

Nr 90.

Av herr **Viklund** i Oviken, *om skrivelse till Kungl. Maj:t angående byggande av en statsbana från Svenstavik till Mattmar eller annan punkt å den jämtländska tvärbanan.*

Då frågan om den s. k. inlandsbanans sträckning genom Jämtland för cirka 15 år sedan var aktuell, framträdde skarpa meningsskiljaktigheter särskilt rörande banans framdragande i mellersta delen av landskapet. Två alternativ förelågo: det ena att bygga banan öster om Storsjön, och det andra att framdraga densamma väster om samma sjö. Bägge alternativen hade sina ivriga förespråkare, och för bägge alternativen kunde tungt vägande skäl anföras. Som bekant segrade förespråkarna för det första alternativet. I och med 1907 års riksdagsbeslut om byggande av en statsbana Östersund—Ströms vattudal var sträckningen väster om Storsjön lämnad ur räkningen. De vidsträckta socknarna i västra Jämtland, som under många och långa år hoppats på förbättrade kommunikationer, fingo nu detta hopp grusat, och den forna glada tillförsikten lämnade rum för djup besvikenhets.

Emellertid var det en omständighet, som gjorde, att hoppet om bättre kommunikationer ändå icke alldeles uppgavs. Såväl under järnvägsfrågans förberedande behandling som vid själva riksdagsbeslutet av år 1907 ställdes nämligen i utsikt byggandet av en bibana väster om Storsjön i och för tillgodoseende av behovet av kommunikationer för de vidsträckta trakterna i västra Jämtland. År 1906 anmodades Kungl. Maj:t av riksdagen att undersöka, »hurvida för de västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behovet av kommunikationer må kunna tillgodoses genom anläggande av *bibanor*». Denna undersökning överlämnades omedelbart åt järnvägsstyrelsen, som redan samma år påbörjade densamma. I en skrivelse till regeringen den 13 mars 1907 anförde järnvägsstyrelsen, att, då

den korta tiden hittills icke medgivit verkställande av mera omfattande utredningar, hade styrelsen under år 1906 måst inskränka sig till att förslagsvis angiva de linjer, som syntes styrelsen vara »i första hand erforderliga för att på ett för den lokala trafiken tillfredsställande sätt avhjälpa den brist på kommunikationer, som nu förefinnes uti ifrågavarande trakter, genom att sätta dessa trakter i järnvägsförbindelse med befintliga banor».

Bland dessa förslagsvis angivna linjer förekom även linjen Svenstavik — Mattmar, d. v. s. bibanan väster om Storsjön, med en längd av 75 kilometer och med en approximativt beräknad kostnad av 5,132,000 kronor. Beträffande denna bana anförde järnvägsstyrelsen: »Slutligen hade styrelsen tänkt sig, att, även om en inlandsbana med utsträckning öster om Storsjön komme till stånd — vilken styrelsen på anförda skäl förordat — *bibanor likvisst skulle erfordras för att tillmötesgå kravet på förbättrade kommunikationer i vissa trakter dels väster om Storsjön, dels norr om samma sjö, och hade styrelsen således förutsatt banor såväl mellan Svenstavik och Mattmar som mellan Hammerdalssjön och Hotagen. Båda banorna skulle genomlöpa synnerligen bördiga trakter, som dels redan vore uppodlade, dels erbjöde mycket goda tillfällen till odling och delvis även till industriell verksamhet. Ifrågavarande tvenne bibanor borde byggas med normal spårvidd.*» Vid 1907 års riksdag beviljades 38,000 kronor för fortsatta utredningar, huruvida för de västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län behovet av kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggning av bibanor, och av frågans behandling i riksdagen fick man det bestämda intrycket, att fastän nu linjen öster om Storsjön valdes, komme dock i en nära liggande framtid trakterna väster om Storsjön att få sitt behov av förbättrade kommunikationer tillfredsställt genom en bibana.

