

Nr 36.

Af herr **Pers**, om anslag till påbörjande af en statsbana norrut ifrån Sveg till Brunflo eller annan lämplig punkt på tvärbanan genom Jämtland.

Frågan om Inlandsbanans byggande har af hela landet följts med det största intresse. Så småningom ha meningarna angående denna banas uppgift enats därom, att den bör vara att sätta det inre Norrland i förbindelse med det öfriga landet och lätta afsättningen af dess produkter dels åt industrien inom landet, dels äfven för export.

En af länkarna i Inlandsbanan är redan beslutad och under byggnad, nämligen den mellan Östersund och Ström. En annan kan sägas vara redan byggd, nämligen Orsa—Svegs järnväg. Denna 12 mil långa bana äges visserligen af ett bolag, men staten är banans största intressent, med icke mindre än i det närmaste fyra millioner kronor däri såsom lån insatta pengar.

I trontalet vid Riksdagens början bebådades en kunglig proposition om anslag till Inlandsbanebygget. Enligt förljudande skulle detta afse en bansträckning norrut från Ulriksfors upp till Dala sjö. Det kan ej betviflas, att de trakter denna tilltänkta bansträckning skulle tillgodose äro i stort behof af en järnväg, och min afsikt är alldeles icke att bidra till att deras hopp om en järnbana skulle gäckas.

Det afbrott i den stort tänkta Inlandsbanan, som kommer att bildas af sträckan mellan Sveg och Brunflo, är synnerligen olägligt, om det skall tänkas vara några år framåt, sedan banan från Östersund till Ulriksfors och Dala sjö kommit i trafik. Redan nu söka en del trävaror sig från Jämtland till Trondhjem för att den vägen komma ut i världsmarknaden. Naturligtvis skall den järnväg, som nu är under arbete till Ulriksfors och vidare till Dala sjö, öka denna tendens att använda norsk skeppningsort för svenska varor. Vidare skola våra förädlings-

industrier i mellersta Sverige, framförallt Bergslagen, vara i afsaknad af den bekväma och successivt ökade tillførsel, som en allt längre norrut sig så småningom öppnande Inlandsbana skulle gifva. Slutligen uppstår genom afbrottet en minskning i det tillskott till skeppningen från Vänerhamnar, som eljest sannolikt väl behöfdes för att förränta det högst betydande kapital staten nedlägger i Trollhätte kanals ombyggnad.

Denna fråga har äfven ett visst sammanhang med den om de västra gränstrakternas förseende med järnbanor, hvilka som bekant varit ämnade att komplettera Inlandsbanan. Ett byggande Sveg—Brunflosträckan skulle göra det lämpligt att staten inlöste Mora—Vänern och Orsa—Sveg-banorna. Dessa järnvägars aktiemajoritet äges af de stora socknarna i öfre Dalarne, som vid dessa banors byggande ha visat en framsynthet och uppoffring för allmänt väl, som är för dem synnerligen hedrande. I Mora—Vänerns-banan har Orsa socken aktier för 600,000 kronor, Älfdalen för 500,000 kronor, Mora och Särna hvardera för 200,000 kronor och öfriga mindre socknar i förhållande därefter. Nu har det satts ifråga att bygga en järnbana från Älfdalen upp till Särna socken, och koncession å en sådan är redan sökt. Oaktadt de nämnda socknarna med undantag af Mora ha stora resurser genom sina kommunalskogar, ha de dock ansträngt sig så mycket för åstadkommande af äfven andra än de nu nämnda banorna, att de ej kunna tänkas ytterligare i väsentlig mån bidraga till denna ifrågasatta Särnabanans tillkomst. Skulle däremot deras i Mora—Vänerns-banan insatta pengar till någon väsentlig del genom statens inlösen af densamma åter blifva disponibla, så vinna de ifrågavarande socknarna rådrum att understödja de nya kommunikationsföretag, som äro ifrågasatta åt väster i provinsen. Detta hvad Älfdalen och Särna beträffar. Orsa kommun åter har nedlagt så mycket pengar i järnvägsföretag, förutom de här nämnda, och sist i Orsa—Sveg-banan, att den väl behöfde komma ifrån bekymren med driften af den sistnämnda banan. Man kan tryggt säga, att en inlösen af dessa järnvägar för statens räkning skulle verka befruktande på den kommunala företagsamheten och framförallt på kommunikationernas vidare utveckling i dessa bygder. Den ifrågavarande gruppen af kommuner, som utfört hvad staten först senare funnit sig föranlåten taga itu med i kommunikationsväg, skulle sättas i stånd att fortsätta sitt pioniärbete.

Äfven om en inlösen af Mora—Vänerns och Orsa—Sveg-banorna ej skulle äga rum, utan sättas i det ovissa, så har staten inga som hälst utsikter att få någon ränta på sitt i Orsa—Sveg-banan nedlagda högst betydande kapital förr än förbindelse ernås norrut d. v. s. till Brunflo

eller annan lämplig punkt på jämtländska tvärbanan. Denna omständighet talar för att igångsätta byggandet af sträckan närmast norr om Sveg, äfven om öfverenskommelse ej skulle kunna träffas om inköp af de nämnda, i kommunernas ägo varande banorna.

Då jag kommer att föreslå Riksdagen, att redan nu anslå ett betydande belopp till här omordade ändamål, så sker det i lifligt medvetande om den roll, som järnvägskommunikationer spela i sådana afsides liggande bygder, som här skulle gagnas.

Den, som haft tillfälle att personligen iakttaga de lyckliga verkningarna af de nämnda dalakommunernas järnvägsföretag: ökad trefnad, stigande allmän välmåga, sporrade företagsamhet i olika riktningar och befolkningens af allt detta beroende kvarstannande inom bygden och i landet, kan ej annat än önska medverka till att samma förmåner måtte komma befolkningen tillgodo i öfriga med dem likställda men ännu vanlottade trakter, som så väl behöfva förbättrade förbindelser.

På grund af hvad jag sålunda anført, hemställer jag,

att Riksdagen måtte besluta att anslå 500,000 kronor till påbörjande af en statsbana norrut ifrån Sveg till Brunflo eller annan lämplig punkt på tvärbanan genom Jämtland.

Stockholm den 26 januari 1911.

And. Pers.
