

N:o 141.

Af herr **P. Norberg**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning och förslag rörande jernvägsanläggning mellan Ljusdals jernvägsstation och Sveg.

Det stora område af vårt land, som utgöres af provinsen Herjeådalen och vestra Helsingland, är fortfarande i saknad af de utvecklingsmöjligheter, som allenast mera tidsenliga samfärdsmedel kunna skänka. Allt jemt hänvisade till den under vissa årstider ytterst svåra och alltid ändlösa kärrtransporten å den lösa och dåliga landsvägen i Ljusnans dalgång, känna dess inbyggare saknaden af en jernväg så mycket bittrare, som de se jernvägsnätet allt mera fullmaskas inom andra orter.

Såsom en antydning om, med hvilka afstånd man har att räkna, kan erinras, att väglängden från närmaste jernvägsstation (Ljusdal) till Herjeådalens vestra gräns utgör omkring 290 km. och från Lillherredals kyrka till hvar och en af de städer, som ligga närmast — nemligen Hudiksvall, Östersund, Rörås och Falun — 200 km. (fågelvägen något mindre). Enligt handboken »Sveriges kommuner» (1898) omfattar Herjeådalens domsaga jemte Los, Färila, Ljusdals och Jerfsö socknar i Helsingland 21,139,43 kvadratkilometer med en sammanlagd folkmängd af 41,089 personer.

I vår geografi och våra landskapsbeskrifningar har det sedan gammalt upprepats, att Herjeådalen är Sveriges fattigaste landskap. Till våra dagar (se boken om Sverige, utgifven till sista Pariserexposition) har denna uppgift fått gälla, och man har dervid icke tänkt på eller tagit med i räkningen annat än Herjeådalens ringa folkmängd, obetydliga jordbruk, dess närmast intill Ljusnan i allmänhet sandiga och

magra jordmån, frostländigheten samt inbyggarnes oskäligt dryga kostnader för allt hvad de eljest skulle kunna afsätta eller behöfde förskaffa sig från närliggande landskap och hafskusten.

Och dock skall det vid närmare granskning befinnas, att Herjeådalen är i anseende till sin naturliga beskaffenhet berättigadt till en ganska god plats bland Sveriges landskap.

Herjeådalens skogar sägas omfatta nära 10,000 kvadratkilometer eller mera än en åttendedel af Sveriges samtliga skogar söder om Dal elfven. Till stor del upptagande ett bälte (i östra Herjeådalen och vestra Helsingland), som anses innefatta Sveriges växtligaste skogsmark, bilda de en rikedom, som måste räknas i många millioner kronor. För tillgodogörande af skogens afkastning finnas för närvarande inga andra kommunikationer än flottlederna efter de många inom området befintliga vattendragen, hvilka emellertid icke kunna afföra mera än *en bråkdel* af den afkastning, ett tidsenligt skogsbruk med hjälp af moderna kommunikationer kunde afvinna de ofantliga vidderna. Hvarken affallet vid timmerafverkningarna, toppar eller till sågtimmer odugliga träd kunna under nuvarande förhållanden, i brist på kommunikationer, tillvaratagas för att kolas, hvarigenom många hundra tusen kronor förloras pr år. Och den indirekta förlust, som orsakas af insekter, som från det qvarliggande affallet sprida sig till de växande träden, är helt visst icke mindre.

Herjeådalen eger inom sitt betydliga område, synnerligen ett stycke från Ljusne elfs mera sandiga strandområde, stora, vidsträckta *odlingslägenheter* af godartad myrjord dels på ler, dels på kalkgrund, som i hög grad förtjenar att tillvaratagas.

Härom har senast agronomen Robert Tolf i sin öfver hållna undersökningar i Herjeådalen afgifna berättelse bland annat yttrat: »Den orlofsedel, som man ej sällan hör tilldelas Herjeådalen, nemligen att vara det magraste och fattigaste bland Sveriges landskap, tål en betydlig afprutning. Ty lägger man tillhoppa vestra Smålands och norra Skånes ljunghedar, de halländska 'ryorna' och Vestergötlands 'svältor', så har man midt i Göta rike ett motsvarande område, hvars sterilitet och fattigdom vida öfverträffar allt hvad Herjeådalen har att bjuda på.»

