

öfver 1908 års lagtima Riksdags arbeten, ett understöd af 1,000 kronor eller, därest boken anses böra utkomma senast under första veckan af instundande augusti månad, ett belopp af 1,200 kronor, i bägge fallen under villkor, att 400 exemplar af boken kostnadsfritt öfverlämnas till riksgäldskontoret för utdelning bland Riksdagens medlemmar.

Stockholm den 26 januari 1908.

S. J. Enander.

N:o 177.

Af herr **S. J. Enander**, om anslag för upprättande af kostnadsförslag m. m. för en järnväg från Svegs kyrka till Vikarsjön i Hede socken.

Provinsen Härjedalen har i våra geografiska arbeten och läroböcker af ålder påståtts vara och kallats »Sveriges fattigaste landskap». Detta påstående är både sant och icke sant. Det är sant, om man endast tar i betraktande folkmängden; den är ganska ringa, och till följd däraf är också jordbruket naturligtvis obetydligt. Det synes vara sant för »den färende svend», som hastar landsvägen framåt genom landskapets ödsliga sjumila skogar och på båda sidor om vägen ingenting annat skådar än ändlösa furubevuxna sandmoar.

Men det är i verkligheten icke sant, ty hvad vittna dessa härliga skogar om annat än att Härjedalen är ett bland Sveriges skogrikaste landskap, som sedan mer än ett halft århundrade tillbaka levererar timmer till utanför dess landamären belägna sågverk till ett värde af flere millioner kronor årligen. Det ofvannämnda gamla påståendet kan

visserligen delvis vara sanning, d. v. s. »sanning med modifikation», i ty att en del odlade trakter bestå af sandig och mager jordmån, som i gamla tider företrädesvis kultiverades och ännu på grund af gammal slentrian mödosamt hållas i hjälplig kultur. Men bredvid de magra inägorna ligga ganska godartade myrar i mängd, och man väntar bara på billiga kalktransporter per järnväg för att genast kunna med största fördelar taga itu med tilltänkta uppodlingar. För öfrigt träffar man flerstädes inom landskapet så utmärkt jord som trots någonstädes i Norrland och en naturlig växtlighet så ypperligt utvecklad som på få ställen inom vårt rike. Till bekräftelse härpå må anföras något ur framlidne agronomen Robert Tolfs berättelse öfver hållna undersökningar i Härjedalen, därvid undertecknad mestadels var honom följaktig under de vidsträckta resorna. Med afseende å myrmarkernas allmänna beskaffenhet indelar Tolf Härjedalen i fyra naturliga och väl skilda områden, karakteriserade genom berggrundens olika beskaffenhet. Dessa äro: fjällskiffrarnes, vemdalskvarstiens, glötekalkens och granitens områden. »Fjällskiffrarnes område», säger han, »kännetecknas genom förekomsten af goda, ja stundom utsökt goda myrar, hufvudsakligen bildade af starr med brunmosseinblandning samt fattiga på Sphagna, hvilka ej sällan, hvad vegetation och torfförhållanden angår, kunna täfla med allt hvad yppersta fastlandet i dessa afseenden har att uppvisa. *Kvarstiområdets* myrar hafva en från nyss omtalta torfbildningar alldeles afvikande karaktär. De bestå nämligen öfvervägande af hvitmossebildningar, hvilka stundom — t. ex. i närheten af Vemdalen — nå en betydlig utsträckning i vidd och djup. Renheten lämnade föga öfrigt att önska, utan kunde torfven därstädes med skäl sägas uppfylla alla de villkor, man bör ställa på ett första klassens strömmaterial. *Omnejden kring Glöte* är sedan gammalt bekant för sin rikedom på kalk, och får man väl tillskrifva denna omständighet den goda och i vissa fall sällsynt utmärkta beskaffenheten hos traktens myrar. Så torde bland andra den cirka 250 har stora Tallmyren i närheten af Dravagen kunna göra anspråk på att vara en bland fastlandets utsöktaste myrbildningar samt utan gensägelse den bästa torfmark, jag under mina resor sett inom hela Norrland. *Ostliga delen af provinsen* utmärkes genom berggrund af granit. Här blifva myrarne till sitt skaplynne mera skiftande samt kunna ej sällan hafva ett ganska högt odlingsvärde; mindre ofta blifva de af mycket dålig beskaffenhet, utan hafva de i allmänhet de egenskaper, hvilka utmärka Norrlands medelgoda torfmarker.»

