

## N:o 84.

Af herr **L. Dahlstedt** m. fl., om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående anläggande af en jernväg från Sveg till någon punkt å banan mellan Boden och Gellivare m. m.

Vårt lands norra delar — hälften af riket — äro allt hittills lemnade så godt som utan möjlighet till ett kraftigt försvar, och detta oakadt dessa nordliga landsdelar under de senare åren för oss blifvit så att säga ett Transvaal, kanske af lika stort värde som detta, *kanske icke mindre utsatt* för utomstående intresserades blickar och åtrå.

En oeftergiflig förutsättning för afhjelpandet af denna försvarslöshet är naturligtvis åvägabringandet af en tryggad lätt förbindelse medelst en normalspårig jernväg i inre, skyddadt, vestligt läge från jernvägsknuten vid Mora i Dalarne ända upp till närheten af de tilltänkta befästningarna vid Boden. *Utan* en sådan lättbefaren och skyddad kommunikation blifver försvaret af denna rikets sårbaraste och i hänsigt till penningvärdet måhända dyrbaraste landsdel rätt vansklig. Ty ingen kan väl föreställa sig, att man i detta afseende får lita på den genom Norrland uppdragna stambanan, som hvarje angripande öfvermäktig fiende utan allt för stor svårighet kan inkräkta och afbryta, der den på flera ställen ligger i närheten af kusten (Holmsveden Kilafors, Örnsköldsvik, Umeå m. fl. ställen); och Sveriges flotta lärer väl äfven framgent blifva otillräcklig att skydda den långsträckta norrländska kusten.

Tanken på denna inre militärväg, hvars nödvändighet fackmännen utan tvifvel skola på ett än kraftigare sätt ådagalägga, gör sig allt mera gällande i vida kretsar, och vi hafva derfor ansett oss böra bringa den på

tal jemväl i riksförsamlingen, väl vetande, att förberedelserna och förarbetena för ett så verkligt viktigt och stort företag blifva så vidtomfattande, att det är behöfligt att börja dem i god tid.

Men får det nu anses såsom ett axiom, att denna inre väg är ett högst väsentligt vilkor för att vårt fosterlands nordligaste delar — och dermed fosterlandet i sin helhet — skola kunna försvaras, så är ett sådant kommunikationsmedel dessutom af den allra största betydelse för tillgodogörandet af de allt mera i dagen trädande rikedomar, som Norrland har att bjuda på. Ty besinnar man rätt den ofantliga utveckling, hvartill det stora inre, vestliga landet upp genom de norrländska provinserna är mäktigt — genom odlingsbar jord, bosättningar och folkökning derstädes, genom tillgångar på kolved efter affallet vid de stora timmerafverkningarna, genom tillgångar på hopade väldiga tillgångar på metaller och mineralier af flera slag, samt sist och icke minst genom de synnerligen talrika större och mindre vattenfallen i de många floderna, hvarpå och hvarigenom kan grundas och utväxa en industri, om hvars framtida storlek och betydelse sannolikt ingen nu lefvande kan göra sig en riktig föreställning, så torde det någorlunda klart framgå, hvilken förlust i ekonomiskt förvärf och politisk styrka för riket det är fortfarande låta en så stor del af riket med sina oförnekliga tillgångar förblifva i ett undertryckt tillstånd, till jernförelsevis ringa eller obetydlig nytta. Härtill har riket sannerligen icke råd.

Icke heller från denna synpunkt sedt är således den redan befintliga norra stambanan tillräcklig. Afståndet emellan densamma och vestra gränsen uppgår nemligen flerstädes till 300 kilometer och deröfver.

Hvad den blifvande militärjernvägens närmare läge beträffar, tillhör det icke vår uppgift att derom yttra oss. Allenast det må nämnas, att den första, sydliga delen deraf till Svegs kyrkoby i Herjeådalen nymera synes genom enskild företagsamhet betryggad. Men från Sveg och vidare norrut lär det litet eller intet vara åtgjort eller att förvänta.

Att framdragandet genom Norrland af ytterligare en jernväg i norr och söder skall kräfva mycket stora kostnader, är å ena sidan odisputabelt, men af hvad som ofvan yttrats bör det å andra sidan förefalla ganska påtagligt, att dessa kostnader skola blifva mera än ersatta. Det är dock icke vår afsigt att nu omedelbart söka framkalla flera större jernvägsbyggnader för statens räkning än dem, som redan pågå. Häremot lära bristen på arbetare i större delen af landet och andra omständigheter för närvarande resa svåra hinder. Men efter vårt förmenande är det af mycket stor vikt, att en enhetlig plan för hela sträckan från Sveg och norrut, som väl kan beräknas utgöra mera än 700 kilometer, uppgöres ju förr desto hellre, så att det må blifva bestämdt, genom hvilka hufvudorter banan skall framdragas för att bäst

motsvara sitt ändamål. Derigenom vinnes den stora fördelen, att de stycken af linien, som möjligen kunna varda föremål för särskilda sträfvanden, från början inpassas i systemet; och genom hufvudliniens utstakande skola de bibanor, hvilka lika litet uteblifva i Norrland som i det öfriga Sverige, kunna gifvas lämplig riktning och tillslutning till hufvudbanorna, och hela det inre norrländska jernvägsnätet sålunda från början anordnas till en ändamålsenlighet, som endast kan ernås genom en gemensam utgångsplan.

Staten bör alltså af lätt insedda skäl icke undandraga sig att taga om hand och bekosta verkställandet af undersökning och uppgörandet af plan för en inre hufvudbana genom Norrland. Detta arbete torde i betraktande af de obygdor, hvori det skall utföras, icke kunna förslagsvis uppskattas lägre än till etthundra (100) kronor per kilometer.

På grund af hvad vi nu i största korthet haft äran anföra, få vi vördsamt hemställa, att Riksdagen ville besluta

*att* i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och upprätta plan och kostnadsförslag för en jernväg från Sveg i Herjeådalen genom det inre, vestliga Norrland till någon lämplig punkt å banan Boden—Gellivare, i syfte att utgöra en skyddad militärväg för rikets nordligaste delar och en mäktig häfstång för Norrlands utveckling, samt

*att* för ändamålet anvisa ett belopp af sjuttio tusen (70,000) kronor.

Stockholm den 25 januari 1900.

*L. Dahlstedt.*

*Oswald Emthén.*

*G. Kronlund.*

---