»Aflägsnar man sig från Ljusnans dalgång och dess moskogar, så träffar man flerstädes inom landskapet så utmärkt jord som trots någonstädes i Norrland och en naturlig växtlighet, så yppigt utvecklade som på få ställen inom vårt rike.»

»I stället för att kalla Herjeådalen vår fattigaste provins, borde

den kallas den minst kända, och *det enda*, hvarpå provinsen *verkligen är fattig, det är på tidsenliga kommunikationer.*»

Med afseende å myrmarkernas allmänna beskaffenhet indelar herr Tolf Herjeådalen i fyra naturliga och väl skilda områden, karakteriserade genom berggrundens olika beskaffenhet. Dessa äro: fjellskiffrarnes, Vemdals-*qvartsitens*, Glöte-kalkens och granitens områden.»

Det förstnämnda, nemligen »fjellskiffrarnes» område, säger herr Tolf, »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 torf-förhållanden angår, kunna täfla med allt hvad ypperst fastlandet i dessa afseenden har att uppvisa.»

»Qvartsitområdets myrar hafva en från nyss omtalta torfbildningar alldeles afvikande karakter. De bestå nemligen öfvervägande af hvitmossebildningar, hvilka stundom — t. ex. i närheten af Vemdalen — nå en betydlig utsträckning i vidd och djup. Renheten lemnade föga öfrigt att önska, utan kunde torfven derstädes med skäl sägas uppfylla alla de vilkor, man bör ställa på ett första klassens ström-material.»

»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 utsökta 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.»

Att Herjeådalen, i synnerhet efter frostländighetens minskande genom myrutdikningar, har förutsättningar för ett ganska afsevärdt jordbruk och med sina ypperliga sommarbeten är synnerligen egnadt för en omfattande boskapsskötsel, det torde följa af hvad här i korthet anförts. Sedan länge är det känt, att provinsen årligen afsätter en betydande mängd boskap.

Såväl i vestra Helsingland som i Herjeådalen, vid Linsäll, Glöte, Hede och vid norska gränsen finnes dels *kalk* och dels åtskilliga *malmer*, om hvilka senare man dock icke numera tyckes hafva så höga föreställningar som förr. En blifvande mera grundlig undersökning

lärer väl ådagalägga, huru med denna naturtillgång i verkligheten förhåller sig. Herjeådalen har dock fordom varit en bergsbruksidkande provins. Derom vittna de flerstädes i berg och dalar förekommande varp- och slagghögarne jemte lemningar efter hyttor med deras dambyggnader. Derom vittnar ock den omständigheten, att provinsens af ålder begagnade vapen är ett städ, en slägga och en tång.

Lägges nu härtill, att inom detta område, vestra Helsingland och Herjeådalen, finnes en mängd af *vattenfall*, användbara i industriens tjenst, torde det icke vara något tvifvel om, att ju icke här erbjuda sig stora utvecklingsmöjligheter.

Att under för handen varande ogynsamma samfärdselsförhållanden dessa måste förblifva i hufvudsak outvecklade och obegagnade, är en naturlig sak. Ja, det torde kanske befinnas, att den lilla kultur, som lyckats arbeta sig fram, så småningom åter undertryckes, om den äfven för framtiden skall vara hänvisad uteslutande till landsvägen, hvars begagnande för långväga trafik blir förenad med allt större svårigheter och kostnader.

