

Utdrag ur SJ festskrift 1836-1906, del 1 bana och byggnader.

Tvärbanan Torpshammar-Riksgränsen.

Sedan lång tid tillbaka hade landsvägsförbindelse funnits mellan Sundsvall, Östersund och Norge. Men först åren 1864-1870 ordnades samfärdsel så, att de stora sjöarna i Jämtland mera allmänt togos i anspråk för trafikens ombesörjande. Utgående från Bottniska viken bestod denna trafikled först av den så kallade Stöde kanal, vilken dock sedermera ersattes av järnvägen Sundsvall-Torpshammar, och sedan av landsväg till Bräcke vid Revsundssjön, över vilken ångbåtsled ordnats till Pilgrmsstad. Härifrån begagnades landsvägen till Brunflo. Från Brunflo vidtog ångbåtsled över Storsjön via Östersund och Ytterån till det vid Indalsälvens inlopp i Storsjön belägna Kvitsle. Sedan begagnades landsvägen till Ocke, ångbåt över Ockesjön till Eggen vid Mörsil och landsväg återigen via Järpen till Bonäset vid södra änden av Kallsjön. Med anlitanade av ångbåt över denna sjö, landsväg å en kortare sträcka och sedan båt över sjön Anjan kunde man slutligen med landsväg över riksgränsen komma till Levanger i Norge. Till denna stad kunde man emellertid färdas en annan väg, ty vid Järpen framgår stora landsvägen från Östersund över Åre och Duved till det vid riksgränsen belägna Skalstugan och fortsätter sedan till Levanger.

Den här kombinerade vatten-och landsvägsleden berörde Jämtlands bördiga och tät befolkade bygder vid Storsjön, och landsvägen från Järpen till Skalstugan genomgår på sin Sträckning utefter Indalsälven bebyggda och väl odlade områden. Det var därför helt naturligt att tvärbanan från Bottenhavet till Norge skulle anläggas just genom dessa trakter. Den västligaste delen av banan måste dock för att erhålla den kortaste och lämpligaste sträckningen vid Duved avvika från de bebyggda trakterna och dragas genom öde fjällmarker till Storlien för att omkring 4 km. västligare vid riksgränsen sammanbindas med järnvägen genom Meråkerdalen till Trondheim.

Tvärbanan utgick således från början från Torpshammar, slutpunkten för den av enskilt bolag ut förda, men sedermera av staten inköpta och ombyggda järnvägen från Sundsvall.

Över de odlade bygderna vid Ås går banan fram till Indalsälven och Krokomb samt, över skogsmarker till Ytterån. Ända till denna punkt kunde järnvägen framdragas utan att den då använda största lutningen, 10 0/00 behövde överskridas, men väster om Ytterån är landskapet mera kuperat, varför där på flera ställen måste begagnas skarpare lutningar, av vilka den brantaste är 16,67 0/00, utom närmast riksgränsen, där ännu starkare lutning måste inläggas. Från Ytterån är linjen förbi Trångsviken, Mattmar och Mörsil framförd till Järpen, där den å en stor bankfyllning och en betydande brobyggnad övergår den breda Järpströmmen, och löper så utefter Indalsälven till Undersåker, Åre och Duved. Från Järpen till Hålland är terrängen mycket ogynnsam för järnvägsanläggning varför banans byggande å denna stäcka krävde ovanligt stora terrasseringsarbeten, oaktat linjen på 5,5 km längd höjer sig 60 m. Invid Duved passeras Indalsälven på en större bro och därpå lämnar linjen den odlade bygden för att först genomlöpa öde skogs-och myrmarker till Ånn och sedan över med småväxt barrskog bevuxna sandmoar och vidsträckta mossar framkomma till Enafors. Därifrån följer linjen Enaälvens och Visjöåns dalgångar, och sedan sistnämnda Å har passerats är man uppe på den egentliga fjällplatån, som sträcker sig fram till Storlien. Efter att ha övergått vattendelaren mellan Bottenhavet och Atlanten, cirka 900 m öster Storlien, på 600,770 m över havet, högsta punkten på Sveriges Järnvägar, sänker sig banan något till Storlien, belägen vid en liten sjö, Stallsjön, utgörande en av källorna till Stjördalsälven. Därefter lutar banan skarpt ned mot den 3729 m västerut varande riksgränsen och genomgår på denna sträcka en av myrar och berguddar omväxlande terräng, där vid tiden för banbygget, intet jordkorn kunde erhållas, utan där banvallen måste bildas dels genom bergsprängning, dels medels bankar utfyllda av den i bergskärningarna erhållna stenen, bland de här utförda utfyllningarna må nämnas banken över den vilda klyfta som kallas "Lilla Helvetet" och den stora banken över Orbäcken alldeles vid riksgränsen "Stora Helvetet". För att kunna sammanknytas med den Norska banan måste järnvägen mellan Storlien och gränsen på en sträcka av omkring 1500 m förläggas i så stark lutning som 19,23 0/00.