Den orlofssedel Tolf lämnat Härjedalen tillkännagifver, att provin-

sen, hvad dess jord och tillfällen till omfattande myrodlingar beträffar, ingalunda är ett fattigt utan snarare i detta hänseende ett rikt land.

Dock likväl, det är sant, att Härjedalen är »Sveriges fattigaste landskap» — *fattigaste på tidsenliga kommunikationer!* Och verkligen fattigt måste landskapet, oaktadt all sin här antydningssvis påvisade rikedom — de rika malmfyndigheterna mot norska gränsen ej att förtiga — förblifva intill dess att det får en *ändamålsenlig* järnvägsförbindelse med det öfriga riket. Ändamålsenlig och naturlig är endast den järnväg, som går i *landskapets längdutsträckning*. En sådan järnväg, följande Ljusnan på lämpligt, kort afstånd, är hvad Härjedalen oundgängligen behöfver för att kunna komma till utveckling af sina naturliga näringskällor. Detta behof synes vara förbisedt vid undersökningen af den s. k. inlandsbanans sträckning genom Härjedalen. Det synnerligen stora behofvet af en järnväg väster om Storsjön i Jämtland har ganska riktigt blifvit erkändt och till fullo uppskattadt i och med det att en undersökning och planering för byggnad af en billig bibana eller tertiärbana Svenstavik—Matmar har enligt uppgift företagits och bestrides med medel af det anslag, Riksdagen beviljat för verkställande af undersökningar angående inlandsbanan. Men det ännu mycket större behofvet af och krafvet på en bibana t. ex. Sveg—sjön Lossen, intill hvilken stora insjö statens väldiga skogspark på Ljusnedals bruks område gränsar, eller åtminstone, att börja med, en bibana Sveg—Vikarsjön (Hedeviken), bredvid hvilken sjö staten jämväl äger stora skogskomplexer, har så långt ifrån att sättas i *främsta* rummet, hvilket rättvisligen bort och bör ske, icke ens fått ett det allra minsta lilla rum inom ramen af det stora med bibanor kombinerade inlandsbanesystemet. För rättelse af förbiseendet och för att låta det förbemälda krafvet billigtvis komma till sin rätt, räcker det nämnda anslaget numera icke till.

Inlandsbanans sträckning genom Härjedalen och södra Jämtland har emellertid blifvit orubbligt fastslagen, som väl är, genom förra årets riksdagsbeslut att bygga en normalspårig statsbana Östersund—Ström, och därmed äro dess ändpunkter säkerligen absolut gifna, nämligen Sveg och Brunflo. Därpå följer, att fortsättningen af Orsa—Härjedalens järnväg, som nästkommande höst säkerligen hinner frambyggas till Sveg, måste därifrån bäst rakast gå till Brunflo. I Sveg får nämnda bana icke stanna, ty om och i den mån som så sker, tillskyndas både staten och närliggande respektive kommuner betydliga förluster. Järnvägssträckan Sveg—Brunflo blir förvisso en i ekonomiskt och kulturellt afseende mycket god länk i inlandsbanan.

