

NATTSTÄMNING VID LULE ÄLF.
(Ögonblicksfotografi från tåget.)

Varia 1903
(vol. 6) s. 419-426

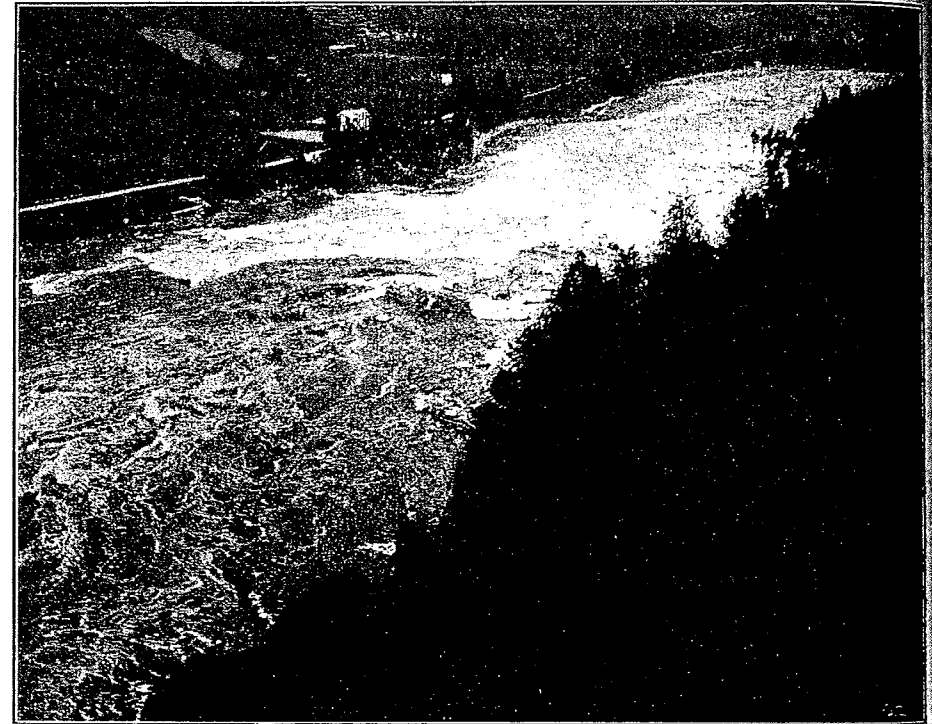
LAPPLAND-EXPRESS.

NÅGRA BILDER! FRÅN JORDENS NORDLIGASTE TURISTBANA.

AF CARL FORSSTRAND.

Det var en augustidag i slutet af 1880-talet. I den salongsvagn på Montreal-Niagara-Buffalo-banan, som förde några deltagare i det nyss avslutade naturforskaremötet i Toronto, rörde sig samtalet om vår jords nordligaste järnvägsanläggningar. Ämnet låg nära till hands, ty några af sällskapet hade just fullbordat en tur på den nyligen för trafik öppnade Canadian-Pacific-banan. I entusiastiska ordalag skildrades de genomresta vidsträckta trakternas storslagna naturscenerier och banans många märkvärdigheter i afseende på mästerlig järnvägsbyggnadskonst. Man ansåg, att den kanadensiska linien till Stilla havets

kust skulle blifva en svår konkurrent, ej minst ur turisthänseende, till den sydligare Pacificbanan mellan New York och San Francisco, och man yttrade sina tvifvel om, att den osteuropeiska och transsibiriska banan mellan St. Petersburg och Wladivostock, hvars planläggning och påbörjande redan nu hade fångat världsintrasset, en gång fullbordad skulle kunna erbjuda naturforskaren, turisten och globetrottern sådana attraktioner som den kanadensiska. Några andra jämförelser hade man ej att uppställa, ty ingen kunde ju då ana, att det knappt tre lustrer senare skulle finnas ännu en storartad järnväg invid grän-