Emellertid har ju nu sedan dess över 12 år förflutit, utan att frågan om den sålunda i utsikt ställda bibanan bragts på tal, vare sig från järnvägsstyrelsens eller statsmakternas sida. I den plan för statens järnvägsbyggnader för 10-årsperioden 1918—1927, som järnvägsstyrelsen på Kungl. Maj:ts anmodan utarbetat, söker man förgäves efter något förslag till byggande av någon bibana i Jämtland. I riksdagen har ej heller frågan framförts under de år, som förflutit efter 1907 års riksdagsbeslut. Och förnämsta orsaken härtill torde väl ha varit kristiden med dess oerhört stegrade statsutgifter. Nu få vi väl dock hoppas på att det svåraste är överståndet, och att vi om ock sakta så dock säkert åter närma oss normala förhållanden. Jag tager mig sålunda dristigheten att för innevarande års

riksdag framlägga den för västra Jämtland så ytterst betydelsefulla frågan om en bibana väster om Storsjön.

Om *behovet av en järnväg i dessa trakter* kan ju ej gärna råda mer än en mening. De socknar, som bibanan skulle genomlöpa, nämligen Berg, Myssjö, Oviken, delar av Sunne och Norderön, Marby och Hallen, sakna — med undantag av den förstnämnda — fullständigt alla järnvägskommunikationer och skiljas från förut inom landskapet befintliga banor genom den vidsträckta Storsjön och dess vikar. I den förut av mig citerade skrivelsern av år 1907 intygar ju också järnvägsstyrelsen, att dessa trakters krav på förbättrade kommunikationer är fullt befogat och sålunda bör tillgodoses. — Att de trakter, som den ifrågavarande järnvägen skulle genomlöpa, ha stora naturliga utvecklingsmöjligheter, och att sålunda banbyggnaden även från statens synpunkt sett skulle vara till stor nytta, det framgår med största tydlighet av de ekonomisk-statistiska utredningar och undersökningar, som föreståndaren för järnvägsstyrelsens statistiska kontor, d:r K. Key-Åberg, under år 1908 verkställde i ändamål att konstatera, i vad mån vissa projekterade bibanor — bland dessa då även bibanan väster om Storsjön — kunde anses behövliga och nationalekonomiskt sett nyttiga. Av dessa undersökningar framgår, att inom de socknar, som banan skulle komma att genomlöpa, finnas mycket stora *nyodlingsmöjligheter*. Hela den trakt, det här gäller, tillhör det jämtländska siluområdet, och den mark, som här skulle kunna läggas under plog, kan med största säkerhet uppskattas till 15 à 20,000 har. Industriella anläggningar förekomma nu tämligen sparsamt i dessa trakter, men en järnvägs framdragande genom området skulle betyda först och främst ett hastigt och stort uppsving av redan befintliga industriföretag samt vidare startande av nya sådana. Naturliga förutsättningar härför finnas ju i ganska stor utsträckning, blott kommunikationsfrågan blir löst. Först och främst är ju att märka de väldiga skogsarealerna, som ju komme att ge upphov åt sågverksrörelse, trämassfabriker o. d. Torvmossar, lämpliga för beredning av torvströ och torvmull, finnas här och var i stor utsträckning, och nästan överallt finnes god tillgång på kalk och kalksten.

En synnerligen viktig fråga, när det gäller en ny statsbana, är naturligtvis banans *trafikutsikter*. Beträffande den ifrågavarande bibanan visa de ovan nämnda ekonomiska undersökningarna, att utsikterna i detta avseende ställa sig synnerligen gynnsamma. Härom säger nämligen d:r K. Key-Åberg bland annat följande: »Redan i min ekonomisk-statistiska undersökning rörande de först alternativt ifrågasatta sträckningarna av inlands-

