

Nr 68.

Av herr **Bergman**, om anslag till undersökning och upprättande av kostnadsförslag för järnväg från Hede kyrkoby till gränsen mot Norge.

Redan under mitten av 1870-talet var frågan uppe om byggandet av en mellanriksbana från Ljusdal över Sveg och Härjedalen fram till Rörås i Norge. Detta önskemål måste dock träda tillbaka för andra mäktiga järnvägspolitiska intressen, men tanken på och förhoppningarna om en förbindelseled med Norge genom dessa trakter har dock aldrig helt övergivits och det synes mig, att tidpunkten nu är lämplig att återupptaga detta önskemål. Genom 1912 års riksdagsbeslut om byggandet av Sveg—Brunflo och Sveg—Hedebanorna fick också mellanriksbaneprojektet ytterligare aktualitet, så mycket mer som avståndet från svensk statsbana till norska gränsen minskades till blott c:a 9 1/2 mil.

Riksdagens nyssnämnda beslut av 1912 om byggandet av statsbanan Sveg—Hede, som så sällsamt enigt antogs av båda kamrarna, var nog för Härjedalens vidkommande av allra största vitala betydelse, ja törhända den allra största, allt sedan denna provins 1645 blev förenad med Sverige och att provinsens så gott som hela befolkning också kände det så, framgick med full tydlighet genom den hänförelse och det jubel, varmed riksdagens beslut hälsades därstädes. Men ehuru nyssnämnda beslut var för Härjedalens vidkommande av så utomordentligt stor betydelse, stod det dock klart för en var, som närmare kände till förhållandena där och Härjedalens stora utvecklingsmöjligheter, att provinsens järnvägsfråga icke slutgiltigt löstes med ändstationen i Hede, så mycket mer då stora statsintressen jämväl äro förknippade med banans förlängning mot väster. I känslan härav, och för att i min ringa mån söka verka för realiserandet av ett 40-årigt önskemål, ett önskemål, som

enligt mitt förmenande med nödvändighet måste realiseras, tillät jag mig att under sistlidet års första riksdag väcka motion uti andra kammaren (Nr 165) om Hedebanans ytterligare förlängning till sjön Lossen vid Ljusnedals stora kronodomän i västra Härjedalen. Genom nämnda riksdags upplösning förföll frågan.

Nu äro förhållandena i många avseenden olika mot för ett år sedan. De stora utrikespolitiska omvälvningarna hava uti vårt land skapat nya uppfattningar och nya intressen i många stycken. Det skandinaviska närmandet, som genom monarkmötet i Malmö ytterligare blev befast, har förvisso stärkt samhörigheten mellan Sverige och Norge, så att minnet av 1905 års unionspolitiska händelse icke längre bör utgöra något hinder för ett närmande dessa länder emellan även på samfärdselsens område. Detta bidrager jämväl till att jag i år vågar upptaga denna järnvägsfråga i hela dess vidd. Det är mig desslikes bekant, att uti Norge, isynnerhet i Röråstrakten och Brækkebygden och omkringliggande platser, finnes ett mycket stort intresse för en sammanbindningsled med Sverige över dessa trakter.

Ser man på denna järnvägsfråga från statens och det allmännas synpunkt, och det är ju dessa, vilka böra träda i förgrunden, så skall man finna, att statens rent ekonomiska intressen i Härjedalen äro av så pass omfattande beskaffenhet att det skulle kunna sättas i fråga, om icke en järnvägsanläggning endast från den synpunkten vore påkallad.

Statens skogspolitik är för närvarande en högaktuell fråga, dels på grund av statsrevisorernas uttalande i år och dels genom den diskussion, som för en tid sedan fördes i dagspressen mellan en del framstående forstmän. Den genomgående tanken i denna diskussion kan sammanfattas i ordet »låt yxan gå». Det är dock icke alltid sagt, att denna lösen är den riktiga för att avvinna statsskogarna största möjliga avkastning.