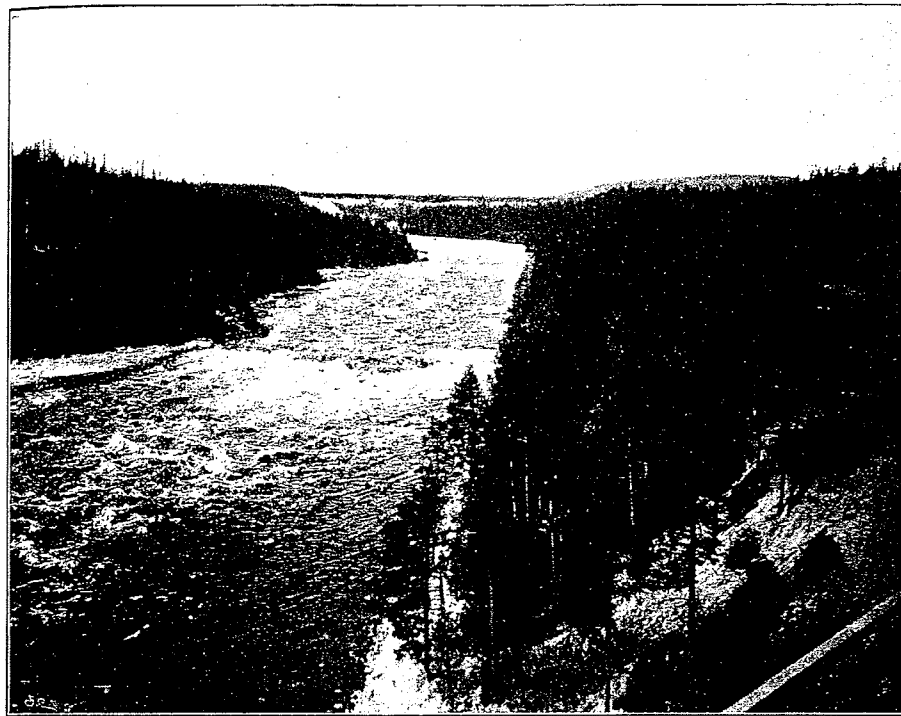
VID ÖFVERGÅNGEN ÖFVER VINDELN.
(Ögonblicksfotografi från tåget.)

sarna till de arktiska regionerna; ingen hade en tanke på att den bana, hvar på Lappland-Express nu börjat sina turer, skulle icke blott komma till stånd utan äfven äga förutsättningar att blifva både en turistled af ungefär samma rang som den kanadensiska och en samfärdselled af vikt och betydelse i ekonomiskt och merkantilt hänseende.

Men utvecklingen är snabb i våra dagar. De resande, som för tre lustrer sedan ansågo de amerikanska järnvägarna som oöfverträfliga i såväl tekniskt hänseende som beträffande komfort, turistattraktioner o. s. v. och som bland annat prisade de i Amerika förefintliga möjligheterna att snabbt och bekvämt förflyttas öfver betydande sträckor, de kunna numer under analoga, ja angenämare förhållanden komma från Atlanten till Stilla havet äfven öfver den gamla världen; ja, de kunna

på några få veckor göra en cirkumpolar färd öfver både den gamla och den nya, och detta med vida mindre ombyten af bantåg och ångbåtar och under behagligare klimatiska förhållanden än Jules Verne lät sin excentriske engelsman göra på 80 dagar.