Mätte blott höga vederbörande icke slumra in efter kraftansträngningen för Östersund—Strömbanan, utan se till att Sveg—Brunflo icke alltför länge blir den felande länken. Men skall banan i fråga riktigt bra bära sig, måste den, liksom hela långa inlandsbanan i öfrigt, så att säga stagas. En telegraf- eller telefonstolpe måste stöttas vid en krök på linjen eller där den icke kan säkert fästas i marken. En skeppsmast, bildligt taladt äfven på statsskeppet, måste stagas mot blåst och storm, jämväl i ekonomisk betydelse. Tertiärbanor, d. v. s. billiga bibanor på lämpliga lokaler, motsvara och fylla vis à vis inlandsbanan det ändamål, som liknelsen velat åskådligt framhäfva. Mitt förslag gäller ett experiment med en ny bantyps införande i statsbanesystemet eller kort sagdt en järnbanestagning. Till ett sådant i hvarje fall alldeles ofarligt experiment gifves inom Härjedalen ett ypperligt tillfälle i och med startandet af en tertiärbana Sveg—Vikarsjön, följande ungefär den prickade, gröna linien, som är inlagd på den »Karta, angifvande de i frågasatta sträckningarne för den s. k. inlandsbanan» (andra kartan i ordningen), som är bifogad Kungl. Maj:ts nåd. proposition n:o 162 för år 1907, eller eventuellt en kortare dylik bansträckning från någon punkt vid Enskälatrakten på den projekterade inlandsbanedelen Sveg—Brunflo förbi Hån i Vemdalen till Vikarsjön. Den förra banan, cirka 62 km., är visserligen längre än den senare, som skulle bli ungefär endast 38 km. lång, och drager därför naturligtvis en något större byggnadskostnad. Men en banbyggnad Sveg—Vikarsjön har däremot betydande fördelar framför en dito Enskåla—Vikarsjön, nämligen bland andra: 1:o) Synnerligen goda terrängförhållanden, som göra det möjligt, att tertiärbanan framdeles, om så skulle erfordras, med lätthet och mycket ringa kostnader kan utan flyttning ombyggas till full likställighet med inlands- eller hufvudbanan, hvilkens spårvidd den i alla händelser redan från början måste äga. Denna möjlighet är totalt utesluten beträffande den kortare, ifrågavarande banbyggnaden, därvid man icke kan undkomma att bedräfligt nog räkna med sådana stigningsförhållanden som 20 : 1,000. — 2:o) Komma de förutnämnda bördiga Glöte-trakterna i mycket närmare förbindelse med järnvägen, än annars blir fallet. — 3:o) Kommer den här framhållna banan i beröring med det stora vattenbäcken, som kallas Ransjön, omkring hvilken en stor del af statens kronoparker i Hede ligga.

Det är just statsinnehafvet af dessa präktiga skogar invid öfre delen af Ransjön och Vikarsjön eller i dessa sjöars närhet med en ytvidd betydligt öfverstigande 25,776 har och med en årlig inkomst af 80,000 kr. till 100,000 kr., hvilket enligt mitt förmenande väl motive-

rar och betingar, det staten griper in på sätt här antyds. Vederbörlig undersökning och utstakning af en normalspårig tertiärbana Sveg—Vikarsjön kommer efter högst 125 kr. per km. att kosta högst 7,750 kr., och kostnaden för en eventuell okulärundersökning (mera torde icke behövas) af den kortare bansträckan efter 15 kr. per km. gör 570 kr., tillhoppa högst 8,320 kr., således ej mer än ungefär tiondedelen af förbemälda årsinkomst, och detta endast för en gång. Själftva byggnadskostnaden för tertiärbanan Sveg—Vikarsjön, 6,2 mil går icke upp till 1½ million kr. eller högst 25,000 kr. per km. Skulle staten hämta slipers från de nämnda skogarne och använda de räler, som måste utbytas mot tyngre och bärkraftigare på norrländska stambanan, inskränktes den direkta kostnaden högst betydligt. Därjämte kunde de gamla vagnsparkerna vid statsbanan, hvilka annars skolas ned, få en god användning vid trafikerandet af tertiärbanan, hvilket ytterligare skulle bidraga till banans billighet. Ett afsevärdt ytterligare plus till billigheten i anläggningskostnaden bör icke förbigås, nämligen att statens kommande bidrag med $\frac{2}{3}$ af kostnaden för en nödvändig omläggning af landsvägen Ransjö—Hedeviken, som måste vara omedelbart förestående vid Orsa—Svegbanans fullbordande till hösten, då kan bortprutas. Ännu ett billighetsplus kunde ligga uti ett arrangemang, gående ut därpå, att lediga arbetare och arbetsredskap m. m. från Orsa—Svegbanan efter dess afslutning finge omedelbar användning vid byggandet af tertiärbanan, i fall icke banbyggnaden Sveg—Brunflo ville göra anspråk på företrädesrätt. Det behöfver slutligen väl icke tilläggas, att den åsyftade tertiärbanan äfven har en högst betydelsefull innebörd att bli ett stålstarkt fosterländskt band emellan inbyggarna vid norska gränsen i västra Härjedalen och deras gamla moder Svea.

