

Nr 87.

Av herr **Olofsson** och herr **Johansson, Johan Peter**, om
anslag till fortsättning av statsbanan Sveg—Hede.

Uti proposition till 1912 års riksdag, nr 145, föreslog Kungl. Maj:ts byggande av en normalspårig järnväg från Svegs station å den planeerade statsbanan Sveg—Brunflo till Hede kyrkoby i Härjedalen.

Uti motiveringen för nämnda förslag må anföras vad Kungl. Maj:ts befallningshavande i Jämtlands län hade yttrat: »Den del av Jämtlands län som utgöres av provinsen Härjedalen har i större grad och i längre tid än någon annan av Sveriges provinser varit i saknad av den mäktiga hävstång för utvecklingen som utgöres av järnvägskommunikationer. Den har därför icke heller kunnat undgå att i viss mån bliva efter andra provinser i framåtskridande, ehuru naturliga tillgångar ingalunda saknas, vilkas upparbetande eller bättre tillgodogörande kunde väsentligen höja produktionen inom provinsen samt bereda dess bebyggare nya eller förbättrade existensmöjligheter.

Också hava provinsens innevånare känt sig i förevarande avseende, i viss mån tillbakasatta, vilket förhållande framträtt i därom vittnande uttalanden, i en ökad benägenhet att utflytta därifrån till främmande land eller andra delar av riket. Resultatet härav framträder också däruti att befolkningen i en del mera avlägset liggande delar av provinsen visar stark benägenhet att minskas.»

Sedan Kungl. Maj:ts befallningshavande med siffror visat, hur befolkningen gått tillbaka uti en del socknar i provinsen, fortsätter den: »Under år 1909 erhöll först Härjedalen järnvägsförbindelse med det övriga riket, i det Orsa—Härjedalens järnväg öppnades för allmän trafik; denna banas norra ändpunkt Sveg är nämligen belägen i Härjedalen, som av banan utan tvivel dragit och drager stor fördel.

Provinsen har ock efter måttet av sina krafter bidragit till tillkomsten av denna järnväg, som emellertid aldrig kunnat åstadkommas utan synnerligen stora tillskott, som den i företaget intresserade Orsa kommun i Dalarna varit i tillfälle att lämna, samt ej minst statsmakternas kraftiga ingripande genom lämnande i två särskilda omgångar av bidrag i form av lån till sammanlagt fyra miljoner kronor.

Genom nyssnämnda järnväg har emellertid Härjedalens behov av tidsenliga kommunikationer icke blivit ens nödortfigt tillgodosett.

Det är nämligen allenast till provinsens sydöstra hörn, som denna bana sträcker sig.

Från Sveg till Hede, som kan sägas utgöra provinsens medelpunkt, är det 7,6 mil och därifrån till Funäsdalen, den största platsen i västra Härjedalen, ytterligare 6,7 mil; från Sveg till Vemdalen är det 7,5 mil. Med spänd väntan motses i Härjedalen visserligen förverkligandet av förslaget om byggande av statsbana från Sveg till Brunflo, genom vilken Orsa—Härjedalens järnväg sättes i förbindelse med tvärbanan genom Jämtland, och Härjedalen samt de sydliga delarna av Jämtland sättas i direkt förbindelse med landets övriga delar och dess huvudort Östersund. Men även denna järnväg berör endast i ringa mån provinsen Härjedalen, den genomlöper av sagda provins icke mer än Svegs socken.»

Efter att hava redogjort för de utvecklingsmöjligheter, som finnas inom provinsen Härjedalen, särskilt beträffande jordbruk, boskapsskötsel och skogsbruk, därvid erinrande om kronans stora domän i västra Härjedalen, fortsätter Kungl. Maj:ts befallningshavande:

»Uppenbart är alltså, att den bana som öppnade en lätt kommunikationsled till provinsens medelpunkt skulle bilda en kraftig hävstång för tillvaratagande av de utvecklingsmöjligheter som finnas. Men huvudmotivet för byggandet av en dylik bana måste dock bliva att lämna ett handtag åt denna landsändas befolkning i dess kamp för landets odling och utveckling. Denna idoga befolkning, som brutit och fortfarande håller på att bryta bygd i dessa trakter, behöver ej mindre än andra Sveriges innebyggare stödjas av statsmakterna i denna sin kamp. Först genom erhållande av tidsenliga kommunikationer kan den hoppas att föra denna kamp med framgång; utan sådana är det fara, att den förtröttas, att i stället för utveckling det blir tillbakagång. Denna fara är i våra dagar med dess utvecklade samfärdsel människor emellan större än någonsin förr, som måste förekommas.

Kungl. järnvägsstyrelsen, som anbefallts att yttra sig över Kungl. Maj:ts befallningshavandes framställning, ansluter sig uti skrivelse av den 26 februari 1912 i allo till de uttalanden och den hemställan, som i ämnet blivit av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Jämtlands län gjorda.

Vad sålunda härmed citerats, äger fortfarande sin fulla giltighet, och att det är fara i dröjsmålet, därom gives redan eklatanta bevis. Då riksdagen 1912 beslöt byggandet av Sveg—Hedebanan och satte som villkor, bland annat, att den skulle påbörjas tidigast 1915, var det med all säkerhet riksdagens mening, att arbetet detta år skulle sättas i gång.

Uti skrivelse nr 232 formulerades riksdagens beslut sålunda: »Vad i den kungl. propositionen anförts i fråga om de säregna förhållanden, som äro rådande i den på kommunikationer synnerligen vanlottade bygd, där den föreslagna statsbanan skulle framgå, samt i fråga om angelägenheten att bispringa och vid Sverige närmare binda befolkningen vid denna avlägsna landsända, har synts riksdagen av beskaffenhet att kraftigt tala för anläggningen samt ägnat i väsentlig mån häva de av riksdagen hysta betänkligheter, varför riksdagen icke ville motsätta sig banans utförande med statsmedel.»