I den här ovan beskrivna huvudriktningen av järnvägen har anförts att terrasseringsarbetena på flera ställen varit av ovanligt stor omfattning. Några av dessa arbeten påkalla ett närmare omnämnande. Vid Nyland mellan Järpen och Undersåker, finns en stor bankfyllning, vilken har en höjd av 16 m och för vars bildande erfordrades 52,000 kbm fyllnadsämnen. Den ovan nämnda banken över Orbäcken vid riksgränsen erhöll även ansevärliga dimensioner. Längden är omkring 240 m och höjden uppgår ända till 30 m. Den är helt och hållet bildad av sten vilken å bankens doseringar lades i ordentliga förband. Den största jordskärningen finnes Rista, mellan Järpen och Hålland som har ett djup av ända till 18 m och innehåller icke mindre än 78500 kbm jord.

I fjälltrakterna omkring Storlien består bergen huvudsakligen av glimmerskiffer som lätt förvittrar. Till förekommande av berggras måste därför i de större bergskärningarna betydande bergmassor borttagas utöver dem som erfordrades för erhållande av den fastställda sprängningssektionen.

På högfjällsplatån mellan Enafors och Storlien uppstå vid ogynnsamma väderleksförhållanden hastiga vattenflöden. Till förmedlande av vattennivån på ömse sidor av banvallen anlades därför här, i stället för trummor, broar med 3 m spännvidd, vilkas vattengenomlopp lätt kunde hållas öppna under is- och snösamlingar. Därjämte höjdes banans balansplan till minst en meter över den omgivande jämnare terrängen, för att vattenflöden ej skulle bortskölja ballasten och snön vid stormar ej alltför hastigt skulle bilda drivor utöver banan.

Den största bron uppfördes för övergången av Järpströmmen. den består av 3 spann vardera av 41,6 m spännvidd och för såväl landfasten som pelare utfördes pålning. Vid Duved övergår järnvägen Indalsälven på en större bro, vars mur-stöd uppfördes direkt på den bergsklippa, som här bildar ett fall i älven, den s.k. Forsaforsen. Bron har ett mittespann 41,6 meters öppning och på ömse sidor om detta 2 spann vardera av 15 m längd. Den sista av de större broarna uppfördes över Tångböleströmmen och utgöres av 3 spann, vardera 30 m långa.

Tvärbanan genom Jämtland genomgår, såsom nämnts, på sin västligaste del öde fjäll trakter, och denna bana var också den första som i vårt land byggdes över dylika marker. Att under sådana förhållanden stora och förut okända svårigheter skulle möta vid järnvägsanläggningen och att arbetena särskilt på nämnda del av banan måste ordnas på annat sätt än i bebyggda trakter är helt naturligt. För att erhålla kännedom om de åtgärder, som måste vidtagas för transporters ordnande, arbetsfolkets härbärgerande m.m. lämnas här några utdrag från arbetsrapporterna från banbyggnaden.

Under år 1875 påbörjades arbetena på linjen Ytterån och Mörsil, utgörande en del av den då av riksdagen fastställda sträckan fram till riksgränsen, men då det var av vikt att rälsläggningen framdeles måtte kunna drivas i oavbruten följd västerifrån, blev, sedan arbetena igångsatts på banans norska del, i augusti 1877 arbetena påbörjade mellan Duved och riksgränsen. Från norska sidan kunde icke någon transportväg upp till fjället anordnas för rimliga kostnader utan alla arbetsredskap, materialer och andra förnödenheter måste tillföras österifrån. Mellan Duved och Storlien anlades därför utefter järnvägslinjen en provisorisk omkring 45 km lång väg, vilkens utförande var förenat med stora svårigheter. På de sträckor där vägen drogs genom skogsbärande mark kunde vägen utefter kärr och myrar utläggas på s.k. kavelbroar och övergång av fjällbäckarna skedde på lämpliga vadvägar. Från Enafors över fjällplatån till Storlien, där tillgång icke fanns på annat virke än den lågstammiga fjällbjörken, mötte svårigheter för vägarbetet. Arbetsfolket måste här bära eller å långa sträckor släpa fram kring de djupa fjällmyrarna det behövlige vägmaterialet, enär hästar ej här kunde användas för detta arbete. Såväl befälet, som arbetsfolket bodde då i tält, vilka flyttades allteftersom arbetet fortskred. Järnvägen avlönade då särskilda proviant, bärare, vilka även ordnade nattlägren och de dagliga förnödenheterna, så att arbetarna kunde oberoende av andra omsorger utföra väganläggningen. Sedan vägen blivit framdragen till Storlien, utposterades särskilt, manskap för vägunderhållet och vägen kunde därefter oavbrutet användas för tyngre transporter med dragare, vilka huvudsakligen utgjordes av norska fjord-och högländshästar.