Tillgängliga uppgifter rörande trävarubolagens jordförvärf inom Herjeådalen visa, att bolagen år 1885 egde 17 procent af samtliga hemman inom provinsen, år 1890 27 procent och 1895 37 procent. I de särskilda socknarne innehade bolagen 1895 af skattetalet 67 procent i Lillherrdal, 41 procent i Ytterhogdal och 36 procent i Sveg. Om de menliga följderna af denna jordens öfvergång till trävarubolagen yttrar Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Jemtlands län i sin senaste femårsberättelse, »att de inskränka sig ej allenast till de olägenheter, som i socialt hänseende åtfölja den sjelfegande jordbrukareklassens undergång och ersättande med oftast utfattiga arrendatorer eller landbönder, utan torde ock i en framtid derur uppstå svåra hinder för tillgodogörande för odlingen af länets utomordentliga tillgångar på dertill användbar mark.» — Utan tvifvel skulle en jernväg i sin mån motverka faran för den sjelfegande jordbrukareklassens bestånd.

Det är tydligt, att behofvet af tidsenlig förbindelse emellan hafskusten vid Hudiksvall och det inre landet tidigt skulle göra sig kämbart och framkalla försök till dess afhjelpande. Redan på 1850- och 1860-talen uppgjordes förslag till jernvägsförbindelse mellan Bottniska viken vid Hudiksvall och de inre delarne af landet efter Ljusnans floddal, och vid midten af 1870-talet bildades ett aktiebolag för byggande af jernväg i fortsättning af då varande Hudiksvalls—Näsvikens jernväg öfver Delsbo och Hybo till Ljusnan vid Ede, der statens bana nu går öfver, och vidare genom Färila till Sveg — för framtida fortsättning

långs genom Herjeådalen till Norge och Rörås. Men bolaget lyckades icke uppbringa det erforderliga byggnadskapitalet. Enligt Riksdagens beslut har under sista åren af 1880-talet statsbanan Hudiksvall—Ljusdal blifvit byggd. Härmed är visserligen ungefär en tredjedel af vägen mellan hafskusten och Sveg i ordning. Men saknaden af lättare och billigare transportmedel å återstående sträckan blir för hvarje dag allt mera känbar. Det är därför icke att undra på, att hos kommuner och enskilde inom de ännu aflägsna bygderna, dit jernvägen ännu ej hunnit fram, den länge närda tanken åter och åter söker gifva sig uttryck i handling för att på ena eller andra sättet omsider arbeta fram en jernväg från Ljusdal till Sveg, som enligt den gamla tanken i framtiden kan utsträckas efter Ljusnans dalgång till Linsäll och Hede samt vidare in i Norge vid Rörås. I detta syfte har en ny undersökning åstadkommit under loppet af år 1899, och för att denna undersökning skulle, enligt de intresserades förmenande, erhålla så mycket större auktoritet, har den efter underdånig framställning fått *på enskild bekostnad* verkställas genom kongl. jernvägsstyrelsens försorg. Denna undersökning afser en normalspårig bana, utgående från Ljusdals station, i hvars närhet den korsar Ljusne elf. Härifrån fortsätter linien först å relativt stora utfyllningar öfver de lågländta åkrarne närmast Ljusdal på elfvens vestra sida och sedan på de jemna grus- och sandhedar, som utmärka terrängen invid Ljusne elf, genom Färila kyrkoby, Korskrogen, Lassekrog, der linien närmar sig Ljusnans mäktigaste vattenfall, den 25 meter höga Laforsen, och vidare efter Ångra-åns dalgång förbi Vänsjö och Nyhem till sin högsta punkt 394,5 meter öfver hafvet å vattendelaren mellan Ångra-ån och Hunnil-ån samt vidare ned öfver Ljusne elf i Elfros och derifrån i närheten af landsvägen fram till Sveg, 108 kilometer från Ljusdal. Kostnaden är beräknad till 5,640,000 kronor.

Endast en linie i den nu angifna hufvudrigtningen kan tillfredsställa dessa trakter. Utstakad i den af naturen sjelf anvisade led, der samfärdseln från Norge genom Herjeådalen och Helsingland till hafskusten från äldsta tider letat sig fram, egnar den sig väl att upptaga *all* trafik, som inom de stora vidderna skall söka jernvägen. Till denna nedlöpa från sidorna alla vattendrag och vägar.

