

Nr 193.

Af herr **Bromée** i Billsta m. fl., om byggande af statsbana från Sveg till Brunflo.

Såsom en första länk i den planerade statsjärnvägen Inlandsbanan genom det inre Norrland beslöt 1907 års Riksdag byggande af delen Östersund—Ströms vattudal, och då torde den tanken varit allmän såväl inom Riksdagen som i landet för öfrigt hos dem, som voro sakkunniga och intresserade i denna fråga, det nästa ledet af denna banbyggnad skulle blifva att genom en bana från Brunflo till Sveg erhålla en inre förbindelseled mellan den beslutade banan Östersund—Ström eller Ulriksfors och mellersta Sveriges inre järnvägsnät, i första rummet Orsa—Svegbanan.

I trontalet vid innevarande riksdags öppnande uttalades jämväl att viktiga kommunikationsfrågor komma att underställas Riksdagen, där det särskildt framhålles tillgodoseendet af vissa trafikbehof, i synnerhet krafvet på Inlandsbanan.

Genom ofvannämnda Riksdags beslut och det i trontalet gjorda uttalandet har man trott sig finna så mycket större skäl för en sådan inre förbindelseled medelst järnväg från rikets centrala delar till Norrland som det icke kan vara till gagn för någon att den vore på ett stycke afbruten. Och huru mycket man än fortsatte banans byggande norr om Ströms vattudal, vore utan en sådan sammanlänkning denna banas betydelse såväl militäriskt som ekonomiskt alls icke hvad den vore afsedd att vara. Med hänsyn härtill hade ock Orsa--Svegbanan byggts på ett vida solidare och dyrare sätt, än eljest varit behöfligt. En bana Sveg—Brunflo skulle ock komma att genomgå trakter, hvilka hittills varit mera än några andra styfmoderligt behandlade i afseende å kommunikationer. Provinsen Härjedalen har hittills endast i sitt sydöstligaste hörn, nämligen i Sveg, varit berörd af någon järnväg, och detta endast under den senare tiden. Och dock bör denna provins ej mindre än andra Sveriges landskap vara berättigad till statsmakternas omvårdnad i detta afseende. Provinsen har, likasom Jämtland, stora värden ej blott i skog utan jämväl i odlings- och andra utvecklingsmöjligheter, som utan järnvägar icke kunna tillvaratagas och utvecklas. Genom provinserna Jämtland och Härjedalens närbelägen-

het till mellersta Sveriges malmförande och industriella trakter skulle ock, om järnväg funnes, som förmedlade samfärdseln, dessa skogstillgångar, som nu förfaras, kunna blifva af ett mycket stort värde, ej minst i form af kol för landets järnindustri. Först med banans Sveg—Brunflo byggande blir det möjligt bygga de nödvändiga och redan nu undersökta bibanorna till denna bandel, hvilka kunna byggas billigt enligt den typ, hvartill förslag af järnvägsstyrelsen uppgjorts och genom hvilka stora mängder af virke, som nu måste ligga kvar i skogen, kunna uppsamlas och komma till nytta. I de trakter af södra Jämtland och Härjedalen, som banan skulle genomlöpa, finnas stora för odling fruktbara vidder, hvilka, om kommunikation erhålles, kunna vinnas för kulturen, och äfven i öfrigt skulle dessa trakter genom järnvägen ernå en stor utveckling och tillföra landet stora inkomster mot hvad de nu göra. Det är också med dessa utsikter och med förhoppning om järnväg i denna del af landet, som befolkningen i Jämtland och Härjedalen, fastän jämförelsevis fattig, med stor ansträngning bidragit med betydande belopp, ej blott till staten för att få tvärbanan genom Jämtland, utan äfven till Orsa—Svegbanan.

Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar skulle sträckan Sveg—Brunflo vara cirka 161 kilometer och kostnaden för banans byggande uppgå till 11,700,000 kronor.

Då järnvägen Sveg—Brunflo är för landet och landsdelen Norrland af stor betydelse, samt i all synnerhet för Härjedalen och de trakter af Jämtland, där banan skulle komma att framdragas, är ett livsvillkor för framåtskridande och utveckling, skulle det icke blott för dessa trakters befolkning utgöra en stor besvikelse, utan äfven, våga vi tro, för Norrland och landet i sin helhet vara till men, om denna banbyggnad *nu* undanskötes.

Med anledning häraf hemställes,

att Riksdagen ville besluta byggande af järnväg från Sveg till Brunflo vid tvärbanan i enlighet med utredning och plan som af kungl. järnvägsstyrelsen blifvit upprättade för Inlandsbanan i denna del, samt för byggnadens påbörjande för år 1912 anvisa ett anslag af 500,000 kronor.

Stockholm den 27 januari 1911.

J. Bromée.

Ing. Bergman.

Johan Olofsson.

Joh. Ström

I motionens syfte instämma

Johan Widén.

Karl Starbäck.