Det är tack vare den i dessa dagar högtidligen invigda Luleå-Ofotenbanan, som detta går för sig — ännu några år med en sydlig omväg via Stockholm-Helsingfors, men i en säkerligen ej aflägsen framtid, då den finska järnvägslinien från Uleåborg hunnit utsträckas till Torneå och kommit i förbindelse med de svenska Lapplandsbanorna, utan afbrott i så att säga ett kör från Narvik till Wladivostock. Hvilka följder detta märkliga faktum kan få för världstrafikens, kanske äfven för världshistoriens framtida gestaltning, är det f. n. för tidigt att döma om,

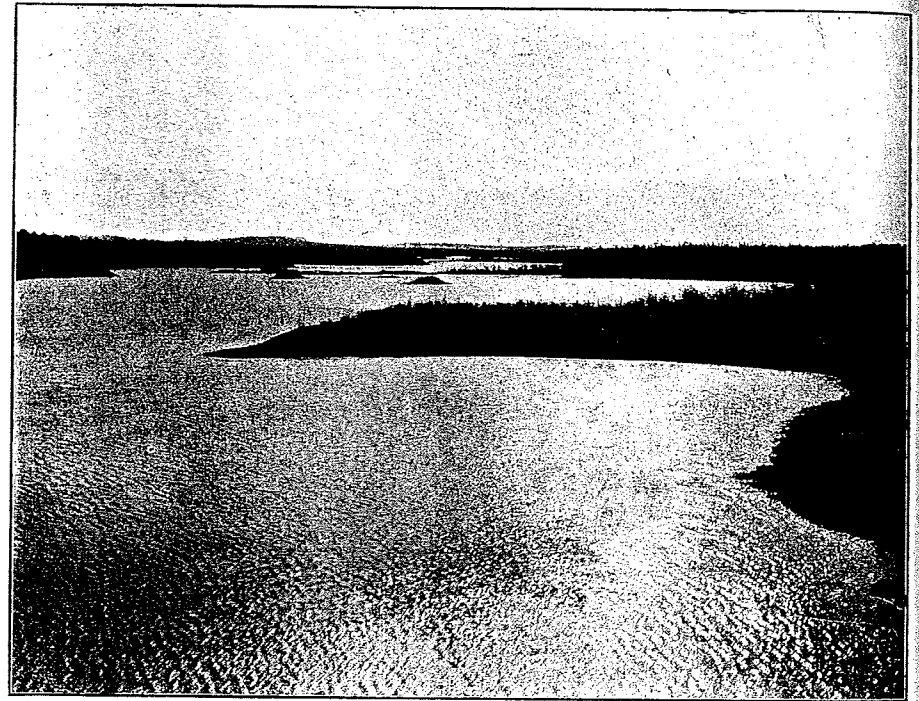


PARTI AF FAXÄLFVEN.
(Ögonblicksfotografi från tåget.)

ja ens att fundera öfver, om det än är uppenbart att både handelsintressena och politiken icke blott haft inflytande vid utan äfven varit bestämmande för banans tillkomst. För oss här i Sverige tråda turistintressena ännu i förgrunden. Visserligen jakttaga vi med stor tillfredsställelse, hur, tack vare banans fullbordande, de lappländska malmbergens rikedomar föras ut i världsmarknaden eller hur möjligheter nu finnas att genom snabba trupptransporter förekomma nya gränsregleringar där uppe i höga Norden. Men för ögonblicket är det Lappland-Express, lyx- och turisttåget på den nya linien, som mest intresserar oss, och för detta intresse hafva vi andra och mer välgående skäl än att expressen är en nyhet, hvarom mycket talas.

För mången svensk äro nämligen Norrland och Lappland icke blott de

rika framtidslöftenas, de millioner afkastande malmbergens och skogarnas landskap; de äro tillika de stora sjöarnas, de brusande älfvarnas, de väldiga vattenfallens, de snöklädda fjällens land, målet för vårt friluftslifs bästa trängtan, miljön för naturforskarens studier och turistens vandringar — det landet, som hägrar för oss i en storslagen, allvarlig naturs poetiska stämning och hvars märkvärdigheter, för att ej säga under, vi lärt känna genom skildringar af vår naturvetenskapliga odlings stormän, Carl von Linné, Göran Wahlenberg, Gustaf von Düben m. fl., genom talrika turistberättelser och, hvad Varias meddelare vidkommer, under egna ströftåg för två och tre decennier sedan, d. v. s. på en tid, då Lapplands millioner ännu voro slumrande och de enda fortkomstmedlen utom apostlahästarna och älf-



TORNETRÄSK.
(Ögonblicksfotografi från tåget.)

båtarna var gästgifvareskjuts, i bästa fall ett fåtal mil inom Lappmarksgränsen.