banan genom Jämtland har jag tillåtit mig framhålla, att de nejder av ifrågavarande landskap, som utbreda sig väster om Storsjön, med hänsyn till befolkningens antal och odlingens omfattning nått en sådan utveckling, att en järnväg därstädes synes omedelbart hava jämförelsevis goda trafikutsikter, på samma gång som densamma antagligen skulle möjliggöra ett snabbt tillgodogörande av de vidsträckta och godartade nyodlingslägenheter, som i dessa nejder förefinnas. Hela landmassan mellan Storsjön och riksgränsen är 10 à 11 mil bred, men större delen av detta väldiga område är fyllt av vilda fjäll, vilka från Kölen utgrena sig så långt åt öster, att avståndet mellan dem och Storsjön i stort taget icke utgör mer än 2 mil. Det är sålunda på ett strandbälte av den antydda bredden folk och odling äro att finna, och detta strandbälte, som i sin helhet tillhör det jämtländska siluområdet, är, bedömt efter allmänna nordsvenska förhållanden, utomordentligt tätt befolkat och synnerligen väl uppodlat. En landsväg är byggd längs Storsjöns västra strand och mäter från Svenstaviks ångbåtsbrygga vid sjöns sydända upp till Undersåkersälvens inflöde omkring 7 mil i längd. Att befara denna väg är under stora sträckor som att färdas fram å en bygata; gård ligger vid gård, och överallt utbreda sig vackra åkerfält, som år för år ansenligen förökas genom folkets ihärdiga nyodningsflit. Inom det område, som bibanan skulle komma att genomlöpa, finnes för närvarande cirka 9,000 har odlad jord, och befolkningen uppgår till inemot 10,000 personer; sålunda cirka 140 personer per bankilometer. De varor, som skulle komma att forslas å banan, komme huvudsakligen att utgöras av: i *utförsel*: ladugårdsprodukter (levande hästar, levande nötboskap, nöt- och renkött, hudar och skinn samt mejeriprodukter i stor omfattning), hö, potatis, korn, skogsprodukter (pappersved, löv- och barrved, sågade trävaror samt träkol) och slutligen även kalk; i *införsel* åter huvudsakligen: vetemjöl, råg och havre, amerikanskt fläsk och norsk sill, artificiella gödningsämnen, lantbruksredskap, vävnader, fotogen, salt m. m.

Gent emot det yrkande, som jag i denna motion gör, kommer möjligen att resas den invändningen, att denna bibana icke bör byggas av staten utan åstadkommas på enskild väg med låneunderstöd från den s. k. bibanefonden. En sådan lösning av frågan är emellertid otänkbar på grund av befolkningens och kommunernas *ekonomiska* belägenhet. Befolkningen utgöres huvudsakligen av mindre jordbrukare, arbetare, hantverkare och mindre löntagare; sålunda av sådant folk, som ej ha något kapital att undvara. De till området hörande kommunerna äro avsevärt skuldsatta samt tryckas av synnerligen hårt betungande kommunalskatter och kunna

sålunda med bästa vilja i världen ej inlåta sig på något dyrbart järnvägsbygge. Om sålunda ifrågavarande bibana anses böra komma till stånd, måste *staten* bygga densamma.

Som bekant pågår för närvarande järnvägsbyggen för statens räkning dels å linjen Åsarna—Sveg och dels å bibanan Sveg—Hede. Den förra banan beräknas bli fullbordad under loppet av nästföljande år, varemot den senare troligen ej blir färdig förrän något eller några år senare. Det synes mig sålunda vara synnerligen lämpligt och fördelaktigt att, sedan de nyss nämnda banorna äro fullbordade, taga de där sysselsatta arbetskrafterna i anspråk för byggande även av banan väster om Storsjön. Även ur denna synpunkt sett skulle ett bifall till den framställning, jag i det följande kommer att göra, vara synnerligen önskvärt.

Jag vill slutligen framhålla, att den bibana, som jag i denna motion ifrågasätter, är på statens bekostnad definitivt undersökt, och kostnaderna för densamma av järnvägsstyrelsen approximativt beräknade. Kostnadsberäkningen slutade, som jag förut angivit, på ett belopp av 5,132,000 kronor, men, som den verkställdes för mer än ett tiotal år sedan, måste den naturligtvis höjas med minst 100 %. Man kommer väl sanningen betydligt närmare, om man antager, att kostnaden nu måste beräknas till minst 12 miljoner kronor. Med tanke på de stora krav, som nu ställas på statskassan, och med tanke på de abnorma förhållanden, som ännu äro rådande på det ekonomiska området, vågar jag ej föreslå riksdagen att nu omedelbart besluta byggandet av bibanan. Jag inskränker mig sålunda till yrkandet på en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om närmare utredning och därpå följande förslag i den järnvägsfråga, som det här gäller, i hopp om att detta blygsammare krav må vinna riksdagens bifall.

Med stöd av vad sålunda anförts, får jag vördsamt föreslå,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till byggande av en statsbana väster om Storsjön i Jämtland från Svenstavik å Brunflo—Svegbanan till Mattmar eller annan eventuellt lämpligare punkt å jämtländska tvärbanan.

Stockholm den 17 januari 1920.

D. Viklund.

I motionens syfte instämma:

N. O. Olsson,

G. Nic. Torgén.

P. S. Hedlund.

Rösta.

Ing. Bergman.

Christian Ericson.
