för undersökning, men å vilka fyndigheter tilläventyrs kunde givas. Någon plan eller kostnadsberäkning för den ifrågasatta undersökningen är Eders Kungl. Maj:ts Befallningshavande icke i tillfälle att kunna avgiva; men torde åtminstone en första och förberedande undersökning icke behöva draga någon i förhållande till det resultat, som avses att vinnas, mera avsevärd kostnad. För att bliva till åsyftat gagn synes emellertid undersökningen, ifall en sådan skall komma till stånd, böra igångsättas och bedrivas med all möjlig skyndsamhet.

Östersund i landskansliet den 27 december 1916.

Underdånigst:

JOHAN WIDÉN.

J. Eurenus.

Bilaga II.

På begäran intygas härmed enligt inhämtade uppgifter, att ingenjör John Andersson, som anlagt en talkkvarn inom Strömsund, under sistlidne sommar transporterade från Kvarnbergsvattnet 850 ton täljsten och ämnar under nu stundande sommar transportera ytterligare 3,000 ton samt att Kramfors Aktiebolag från sina gruvor vid Blåsjö framforslat till Gäddede 400 ton och för nästa år planerar en ytterligare transport av 3,000 ton svavelkis.

Strömsund den 26 april 1917.

N. M. Jönsson.

Kommunalnämndsordförande i Ström.

O. Olofsson.

Municipalnämndsordförande i Strömsund.

Bilaga III.

På begäran få vi undertecknade ångbåtsbefälhavare å Ströms vattudal intyga att ångbåtstrafiken härstädes under den sista 12-årsperioden börjat och slutat å de tider som här nedan angives:

1905	började	trafiken	den	30	maj	och	slutade	den	18	november,
1906	»	»	»	16	»	»	»	»	1	december,
1907	»	»	»	26	»	»	»	»	1	»
1908	»	»	»	29	»	»	»	»	14	november,
1909	»	»	»	14	juni	»	»	»	24	»
1910	»	»	»	17	maj	»	»	»	19	»
1911	»	»	»	17	»	»	»	»	19	»
1912	»	»	»	23	»	»	»	»	21	»
1913	»	»	»	9	»	»	»	»	6	december,
1914	»	»	»	19	»	»	»	»	25	november,
1915	»	»	»	24	»	»	»	»	25	»
1916	»	»	»	19	»	»	»	»	20	december.

Strömsund den 25 april 1917.

E. P. Lund.

Befälhavare å ångf. »Ströms Vattudal».

A. Åhström.

Befälhavare å ångf. »Virgo».