*

Då Lappland-Express den 19 sistlidne juni lämnade Stockholm på sin första tur norrut — en profetur, som enligt de som passagerare inbjudna journalisternas enstämmiga omdöme blef en fullständig succés, — fanns det intet som antydde, att det var frågan om ett visserligen kort, men i afseende på väglängden och de väderleksförhållanden, som till äfventyrs kunde möta, ganska ansträngande besök i höga Norden. I några af de resandes portemanteau'er kunde man visserligen skönja hoprullade ulstrar och andra för ett arktiskt klimat afsedda plagg, och i några af de andras nattsäckar torde man ej utan framgång kunnat leta efter pluntor eller resflaskor, fyllda med de

starka varor, som komma en frusen lekamen att känna sig värmd och upplifvad; men öfverhufvud skilde sig passagerarne föga från sommarens vanliga första-klass-resenärer. Man såg inga tältpackor, renslar och andra utensilier, som äro nödvändiga vid de traditionella lappländska turistfärderna, ja, knappast några sportdräkter af vadmal eller tyrolerloden o. s. v., och det första intrycket vid resans början hade alltså en ganska utpräglad, egenomlig olikhet med de förhållanden, under hvilka fjäll- och friluftsturer i allmänhet pläga iscensättas.

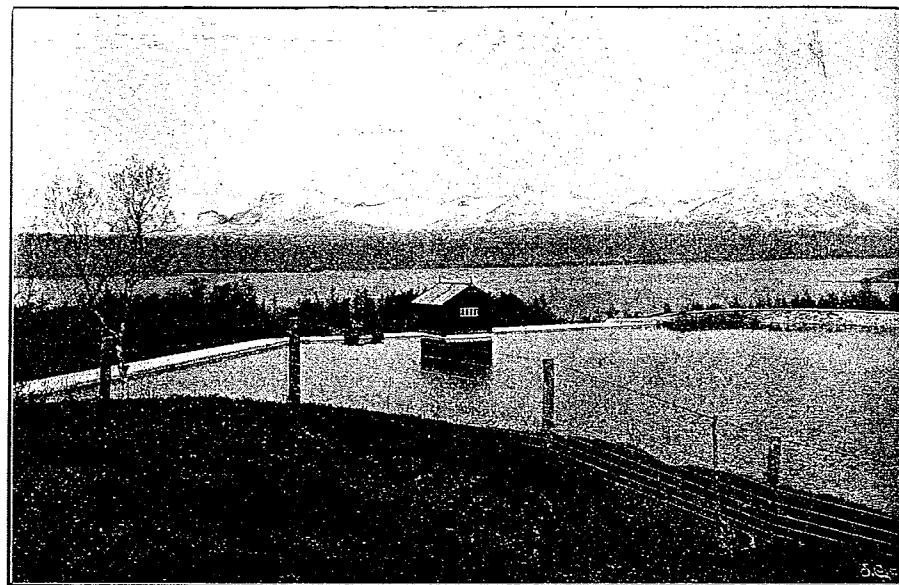
Denna olikhet eller kontrast med våra minnens lapplandsfärder verkade först nästan nedstämmande. Den innebär ju något förfinadt eller snarare förvekligadt, som ej står i öfverensstämmelse med det nordiska turistlivet med dess frihet från konvensansens tvång, dess nerver och muskler här-



UTSIKT FRÅN BJÖRKLIDEN.
(Ögonblicksfotografi från tåget.)