Enbart inom Hede revir är staten ägare av icke mindre än 536,000 tunnland i kronoparker och renbetesland med därå befintliga milliontals avverkningsbara träd, som under nuvarande förhållanden representera i värde endast ett minimum av vad som bleve fallet, om andra avforslings- och avsättningsmöjligheter öppnades. Av uppgifter, som jag nyligen erhållit av revirförvaltaren i Hede revir hr W. Wendt å Ljusnedal, framgår, att inom nyssnämnda revir finnas för närvarande 10 utstämplade virkesposter med tillsammans 59,658 träd, som icke kunnat försäljas trots upprepade utbud och härav finnas poster på 10-tusental träd, varå intet anbud inkommit, och detta under en tid av högkonjunkturer i övrigt inom branschen före krigets utbrott.

Såsom ett belysande exempel på hur oerhört svårt det är att få skogen avyttrad kan meddelas, att år 1912 försålde en post utstämplad kronoskog 11,058 träd till några småbönder och arbetare i Tännäs. Ännu på fjärde året därefter har timret härav icke kunnat försäljas trots ivriga försök från entreprenörernas sida att skaffa köpare av sitt timmer. På nyssnämnda kronoskifte ha ytterligare utstämplats 20,157 träd med en brösthöjdsdiameter av 6 till 18 tum varå intet anbud kunnat erhållas.

Med skolvedsförsäljningarna förhåller det sig i det närmaste på enahanda sätt, en del poster har kunnat säljas, men till mycket låga pris, en del andra däremot har icke alls kunnat säljas.

Vad nu är sagt om kronans skogsförhållanden i västra Härjedalen gäller även de enskildas skogar. Man hade hoppats och trott, att sedan nu de stora skogsköpekontraktens tid är ute, och bönderna själva förfoga över sin skog, skulle en välbehörlig kontant inkomst kunna beredas för täckande av de löpande utgifterna och de tryckande skattebördorna. I dess ställe befinnes skogen vara osäljbar och situationen blir för många hart när förtvivlad. De små fastigheterna såväl som de större bli i oroväckande grad överintecknade för gäld under det att skogen står som ett dött kapital, förtorkar och förruttnar.

Då det för statsregleringen numera måste sökas med »ljus och lyktan» för att finna nya skatteobjekt och inkomstkällor synes det mig som tidpunkten nu vore lämplig isynnerhet i detta malmexportens tidevarv att arbetet vid de gamla Ljusnedalsverken återupptoges. Det går icke för sig att avvisa denna tanke med en gest eller en invändning, att de gamla Ljusnedalsgruvorna äro för litet givande. När det under 16- och 17-hundratalet samt 18-hundratalets förra hälft med fördel kunde bedrivas bruks- och gruvrörelse vid nämnda verk, skulle det väl i vår tid, med de modärna tekniska hjälpmedel, som nu mera stå till förfogande, jämväl kunna tänkas, att ett lönande bergsbruk återigen kunde bedrivas å den stora kronoegendomen så mycket mera, som Ljusneälven med sina många kraftiga forsar och fall skulle kunna bli en kraftkälla av yppersta slag för leverans av de vita stenkolen.

Om nu en mellanriksbana genom Härjedalen är för det allmännas, för statens vidkommande av så utomordentlig betydelse, så är den för provinsen och dess utveckling detsamma i lika hög grad. Jag förstår mycket väl hur frestande det kan vara för många vid bedömandet av den här frågan, att ställa den i belysning av folkmängdsförhållandena inom Härjedalen, men så bör det, enligt mitt förmenande icke vara. Att folkökningen gått så sakta därstädes beror nog till stor del på den starka utvandringen till andra platser och andra världsdelar och det bör icke

fördöljas, att Härjedalingen har en känsla av att moder Svea i alla tider vänt sitt ansikte bort från honom och i bitter känsla härav vänder även han med sina starka armar bort och söker sitt nya hem i Canada eller vid Mississippi. Härjedalen är sålunda fattig på folk men den är icke så fattig på utvecklingsmöjligheter, som törhända många förmenar; och att jordbruket ej är bättre utvecklat är en följd av den fullständiga saknaden av tidsenliga kommunikationer, ty utan sådana är ju ett intensivt och rationellt jordbruk så gott som lönlöst i vår tid.

