

N:o 59.

Af herrar Bergström och Olsén, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan.

Beslutet i Riksdagen om Gellivara-Riksgränsbanans tillkomst väckte i mångt fosterländskt sinne allvarliga bekymmer, och att dessa bekymmer ej voro i allo oberättigade visar nog erfarenheten efter denna tid. Men hvad erfarenheten äfven nu synes ådagalägga, i och med framläggande af proposition om anslag till undersökning för en inlandsbana, är, att den regering, som framtvingade beslutet om riksgränsbanan, såg förhållandena längre in i framtiden, och att detta beslut i sig innebar möjlighet att få vårt lands materiella resurser tillgodogjorda så, som trygghet utåt och utveckling inåt kräfva. Därom borde nämligen ej råda tvifvel, att utan Ofotenbanans tillkomst tanken på en inlandsbana ännu länge skulle låta vänta på sig.

Många finnas nog som hysa betänkligheter mot en inlandsbana i det afseende, att den kräfver för stora summor för sin tillkomst i förhållande till den afkastning de anse den komma att gifva, och att sålunda dess åstadkommande snarare skulle försämra än upphjälpa vår ekonomiska ställning. Innan en närmare utredning åstadkommits ha vi endast att i detta hänseende bilda oss en föreställning genom att tillse jämförbara förhållanden i angränsande framåtgående kulturstater. För att skaffa ökad utrymme för sin växande befolkning, större marknad för sin produktion och rikligare tillgång på råvaror, gå dessa våra grannar öfver hafven och uppsöka främmande land för kolonisation. Dyrbara flottor byggas och underhållas likasom trupper, för att trygga dessa koloniers besittning, och

dyrbara järnvägar anläggas för deras tillgodogörande. Hos oss utvandra däremot våra bästa arbetskrafter, på grund af bristande verksamhetsfält i eget land; den inskränkta marknaden fördyrar våra industrialster och hämmar den industriella utvecklingen, och mängder af råvaror, hvilka kunde användas som material för vår industri, och af hvilka exportvaror skulle med fördel kunna tillverkas, antingen exporteras direkte som råvaror, eller rent af förfaras utan att i någon mån komma till gagn, och dock erbjuda två tredjedelar af arealen inom vårt lands gränser stora fördelar för kolonisation, större än många af de aflägsna länder som nu förvärfvas och koloniseras af våra grannstater. Befolkningen mottager oss ej där som fiender utan med öppna armar. Lägga vi härtill, att vårt jordbruk, som förut haft sin bästa konsument i grannstaternas industri, nu hastigt förlorar sin marknad, utträngdt af dessa staters kolonier, hvilka i konkurrensen intaga ett gynnsammare läge, samt att tillgodogörande af våra skogar och nyttiga mineralier skulle öppna den marknad inom eget land, som nu håller på att försvinna ute, så synes det vara nog vägande skäl för att undersöka hvilka åtgärder som böra vidtagas, för att medelst underlättad samfärdsel göra våra ödebygder åtkomliga för kultur.

För att emellertid en dylik undersökning skall medföra gynnsamt resultat, bör man taga i betraktande de omständigheter, som redan från början kunna anses därå utöfva afsevärdt inflytande, och vi taga oss af sådan anledning friheten påvisa några synpunkter, som icke i den kungl. propositionen blifvit vidrörda. Länder med erfarenhet på kolonisationsområdet visa oss nödvändigheten af att skydda hvad som tillhör intresssfären, och denna sfär är för oss allt område inom vårt lands gränser. Bättre skydd i detta afseende torde vi icke kunna åstadkomma, än att, i den mån sådant låter sig göra, förlägga banan så långt i väster, att allt svenskt område kommer att tillhöra den blifvande järnvägens handels- och trafikområde. Området innanför, d. v. s. öster om banan, kunna vi med skäl påräkna till dess trafikområde. Man torde härvidlag invända, att trafiken å banan under sådana förhållanden skulle söka sig ut på redan befintliga eller blifvande tvärbanor till närmaste norska hamnar, hvilket skulle vara i hög grad betänkligt, då denna export därigenom gjordes beroende af förhållanden, på hvilka vi ej kunde öfva något inflytande. Denna risk skulle vi dock i hufvudsak kunna undvika, om Vänern eller hellre jämte den Fryken eller Glafsforden gjordes tillgängliga för direkt sjötrafik på utlandet. Ingen annan hamn läge då närmare än dessa, och intet tyngre gods norr därom skulle med fördel kunna fraktas annan väg