dande strapatser, dess vidsträckta möjligheter att fjärran från den moderna samhällsgestaltningen lefva ett oförfalskad och friskt naturlif. Men å andra sidan vore det orätt att förneka, det icke en resetur under åtnjutande eller begagnande af »nutidens alla bekvämligheter» har sina stora behag och att de anordningar, som äro gjorda på Lappland-Express, just äro sådana, som för många utgöra de enda villkor, under hvilka de kunna finna en tripp till polcirkeln närbelägna trakter tänkbara. Särskildt torde detta gälla om den rika utländska turistpubliken, i synnerhet engelsmän och amerikaner, hvilka äro vana vid att få sina anspråk på komfort tillfredsställda äfven under färder till och i vildmarken, och det torde äfven vara just med hänsyn till denna publiks anspråk och fordringar, som Lappland-Express blifvit föranstaltad och så inrättad som den är.

Egentligen är ej denna inrättning någon större märkvärdighet; — tågets ovanlighet ligger nästan mest i dess syfte, nämligen att på den korta tiden af två dygn bereda turisten möjlighet att tillryggalägga det betydande afståndet mellan Stockholm och Narvik, nära 1,600 kilometer, och under tiden låta honom genomfara några af Skandinavians naturskönaste och i andra hänseenden mest intressanta trakter. Någon utomordentlig lyx, som man finner t. ex. på åtskilliga af de amerikanska expresstågen, påträffas ej; järnvägsstyrelsen har nöjt sig med att sammanställa tåget af några våra vanliga första klassens sofvagnar, ett par röksalonger och en restaurantvagn med tillhörande vagnar för kök och betjäning. Det hela präglas af solid elegans och är befriadt från den brackighet, som icke så sällan utmärker särskildt den amerikanska resemiljön. Mot utrymmet och



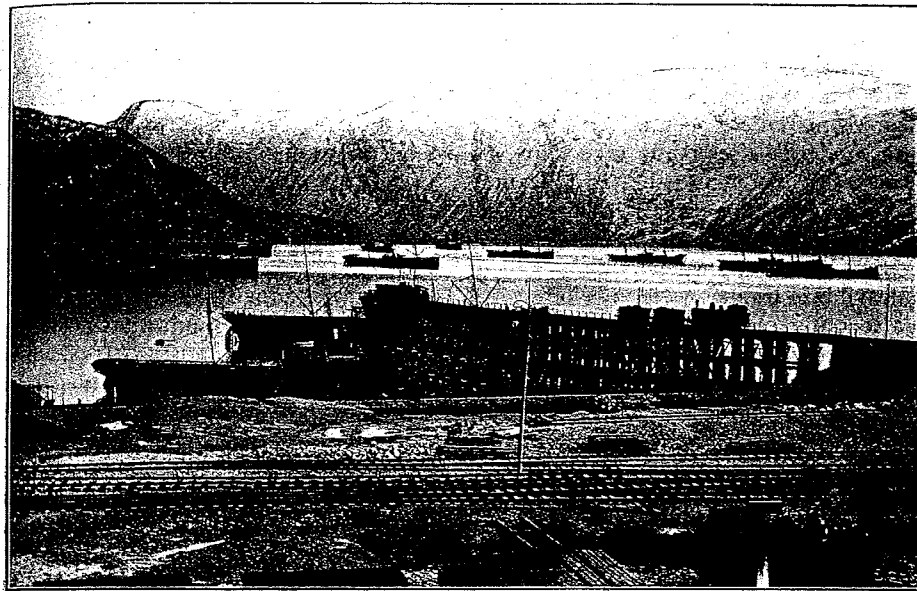
BROMS VATTENRESERVOIR, NARVIK.