Den nuvarande landsvägsfrakten mellan Ljusdal och Sveg uppgår, lågt räknad, till minst 3 kronor 50 öre per 100 kilogram. Minst med detta belopp höjes naturligtvis priset å handelsvarorna i Sveg utöfver gällande pris i Ljusdal. Arbetskraft, landtbruksredskap och alla förnödenhetsvaror ställa sig fördensfull för närvarande högst betydligt dyrare i Herjeådalen än å andra orter. Det stora inflytande, en jern-

väg upp till Herjeådalen skulle hafva på varuprisen, visas bäst deraf, att frakten mellan Ljusdal och Sveg skulle sänkas från 3 kronor 50 öre till 50 öre per 100 kilogram.

Någon med förhållandena mindre hemmastadd skall måhända föreställa sig, att Herjeådalen nu har utsigt att få sitt behof af jernväg tillfredsstäldt genom den planerade vägen från Orsa till Sveg. Men detta är långt ifrån fallet. Då de tunga transportererna i Norrland helt visst äfven framgent skola på genaste vägen söka sig till och från närmaste hamn, blir linien öfver Orsa uppenbarligen föga användbar för landet vester om Ljusnan. Det kan vara nog att påpeka, att afståndet från Sveg öfver Orsa—Falun till Gefle är omkring 334 kilometer, från Sveg öfver Ljusdal till Hudiksvall 170 kilometer. Linien Orsa—Sveg, som ju utgör en länk i den norrut gående, hufvudsakligen för militära behof önskvärda inre jernvägen, öfvertvårar Herjeådalens östliga ände och aflägsnar utsigten för en längdbana genom Herjeådalen, vester om Sveg, som dock framträder såsom det närmaste målet, så snart förbindelsen mellan Ljusdal och Sveg uppnåtts.

Jag har hittills icke berört trafikutsigterna för en jernväg mellan Ljusdal och Sveg, väl vetande, huru vanskliga alla beräkningar i detta afseende måste vara, helst när såsom här det gäller att bygga i ett så utveckladt land.

Men *det* torde dock kunna framhållas, att den rörelse, som nu anlitar landsvägen, är förhållandevis högst betydlig och mer än väl ådagalägger, att den befintliga trafikutvägen är alldeles otillräcklig.

Storleken af det område, som det nu är frågan att tillgodose, ger vid handen, att ett verkligt riksintresse här föreligger. Ett riksintresse måste det vara att bereda möjlighet till ett något så när tillfredsställande tillgodogörande af de värderika naturtillgångar, som finnas inom Herjeådalen och vestra Helsingland; och det må tillgifvas mig, om jag uttalar den åsigten, att det ej stämmer väl öfverens med en klok stats-hushållning att låta denna riksdel fortfarande ligga oåtkomlig för utvecklingen. Jag har därför trott det vara på tiden att söka vända Riksgens uppmärksamhet åt detta håll, att söka bana väg för den efter min och många uppfattning naturliga tanken, att *statsmagtarna böra taga sig an beredandet af tidsenlig och lämplig förbindelse mellan Herjeådalen och det nedre landet*. Utom den ovärderliga nytta den fortsatta statsbanan från Ljusdal till Sveg skulle medelbarligen bereda riket genom ökade möjligheter till utveckling på många områden, icke minst derigenom att den sannolikt skulle bidraga att något hejda jordegendomarnes hopande på få händer, kan man vara viss derom, att den efter några år

skall varda ett företag, som bär sig och som särskildt skall bereda statsbanan Ljusdal—Hudiksvall ett betydande trafiktillskott.

Jag skall tillåta mig att till statsutskottet, dit jag antager, att denna min motion hänvisas, öfverlemnna några handlingar, som ytterligare belysa det viktiga ämnet.

På grund af hvad jag tillåtit mig här ofvan andraga, hemställer jag,

att Riksdagen behagade i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära, att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke skäl förefinnas att från *Ljusdals jernvägsstation till Sveg i Herjeådalen* fortsätta den från *Hudiksvall utgående statsbanan* samt, om utredningen dertill föranleder, till Riksdagen inkomma med förslag i ämnet.

Stockholm den 26 januari 1901.

P. Norberg.

I motionen instämma:

Johan Ericsson.

S. J. Kardell.