De till på högfjället använda arbetarna voro till en del bergsprängare, vilka sedermera skulle utföra sprängningsarbetena mellan Storlien och riksgränsen samt träarbetare som utförde de provisoriska broarna och sedermera användes vid förråds-byggnaders, stallars och vaktstugors uppförande. Efter vägarbetenas slut hade bergsprängarna som uppgift att ordna ett barackläger vilket utgjordes av 12 baracker, varje rymmande 16 man och uppförda av i lutning mot varandra stående runda trädstammar vilka täcktes med mossa och torv.

Anskaffning av livsmedel måste till en början ske genom försorg av järnvägen som då tillhandahöll proviant mot bestämda priser, men sedermera övertogs provianteringen av särskilda personer, som sålde matvaror till av arbetsbefälet bestämt pris.

Då redan i september marken blev snötäckt och väderleksförhållandena blevo av svårare beskaffenhet, hade till denna tid på anförda sätt vinterkvarter anordnats och förnödenheter av alla slag anskaffats för en arbetsstyrka av 200 man och i november 1877 började i större utsträckning linjearbetena i bergsschakten invid riksgränsen. Under januari och februari nedgick temperaturen till -35 grader, vanligen under fullständig vindstilla, men i mars och april inträffade i regel våldsamma snöstormar, dock var kölden då ej så besvärande -10 a -12 grader. Såsom ett exempel på väderleksförhållande på denna del av banan kan anföras att under vintern 1878 förbindelsen över fjället österut var fullständigt avbruten under sex dygn.

Telegraf var anordnad utefter järnvägslinjen och postföringen var anförtrodd med fjällförhållandena fullt förtrogna personer. Då det under den första arbetstiden huvudsakligen salt föda var att tillgå uppstod i baracklägret skjörbjugg av elakartad beskaffenhet, men sjukdomen hävdades dock snart genom lämpliga åtgärder med den i Duved stationerade järnvägsläkaren.

För brobyggnaderna och murningsarbetena kunde icke alltid skifferarterna ur fjällbergen i och intill linjen användas, varför under sommaren sten ut togs ur granitblock omkring fjällsjöarna. Sedan fjällvatten och myrarna tillfrusit och snötäckts framförslades stenen till arbetsplatserna av från Norge anskaffade dragare och formän.

Under större delen av vintern kunde bergsprängningsarbetena fortgå. Alla de under hösten sysselsatta arbetarna kunde emellertid icke användas under vintermånaderna. Större delen av manskapet, för vilka tält upplåtits till bostäder hemsändes därför så snart regn-och höststormarna gjorde det omöjligt att uppehålla sig i dylika provisoriska bostäder och lägereldarnas underhållande. Bergsprängarna föredrog dock att övervintra i sina baracker och att underkasta sig ett begränsat arbete i bergschakten hellre än att företaga den långa resan till och från hembygden utan att vara förvissade om tiden för arbetenas återupptagande. Att i dessa trakter hålla större arbetspersonal med alla därför erforderliga förnödenheter m.m, skulle medfört alltför oberäkneliga och stora kostnader utan motsvarande arbetsresultat varför uppförande av större antal baracker icke tilläts.

Under sommaren som i dessa trakter omfattar ungefär 2 1/2 månad forcerades däremot arbetena med banans terrassering. Juli och augusti då det ofta är mycket hög temperatur mitt på dagen vid soligt väder vilade arbetsfolket från kl 11 till kl 3 e.m. I stället användes med fördel de ljusa nätterna för arbetets utförande och under större delen av natten föredrogs fjällplatån en mycket livlig anblick. Efter mitten av sept. kvarhölls

endast det arbetsmanskap som bodde i barackerna i närheten av de större arbetena. Arbetsstyrkan på den omkring 16 km. långa sträckan mellan Enafors och riksgränsen uppgick under sommarmånaderna till omkring 1000 man.

I augusti 1879 kunde rälsläggningen från Norge utan avbrott fortgå över gränsen till Storlien och vidare österut.

Under åren 1880-1881 var därför provisorisk järnvägstrafik anordnad mellan Norge och Duved med tåg vissa dagar i veckan. Det visade sig då vara förenat: med stora svårigheter att under vintern uppehålla trafiken, men sedan järnvägen blivit öppnad för allmän trafik överbyggdes bergskärningarna mellan riksgränsen och Storlien med snögallerier och på den övriga delen av fjället uppsattes på långa sträckor väldiga snöskärmar utefter järnvägslinjen. Sedan dessa anordningar utförts har icke någon anmärkningsvärd rubbning i järnvägstrafiken ägt rum.

Data för öppnandet för allmän trafik.

Bandelen riksgränsen-Trångsviken	17 okt. 1881
" Trångsviken-Nälden	12 dec. 1881
Nälden- Östersund	22 juli 1882