Jordmånen i Härjedalen är icke dålig. Den är tvärtom särskilt i de västra delarna bland den yppersta i Sverige. Att säd odlas i så ringa utsträckning beror icke på jordmånens beskaffenhet utan detta beror på geografiska och klimatiska förhållanden. Höskördarna däremot vilka icke äro så känsliga för de klimatiska växlingarna bli ofta av den ypperligaste beskaffenhet och det är alls icke ovanligt, åtminstone i provinsens västra delar, att erhålla höskördar på 8 à 9 tusen kg. torr-foder pr hektar.

Några myrodlingar i större utsträckning förekomma ej inom Härjedalen, enär konstgödseln ställer sig för dyr genom de oskäligt höga frakterna, men det bör i detta sammanhang meddelas vad en känd och berömd fackman inom myr- och mosskulturens område Rob. Tolf yttrat om myrmarkerna inom Härjedalen under sina forskningsresor därstädes: »Fjellskiffrarnas område» säger han »kännetecknas genom förekomsten av goda, ja stundom utsökt goda myrar, huvudsakligen bildade av starr med brunmosseinblandningar samt fattiga på Sphagna, vilka ej sällan, vad vegetation och torvförhållanden angår, kunna tävla med allt vad yppersta fastlandet i detta avseende har att uppvisa. Kvartsitområdets myrar hava en från nyss omtalade torvbildningar alldeles avvikande karaktär. De bestå nämligen övervägande av vitmossebildningar, vilka stundom — t. ex. i närheten av Vemdalen nå en betydlig utsträckning i vidd och djup. Renbeten lämnade föga övrigt att önska, utan kunde torven därstädes med skäl sägas uppfylla alla de villkor, man bör ställa på ett första klassens strömateriel. Omnäjdén kring Glöte är sedan gammalt bekant för sin rikedom på kalk, och får man väl tillskriva 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 av Dravagen kunna göra anspråk på att vara en bland fastlandets utsöktaste myrbildningar samt utan gensägelse den bästa torvmark, jag under mina resor sett inom Norrland.

Då nu dessa för odling utsökt goda myrmarker inom Härjedalen äga den väldiga utsträckning, som de i själva verket hava, är provinsen

enligt Robert Tolfs orlovssedel, även från den synpunkten icke ett fattigt utan snarare ett rikt land.

Då nu Härjedalens jord vilken i så stor utsträckning är av ypperlig beskaffenhet, är endast till $\frac{1}{4}$ procent lagd under kultur torde det vara lätt att inse vilken oerhörd nationalekonomisk betydelse en järnvägsanläggning genom dessa trakter skulle komma att få jämväl från jordbruks- och boskapsskötselns synpunkter.

Som förhållandena för närvarande befinna sig, är dock Härjedalen tyvärr ett fattigt och armt land. Det kunde den dag som är varit motsatsen om förfäderna bättre förstått sig på sina skogars värde. Jag skall dock inte nu inlåta mig på detta ämne, men det torde tillåtas mig att erinra, vilken betydelse även Härjedalens skogar haft för vår handelsbalans. Huru staten haft stora inkomster i form utav skatter dels från de stora rörliga skatteobjekten, som framsprungit ur Härjedalens skogskapital och dels från industrier och industrisamhällen, som blomstrat upp genom Härjedalens naturrikedomar, men långt utanför de gränser inom vilka de rättvisligen bort hava hemorts rätt!