Brentano, foto.

anordningarna i sofvagnarna kunna inga befogade anmärkingar framställas, åtminstone under de varmare årstiderna, då man kan slippa använda värmeledningen, som ofta i kupéerna förmedlar en torr och obehagligt hög värme, och den som ej är nöjd med restaurantvagnens inredning och utrustning i såväl servis, betjäning m. m. som kosthåll är ej värd att komma i åtnjutande af förmånen att resa på Lappland-Express. Att här i detalj ingå på en redogörelse för restaurantens menyer, medgifves ej af utrymmehänsyn och torde för öfrigt vara obehöfligt; vi nöja oss med en erinran om att de resande icke blott få sina anspråk på en första klassens matordning och matlagning tillgodosedda utan äfven att de få göra bekantskap med en och annan lappländsk naturprodukt. Särskildt skola laxamatörer finna rika tillfällen att se sin åträ efter arterna af släktet Salmo tillfredsställd.

Emellertid drages uppmärksamheten mycket snart från expresstågets egen miljö. Man är ju på färd mot norden,

och redan efter några timmars resa fångas intresset af det omgivande landskapets bredare drag och vidare utsikter än i mellersta Sverige. I södra Uppland har man här och hvar sett utposterna af Mälardalens natur med dess i smått kuperade landskap, dess småsjöar och lummiga löfskogsdungar; så följa i det norra och i Västmanland vidsträckta slätter och barrskogar, förposterna till de oändliga skogsmarker, som norr om Dalälven snart mellan höjder, sjöar och strömmar skänka landskapet de djupa färgtoner, de mjuka linier, den undulerade karaktär, som känneteckna södra Norrland. Sörmländingarna sjunga om sitt landskap, att det är ett härligt land, men det kunna helsingarna med lika mycket skäl göra om sitt. Sådana vyer, som de visa expresstågets passagerare under den långa färden i Ljusnans dalgång och ofta utmed sjelfva älfstränderna, stå knappt att finna ens vid Båfven och Långhalsen. De äro i alla händelser af en helt annan art, en allvarligare, kraftigare karaktär, som



Brentano, foto.

PARTI AF NARVIKS HAMN, MED ANSTALTER FÖR MALMUTSKEPPNINGEN.

blir än mer utpräglad, ju längre norrut man kommer, och som vid öfvergångarna af Ångermanälven, Vindeln och alla de följande lappmarksälvarna erhåller sin mest storslagna utveckling. Hela färden från Storvik upp till Västerbotten är sålunda ett fortlöpande höjd-, skogs- och älfpanorama, som med fullt fog kan kallas en turistattraktion af första rang. Den sedan följande bansträckan genom Västerbottens vidsträckta, lågländta skogs- och myrmarker är enformigare och erbjuder ögat vida mindre fångslande eller tilltalande utsikter. Men äfven här har den vakne iakttagaren åtskilligt af intresse att tillvarataga, såsom t. ex. den mycket instruktiva bild af norrländskt skogstillstånd, som under färden lämnas i afverkade marker, i försumpade skogar, i af skogseldarna härjade trakter o. s. v. — en bild, som ingalunda är af upplifvande art, men dock någon gång, då man ser vittnesbörd om skogsvård och anstalter för skogens återväxt, visar äfven ljusa

sidor och öppnar utsikter för en bättre framtid. •

Färden genom Västerbotten kan för öfrigt på grund af det mindre underhållande åskådningsmaterialet lämpligen användas till hvila, till ett lugnt intermezzo mellan den föregående dagsresan och den följande, än mer spännande turen genom lappmarkerna, öfver fjällden och till Narvik. Äfven denna tur är nämligen rik på kontraster i den omgivande naturen och håller intresset så godt som oafbrutet vid makt. Den storartade utsikt öfver Luleälvens dalgång och vilda vatten, som öppnar sig vid det i så många afseenden märkvärdiga Boden, har man visserligen under de närmast följande timmarna knappt några motstycken till; men det dröjer ju ej länge, förrän man hunnit Gellivare, Lapplands kanske mest kända och omtalade ort, åtminstone innan de väldiga malmbergen närmare fjällgränsen blefvo världsbekanta. Gellivare täflade fordom med Kwickjock, Lapplands paradis, att locka turister,

som njöto af dess natursköna läge intill det imposanta Dundret, dess omgifvande vackra småsjöar, dess idylliska frid; nu för tiden intresserar det kanske mer som en af centralpunkterna för det moderna Lapplands utveckling, en grufstad, med turishotell, eleganta villor och mindre eleganta, men kanske mer pittoreska kåkar.

