

Inlandsbanan.

KORT HISTORIK

Det var år 1897 som tanken på en bana genom Sveriges västra och inre delar första gången framfördes från officiellt håll. Kungl. Maj:t hade framlagt en proposition angående malmbanans utdragande till norska gränsen och i ett yttrande över denna proposition anförde generalstabschefen bland annat, att en inre järnvägsförbindelse från övre Norrland till mellersta Sverige skulle vara av största betydelse för försvaret av Norrland. Detta militära motiv för norra inlandsbanan skulle gå igen under alla politiska och ekonomiska konjunkturväxlingar.

Vid riksdagen 1900 framfördes genom flera motioner krav på en dylik inre längdbana. Man framhöll att en sådan var motiverad ej blott av militära skäl utan även av ekonomiska då den skulle få en avgörande betydelse för jordbrukets och näringslivets utveckling i Norrlands inland. Då en enskild bana var koncessionerad mellan Orsa och Sveg borde en järnväg mellan Sveg och en lämplig punkt på malmbanan i första hand projekteras.

År 1899 hade i riksdagen framförts krav på en sydlig inlandsbana från Skee (Strömstad) till Malung. Denna bana motiverades med att den dels skulle ge ett ekonomiskt uppsving åt de berörda trakterna, dels skulle föra gränstrakternas handel från dess traditionella väg över norska hamnar och i stället leda den över svensk botten. Denna fråga var emellertid av naturliga skäl vid denna tid politiskt ytterst känslig varför den med olika motiveringar lades på is under de närmaste åren.

Sedan flera propåer, bland annat från berörda länsstyrelser, gjorts för att söka aktivera regeringen i inlandsbanefrågan avgav järnvägsstyrelsen 1903 ett yttrande över samtliga dessa framställningar. I detta, som i första hand behandlade sträckan Strömstad - Dalarna, framhölls att en dylik bana var mycket välbehövlig och att den säkerligen skulle bära sig ekonomiskt. Beträffande sträckan Sveg - Ströms vattudal önskade styrelsen en mer ingående undersökning innan den var beredd att yttra sig över denna del av inlandsbanan. Samma år utfördes på militärt initiativ en undersökning för att finna den lämpligaste sträckningen för en bana mellan Ströms vattudal och malmbanan.

År 1904 finner regeringen tiden mogen att av riksdagen begära medel för en grundlig undersökning av hela den föreslagna inlandsbanan. Efter en ingående debatt beslutar man sig för att en dylik skall utgå från Sveg och därifrån drivas samtidigt åt norr och åt söder. Dessa undersökningar, som omfattade ett mycket stort antal linjesträckningar, blev ödesdigra för den sk södra inlandsbanan. De transportuppgifter som man tänkt sig för denna visade sig helt orealistiska. Malmen hade sina naturliga exporthamnar i Luleå och Narvik och kunde icke bära fraktkostnaderna till en hamn i Bohuslän. Timret hade sina transportvägar i flottlederna till sågverken vid kusten och de trävarutransporter som kunde påräknas för järnvägen - i stort sett endast träkol - hade sina slutstationer vid järnbruken i Bergslagen och skulle således ej beröra södra delen av inlandsbanan. Därtill kom att en utvidgning av Trollhätte kanal var ifrågasatt varigenom Vänernkunde öppnas för oceanångare och Vänerhamnarna få ökad betydelse och konkurrenskraft. Dessutom skulle transporter till Vänerhamnarna gå över vissa med den ifrågasatta inlandsbanan konkurrerande enskilda järnvägar, bl a Mora - Vänerns järnväg. På grund härav visade sig den tänkta sträckningen för södra inlandsbanan bli skäligen oräntabel och planerna på denna bana sköts alltmer i bakgrunden för att slutligen år 1911 helt uppges.

Som ersättning för den södra inlandsbanan inköpte staten de enskilda järnvägarna Kristinehamn - Mora år 1916, Mora Noret - Orsa år 1917 och Orsa - Sveg år 1918. För att erhålla en direkt spårförbindelse mellan Mora och Orsa stationer byggdes en ny bro över Dalälven i närheten av Mora. Inlandsbanan fick sålunda sin ändpunkt i Kristinehamn.

För inlandsbanans sträckning norr om Sveg kunde man utan större tvekan ena sig om en linje dragen öster om Storsjön. Norr därom hade undersökningarna fortskridit så långt, att projektet för bandelen Östersund - Ulriksfors kunde framläggas för 1907 års riksdag. Sedan bygget beslutats, påbörjades arbetet omedelbart och år 1912 öppnades den 115 km långa bandelen för allmän trafik. När denna bandel projekterades hade man fortfarande vissa förhoppningar om malmtrafik på inlandsbanan varför broarna utfördes för 20 tons axeltryck medan den resterande delen av banan erhöll broar beräknade för 18 ton. Redan två år tidigare hade den nordligaste delen av inlandsbanan föregripits genom att ett arbetsspår hade byggts från Gällivare till Porjus kraftverk. Detta spår byggdes ytterst primitivt men var avsett att i förbättrat skick ingå i inlandsbanan.