Enligt Jämtlands läns kalender år 1910 utflottades under 10-årsperioden 1900—1909 ifrån Härjedalen enbart efter Ljusnan icke mindre än 14,529,945 stycken timmer. Vilken fabelaktig summa skulle man ej komma till om uppgifter föreläge för alla de 60-tal år, som stordrivningarna pågått inom Härjedalen efter samtliga vattendrag! Att även staten och det allmänna erhållit stora intäkter i olika former av dessa otaliga skogsmiljoner är uppenbart och det undras mig, om icke staten borde ha en viss förpliktelse emot den landsdel varifrån så enorma värden kommit. Hade riksdagen och regering beaktat det berättigade kravet på skogsbeskattning, när den frågan första gången framfördes uti andra kammaren för 30 år sedan av en min företrädare från Härjedalen, så hade man därstädes den dag, som nu är, själv kunnat bygga sina kommunikationer. Nej, därav blev intet, men i dess ställe erhöles en lapplag och sedermera en skyddskogslag, vilka specialbestämmelser var för sig äro på väg att göra äganderätten till en illusion och försvåra befolkningens existensmöjligheter.

Härjedalens järnvägsfråga blir icke slutgiltigt löst så länge icke en mellanriksbana genomlöper provinsen i hela dess längdriktning och nu är onekligen tidpunkten inne att vidtaga förberedelsen härför, för såvitt nämligen det ock torde kunna antagas, att Norges regering och storting komma att vidtaga de åtgärder på norsk sida, som äro erforderliga för beredande i sådant fall av järnvägsförbindelse av normal spårvidd från svenska gränsen och ut till öppen och isfri hamn vid

Trondhjem. En dylik mellanriksbana skulle utom vad förut i motionen är nämnt vara av den utomordentligaste betydelse jämväl för hela mellersta Sveriges handelspolitik, och varför icke för tillkomsten av även en omfattande rysk-finsk transitotrafik under kommande tider via Gävle, Söderhamn och Hudiksvall. Såsom den byggnadstyp, som för en sådan bana vore erforderlig, torde densamma, som beslutats för Sveg—Hedebanan, vara tillfyllest. Först i en framtid då, som jag tror, trafiken antagit mycket stora dimensioner, kan en kraftigare överbyggnad vidtagas.

Ehuru det förslag, som jag uti denna motion vågat framställa, är av så utomordentligt stor nationalekonomisk, statsfinansiell, handelspolitisk och även strategisk betydelse, så är det från kostnadssynpunkt numera ej så avskräckande, efter det riksdagen år 1912 fattade beslutet om en statsbana till Hede. Avståndet från sistnämnda plats och till norska gränsen i närheten av Fjällnäs högfjällssanatorium är ungefär 95 kilometer och terrängen är för det mesta god.

Att nu begära något byggnadsanslag för denna bana är dock icke min mening, jämväl med tanke på de finansiella svårigheterna vi för närvarande befinna oss uti, det är endast ett litet blygsamt anslag till undersökning, som jag för närvarande vågar hemställa om. En undersökning, som torde böra ske genom järnvägsstyrelsens försorg. Då en sådan kan verkställas för 125 kronor per kilometer, och avståndet från Hede kyrkoby till norska gränsen är c:a 95 kilometer, skulle det belopp, som erfordras för undersökningen i fråga icke ställa sig högre än 11,875 kronor.

På grund av vad jag sålunda anfört, vågar jag vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta att för verkställande av undersökning och upprättande av kostnadsförslag för en normalspårig järnbana från Hede kyrkoby efter Ljusnans floddal förbi sjön Lossen vid Ljusnedalskronodömän samt vidare därifrån efter lämplig sträckning fram till norska gränsen mellan Fjällnäs vid Malmagen och Wauldalens tullstation i Norge på extra stat för år 1916 bevilja ett anslag av 11,875 kronor.

Stockholm den 26 januari 1915.

Ing. Bergman.

I motionens syfte instämmer:

Christian Ericson.