1916 beviljades det första anslaget för banans påbörjande och heter det i denna riksdagens skrivelse:

I likhet med departementschefen finner riksdagen, att igångsättandet av arbetena på denna bana, vilka redan fått anstå avsevärd tid utöver vad man först tänkt sig, ej bör ytterligare uppskjutas.

Riksdagen har sedan beviljat det mesta av de medel, som för banans byggande beräknades behövlige, men givetvis kommer prisstegringen som ägt rum under kristiden att väsentligen öka kostnaderna även för denna bana, vilket även järnvägsstyrelsen, efter verkställd kostnadsutredning, i skrivelse den 9 okt. 1918 påpekat. Vidare framhöll järnvägsstyrelsen i denna skrivelse, att den tänkt, att tiden för banans fullbordande borde förskjutas, så att under återstående byggnadstid det årliga anslaget i medeltal bleve ungefär lika, som det för år 1919 anvisade eller omkring 1,200,000 kr. Emellertid nödgades styrelsen — på grund av den ytterligare långtgående avknappning i anslagen, som styrelsen ansett sig böra förutsätta — föreslå, att arbetena på banan under åren 1919 och 1920 icke bedrevos med större arbetsstyrka och anskaffningar, än att anslaget för år 1919 bleve tillräckligt även för år 1920.

Med anledning härav gjorde Kungl. Maj:t icke någon framställning till 1919 års riksdag om anslag för år 1920.

Arbetena å banan hava emellertid under de gångna åren bedrivits i ganska ringa omfattning, som det uppgives, bland annat beroende på svårigheten att uppdriva arbetsstyrkan till erforderlig storlek. Med anledning av dessa förhållanden har det för år 1919 tillgängliga anslaget icke under samma år tagits i bruk och skulle alltså för närvarande finnas disponibla cirka 1,200,000 kronor för arbetets fortsättande.

Om arbetet på banan under år 1919, till följd av svårigheten att uppdriva tillräcklig arbetsstyrka, icke kunnat bedrivas i den omfattning, som järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 9 okt. 1918 ansett såsom lämpligast, så torde väl detta hinder för innevarande och kommande år icke behöva befaras, alldenstund det för närvarande råder arbetslöshet inom

de trakter där banan skall byggas; och detta förhållande kan man på goda grunder befara hällre kommer att till- än avtaga under år 1921. Dessutom är det järnvägsstyrelsens mening, att under detta år banan Brunflo—Sveg skall kunna öppnas för trafik; och torde alltså under någon tid av detta år arbetskraft därifrån lämpligen bära överföras till Sveg—Hedebanan.

Något giltigt hinder att från och med innevarande år bedriva arbetena på banan i den omfattning, som järnvägsstyrelsen tänkte sig i sin skrivelse den 9 okt. 1918, synes alltså ej vidare förefinnas. Såsom ett sådant kan nämligen ej godtagas, att järnvägsstyrelsen under år 1919 bedrivit arbetet å banbyggnaden i så ringa omfattning, att enligt dess egen uppgift så gott som ingen del av det anslag, som riksdagen dock avsett för detta år, blivit använt. Även fastän så skett och anslaget för år 1920 således uppgått till i det närmaste vad årsanslaget enligt järnvägsstyrelsens plan borde utgöra, är detta intet skäl, att icke låta banbyggnaden fullföljas enligt den 1918 utstakade planen.

Det bör ju dock framhållas, att här gäller det den på kommunikationer mest vanlottade provins i Sveriges land, som på ovan angivna sätt gäckas på fullbordandet av det löfte, som statsmakterna en gång givit densamma. Löftet gavs redan år 1912; provinsens innebyggare hade all anledning tro, att arbetet på den utlovade banan skulle börjas år 1915. Uppskov skedde till år 1916 och riksdagen erkände då, att löftets fullföljande fått anstå avsevärd tid utöver vad som förut varit tänkt. Vi skriva nu år 1920 och man kan knappast säga, att någonting väsentligt blivit åtgjort på banbyggnaden. Provinsens innevånare hade tåligt väntat och nöjt sig med att hoppas, att åtminstone järnvägsstyrelsens plan av 1918 skulle fullföljas. Då detta hopp nu synes hålla på att gäckas, nödgas den vända sig till riksdagen med en begäran, att densamma måtte behjerta dess behov, som så länge varit erkänt och om vars avhjälpande redan tidigare den har statsmakternas löfte.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att tiden för banans fullbordande skulle vara av underordnad betydelse. Detta må vara sannt, om man avser dess betydelse såsom en länk i landets statsbanenät, men för provinsen Härjedalen bliver banans snara fullbordande av den största betydelse. Så länge ej banan finnes, kan man säga, att för Härjedalen den port är stängd, varigenom för denna provins tillträde skall öppnas till det övriga riket och för utvecklingen av dess resurser. Det är en vädjan att snarligen och verkligen öppna på denna port, som vi med denna motion rikta till riksdagen.

Vi tillåta oss därför i överensstämmelse med den plan för banans byggande, järnvägsstyrelsen i sin ovanberörda skrivelse den 9 okt. 1918 angivit, föreslå, att riksdagen måtte besluta,

att till fortsättning av statsbanan Sveg—Hede för år 1921 bevilja ett anslag av 1,200,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1920.

Johan Olofsson.

J. Johansson.