Vid 1911 års riksdag hade Kungl. Maj:t framlagt proposition om ett principbeslut rörande hela norra inlandsbanan. Riksdagen var emellertid tveksam, huvudsakligen av ekonomiska skäl, och beslöt endast att bygget skulle fortsättas norrut från Ulriksfors till Volgsjön (Vilhelmina), en sträcka av omkring 120 km längd. Denna riksdagens ovilja att binda sig för hela projektet skulle under hela byggnadstiden präglade dess behandling av inlandsbanan, och så sent som 1928, då man hade att ta ställning till den sista sträckan, Sorsele - Jokkmokk, talade en stark opposition i riksdagen mot den föreslagna banan och för ersättningstrafik på landsväg.

För att återgå till sträckan Ulriksfors - Volgsjön kom den på grund av svårigheter under världskriget ej att fullbordas förrän 1918. 1912 års riksdag beslöt att anlägga den omkring 170 km långa sträckan Sveg - Brunflo. Den slutliga sträckningen för denna framkom först efter många överväganden och stridigheter. En livlig och på sin tid mycket uppmärksam strid uppstod om banan från Sveg skulle dras i så gott som nordlig riktning eller ges en östligare sträckning förbi byarna Ytterhogdal och Överhogdal. Vid riksdagsbehandlingen bestämdes att den östligare sträckningen skulle följas. Färdigställandet av denna bandel fördröjdes även på grund av världskrig och efterkrigskriserna och först år 1922 kunde den öppnas för allmän trafik. Linjen Sveg - Hede, 72 km, beslutad 1912, påbörjades först 1917 och var färdig 1924.

Efter mycket ingående undersökningar och utredningar föreslog Kungl. Maj:t 1916 års riksdag att bygga hela den återstående delen av inlandsbanan från Volgsjön förbi Stensele, Sorsele, Avaviken, Jokkmokk och Porjus till Gällivare. Dessutom skulle byggas en tvärbana från Forsmo till Hoting, en bibana från Hällnäs till Lycksele och en tvärbana från Jörn till Avaviken. Riksdagen biföll propositionen men uttalade att den först efter förnyad prövning ansåg sig böra besluta om banan mellan Sorsele och Jokkmokk skulle dras över Kasker eller Avaviken.

1917 års riksdag beslöt att inlandsbanan skulle dras över Kasker och att tre tvärbanor skulle byggas: Forsmo - Hoting, Hällnäs - Lycksele - Stensele, Jörn - Gubblijaure. Enligt byggnadsplanen skulle arbetet bedrivas så att hela banan skulle vara fullbordad 1924. På grund av krigstidens oerhört stegrade byggnadskostnader och svårigheter av statsfinansiell art blev tidsplanen avsevärt förskjuten. År 1923 fullbordades

banan fram till Storuman. Järnvägsstyrelsen ville nu betrakta den resterande sträckan ur ren affärssynpunkt och fann att denna bandel rimligen aldrig kunde bära sig. Man ansåg bland annat att en sådan sträcka som Jokkmokk - Porjus ej ens skulle betala smörjan till tågen. Från statsutskottet och från riksdagens majoritet hävdades emellertid att man ej kunde lägga strikt affärsmässiga synpunkter på denna fråga. Banan skulle indirekt betala sig genom dess gynnsamma inverkan på näringslivet i berörda trakter och måste dessutom betraktas som en kulturfaktor. Vidare kvarstod givetvis det militära kravet på en mer skyddad transportväg genom Norrland. Beslutet blev alltså att banan skulle fortsättas, men som redan nämnts, så sent som 1928, då en betydande riksdagsgrupp ville riva upp 1924 års beslut, upprepades samma debatt i riksdagen och beslutet blev även då att banan skulle fullbordas.

I september 1936 sammanknöts den norr och söderifrån kommande rälsläggningen vid Kåbdalis. Därmed var inlandsbanan i sin helhet fullbordad.

Urban Thiel

Sven Fredén

Jämtländska tvärbanan

KORT HISTORIK

År 1866 hade norra stambanan nått Uppsala. Banans fortsättning norrut var då sedan ett decennium fastställd fram till Storvik. Allmän enighet rådde om, att den därifrån skulle dragas vidare upp mot Norrland och ett stort antal förslag till tänkbara sträckningar hade framkastats av såväl enskilda som lokala intressegrupper. I slutet av år 1867 inlämnade Jernvägsbyggnads-Styrelsen ett betänkande till Kongl. Maj:t där man diskuterade olika möjligheter för den vidare utbyggnaden av norra stambanan. Man är pessimistisk vid bedömningen av det ekonomiska utfallet av en bana längs den norrländska kusten. Den skulle bli betydligt dyrare att bygga än de dittills färdigställda stambanorna på grund av den svårare terrängen och den skulle under stora delar av året behöva konkurrera med den "billigare sjökommunikationen". Trafikunderlaget var själigen magert - industrierna var små och fåtaliga, jordbruket fattigt och skogsprodukterna hade ett så lågt värde att det var omöjligt att använda järnvägstransport för deras utförande söderut. I stället för den sålunda ut-