Så löper expressen vidare genom allt vildare trakter. Naturen blir ödsligare, otillgängligare, ju mer man nalkas högfjällsplatån. Barrskogarna äro borta, björk och viden ha intagit deras plats, och i sänkorna härskar vitmossan, hjortron, andromedor, pors, starrgräs och andra till myrnaturen hörande plantor. Grå och bruna färgtoner äro förhärskande, men här och hvar står på sluttningarna fjällbjörken i sin ljusgröna vårskrud, liksom den krypande, mörkare dvärgbjörken utmed banvallen, och får man tillfälle att från stationerna göra afstickare in i fjälldalarna, där skydd finnes mot den bitande stormen från de stora vidderna, finner man att Lapplands härliga flora redan fått sina gula violer, hvita saxifragor och korneller m. fl. i blom. De äro förelöparne till den ståtliga angelikan, till den granna Mulgedium, till fjällranunkler, fjällsippor och gentianor, — allt företeelser, om hvilka, jämte det rika och intressanta djurlifvet, den vetgirige turisten ej försummar att taga kännedom.

Men då gör han bäst att lämna sin plats på Lappland-Express, t. ex. i Kiruna, där ju malmbergen med alla anstalterna för deras tillgodogörande lämna en särskild attraktion, eller i Abisko, Björkliden eller Vassijaure. Torneträsk, Lapplands kanske vackraste sjö, ligger alldeles i närheten af dessa stationer, omgifven af sin storslagna fjällkrans, lockande med sina möjlig-

heter för gifvande fiske. I grannskapet af Abisko och Vassijaure har Sv. Turistföreningen sina väl inredda stugor, som inbjuda till längre uppehåll, med fjällbestigningar, exkursioner till traktens lappvisten o. s. v. Mindre af turist- än nationalekonomsikt intresse har det i Kiruna varit, liksom det några timmar senare blir i Narvik, att iakttaga de i samband med malm-lagens tillgodogörande befintliga vittnesbörden om storindustriens intåg i Lappland. Man undrar härvid ovillkorligen, om framtiden lika otacksamt och illvilligt som samtiden skall bedöma den man, som enligt vårt förmenande bör hafva sitt namn i Lapplands häfder inrinstadt vid sidan af Samuel Hermelins. Det namnet är G. E. Broms.

Lappland-Express fortsätter emellertid sin färd till Riksgränsens station, som äfven sommartiden verkar nästan som ett arktiskt vinterkvarter, och därifrån genom ett tjugotal tunnlar och uppe på branta fjällsluttningar ner genom Rombaksbottens och Hundalens djupa och tränga, af storslagna fjällformationer omgifna dalar. Det är ett stycke äkta norskt, eller snarare ofolofotiskt landskap, som slutar med den genom svensk företagsamhet på ett fåtal år uppståndna staden Narvik — som dock var nästan för norsk eller färsk för att vi där skulle trifvas. Vi längtade åter till Lappland och följde därför expressen på dess retur.

Andra resande vilja vi däremot råda att ej vara så snabba i vändningarna, De böra inrätta sig att stanna några veckor i Lappland. Ty ehuru mygg och andra insekter, enligt själfve Linnés utsago, ha för vana »att öfverfalla folk, så att man hjärteligen jämrar sig», så är det landet ett härligt land.