Ville Riksdagen bestämma sig för att t. ex. årligen anslå endast hälften af den inkomst, statsskogarne inom Härjedalens revir på öfver 314,836 har tillföra statskassan, så skulle, såsom jag förmenar, både den del af inlandsbanan Sveg—Brunflo, som är ämnad att bara löpa i kortaste kanten af Härjedalen, och tertiärbanan Sveg—Vikarsjön samt därjämte en dylik tertiärbana Sveg—Ytterhogdal snart vara verkligheter. Märk, här begäres icke ett öre, ty det kunde kanske förvrängas och kallas en oblyg begäran, här begäres icke ett enda öre från vårt lands öfriga provinser, icke ett enda öre att uppföras på öfriga medborgares kronodebetsedlar för ändamålet i fråga. Det är en bön, ett »valhallabarn», en varm vädjan om ett förskott endast, taget från och icke öfverstigande hälften af inkomsten af kronoskogarne inom de bönfällandes egen provins. Ett *förskott* endast, det må betonas. Ty så

snart de nämnda banorna bli färdigbyggda, komma de meranämnda statskogarnas värde att utan vidare mångdubblas, och naturligtvis kommer då penningförskottet åter in i statskassan i form af mångdubbel vinst.

Såsom ytterligare motivering må tillåtas en hänvisning i tillämpliga delar af Kungl. Maj:ts nåd. proposition n:o 103 för 1905, ofvan bemälda Kungl. Maj:ts nåd. proposition n:o 162 med kartor, chefens för civildepartementet yttrande till Andra Kammarens protokoll, 5 band. n:o 53, sid. 9 och följande för år 1905 och lektor Waldenströms yttrande till sistnämnda protokoll, sid. 53.

Ännu ytterligare motivering torde få presteras inför respektive utskottet i sammanhang med en »Karta öfver Hudiksvall—Härjedalens järnväg, uppgjord 1875», som kommer att öfverlämnas till detsamma.

Sluttillägget må blifva ett af Konung Oscar II vid hans sista besök i Jämtlands residensstad uttaladt kungsord: »Endast autokraten har rätt att gifva löften på alla områden. Men som svensk konung gifver jag Eder det ordet att, såvidt lag förmår och förhållandena medgifva, åt Eder söka verkliggöra utvidgade järnvägsförbindelser. I främsta rummet ställer jag en parallell bana med norra stambanan från norra Dalarne genom Jämtland, därefter äfven, när och på det sätt sådant en gång blir möjligt, en järnvägsförbindelse längs åt det ännu så vanlotade Härjedalen.»

Kungsorden ligga numera jämväl med testamentarisk tyngd i vågskålen. Och alla skäl till fröjdefulla förhoppningar föreligga, att Riksdag med regering snarast möjligt skall förverkliga testamentet.

På grund af hvad ofvan blifvit anfördt, hemställes,

att Riksdagen må besluta att för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag och dithörande utredningar för en normalspårig (spårvidd af 1,435 meter) tertiärbana inom Härjedalen från Svegs kyrka längs Ljusnan till Vikarsjön i Hede på extra stat för år 1909 bevilja ett anslag af 7,750 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att under innevarande år låta förskottsvis af tillgängliga medel utanordna helt eller delvis nämnda belopp.

Stockholm den 26 januari 1908.

S. J. Enander.