dömnda kustbanan föreslår styrelsen en järnväg i ungefärlig sträckning Storvik - Ljusdal - öster och norr om Storsjön - Skurdalsporten (vid riksgränsen) där den skulle anknyta till den smalspåriga (3 fot 6 tum engelskt mått) järnvägen Trondhjem - Stören. Genom en dylik bana skulle södra och mellersta Norrland få tillgång till en isfri hamn. Banan skulle gå genom en jämförelsevis rik bygd och skulle bli betydligt billigare än en kustbana. Genom att den även skulle kunna användas som förbindelse mellan övriga Sverige och Trondhjems hamn bedömdes dess ekonomi tämligen ljust. Någon förräntning på kapitalet vågade man dock ej räkna med och än mindre något överskott men om den byggdes med iakttagande av stor sparsamhet och i enklaste standard borde driftskostnaderna täckas. Man förutsatte att banan byggdes med betydligt lägre standard i tekniskt avseende än de dittills utförda stambanorna. Den borde göras smalspårig - samma som den norska delen av sträckan, 3 fot 6 tum - med största stigning 1:60 (ca 18 o/oo), minsta kurvradie 240 m samt med broar av trä.

År 1870 fick Styrelsen i uppdrag av Kongl. Maj:st att göra erforderliga undersökningar för norra stambanans fortsättning norr om Storvik. Undersökningarna skulle omfatta en bana i enlighet med Styrelsens tidigare förslag. Banan skulle vara smalspårig och byggas med "alla de besparingar.... som läte sig förena med en inskränktare trafiks fordringar". Året därpå var Styrelsen klar med sitt uppdrag. Man hade delat upp projektet i två olika sträckor, den ena från Sundsvall till riksgränsen vid Storlien, den andra från Storvik till Torpshammar. Båda sträckorna skulle byggas med enklaste tracé och smalspåriga. Redan 1873 ändrar man sig emellertid beträffande sträckan Storvik - Torpshammar och föreslår att denna del bygges med normal spårvidd. Samma år beslutar riksdagen byggandet av de båda banorna i enlighet med Styrelsens förslag och anslår 200 000 riksdaler för förberedande arbeten. År 1874 ändrar man sig ånyo och bestämmer sig nu för att även sträckan Torpshammar - riksgränsen bygges med normal spårvidd. Skälen till detta var flera. Bland annat hade Sundsvalls jernvägsaktiebolag beslutat att senast då stambanan nått Torpshammar bredda sin bana Sundsvall - Torpshammar, vilken öppnats för trafik 1873 med spårvidden 3 fot 6 tum (1067 mm). Vidare förklarade sig Norge icke blott villig utan även starkt intresserad av att tvärbanan bygges normalspårig, detta av såväl ekonomiska som militära skäl.

Vid beslutet 1873 hade man ej kunnat ena sig om var den uppgående banan skulle ansluta till tvärbanan men trots detta igångsattes de första arbetena (på sträckan Storvik - Ockelbo) under 1875. Året därpå beslutar man sig för Ånge som föreningsstation. Under stakningen och detaljplaneringen av linjen frångicks delvis de ursprungliga förslagen och banan fick betydligt högre standard än vad som ursprungligen avsetts. Maximala stigningen reducerades till 10 o/oo (med undantag av sträckan Ytterån - riksgränsen där den blev 18 o/oo) och minsta kurvradien (med vissa undantag närmast gränsen) fastställdes till 450 m. Rälsvikten bestämdes till 28 kg/m. Från militärt håll genomdrevs att tillräckligt antal mötesplatser skulle anordnas för framförande av 15 militärtåg per dag med en sth 20 km/h samt att mötesspåren skulle vara minst 300 m långa.

Banarbetena fortskred under de följande åren i jämnt tempo och alltefter som bandelarna färdigställdes öppnades de för allmän trafik. År 1880 fanns trafik upp till Ljusdal samt provisorisk dylik mellan Trondhjem och Duved. Den 22 juli 1882 invigdes tvärbanan i sin helhet med sedvanlig pompa. Banan Sundsvall - Torpshammar inköptes av staten 1885 och ombyggdes till normalspår omedelbart därefter.

Den ursprungliga rälsen, beräknad för ett axeltryck om 11 ton har senare utbytts mot räler på 34,5 och 39 kg/m. Sträckan Ånge - Östersund elektrifierades 1939, Ånge - Sundsvall 1942 och Östersund - Storlien (gränsen) 1945.

Sven Fredén