än öfver dessa väl skyddade hamnar, för hvilka flere utlopp till hafvet möjligen kunde i en framtid beredas. Uppfrakten till de norrländska bygderna af södra och mellersta Sveriges jordbruks- och industrialster skulle äfven på denna väg ske billigast, hvarigenom konkurrens från utlandet blifve försvårad. Att en dylik utfart dock icke skulle kunna betjäna den norrländska industrien inses nog af hvar och en, som känner huru allt större och större fordringar ställas i den internationella marknaden på snabb expedition af ingångna order, ja att i utsträckt mån beställningars erhållande göres beroende af prompt leverans. Så väl på grund häraf som att en bana Torsby—Västkusten i och för sig enligt Kungl. Maj:ts proposition bör kunna anses blifva en lönande affär synes, äfven om sjön Fryken eller andra inlandsvatten skulle anses med fördel böra göras tillgängliga för internationell sjöfart, under hvarje förhållande en inlandsbana böra utsträckas till isfri västkusthamn. Vi äro tvärt om så öfvertygade om nödvändigheten af denna inlandsbanas sträckning, att vi icke i någon mån vilja bestrida riktigheten af den af departementschefen uttalade meningen om att denna del af banan skulle blifva den mest rentabla och sålunda böra i första hand ägnas uppmärksamhet. Men det är dock några synpunkter äfven med afseende på den norra bandelen, som vi ej hittills sett uppmärksammade och som synas kunna vara af så pass stort inflytande på denna bandels ekonomiska gagn, att vi anse oss redan på frågans nuvarande ståndpunkt böra påpeka desamma. Såvidt det af den karta, som åtföljer Kungl. Maj:ts proposition, framgår, kommer den föreslagna banlinjen att korsa Ströms vattudal samt beröra östra änden af sjöarne Flåsjön, Tåsjön, Volg- och Malgomajsjöarna, Vojmsjön, Storuman, Storjuktan, Storvindeln, Hornavan, Uddjaur och Storavan, Vuolvojaur, Karatsjaur, Parki- och Skalkajaur samt Stora Lulejaur, hvarigenom ett vattensystem af tillsammans ej mindre än cirka 750 kilometers längd och sträckande sig mellan banan och riksgränsen, kommer i direkt förbindelse medelst järnvägen med öfriga delar af landet. Parallellt med banan och korsande sjöarna sträcker sig ett område af silurisk kalk samt andra bergarter, förande malmer, å hvilka inmutningar tagits, afseende tillgodogörande af järn, krom, koppar, bly, silfver och guld, för att ej tala om andra värdefulla mineralier, såsom apatit, magnesit m. fl. Alla sjöarnas vattenaflopp befinna sig dessutom i deras östra ändar, och genom banans dragande förbi dessa underlättas i hög grad möjligheten att reglera detta vattenaflopp, hvarigenom, enligt vattenfallkommitterades mening, den tekniskt tillgodogörbara krafttillgången i de mera betydliga Norrlandsfloderna skulle kunna nära

fördubblas och skada och olägenhet af öfversvämningar undvikas. Detta allt representerar en ekonomisk fördel för Norrland, som, om den också ej omedelbart är att tillgodogöra, dock småningom bör kunna bereda staten till och med betydliga direkta inkomster. Ytterligare en sak som särskildt rör sträckningen af järnvägen mellan de båda nordliga tvärbanorna är att denna bandel utan tvifvel i ej ringa grad kommer att användas för trafik mellan Norge, söder om Trondhjem, och Ofotenområdet, dels på grund af Narviks utveckling, dels på grund af malmförekomsterna i Norge, norr därom. Att denna bana dessutom kommer att blifva en särskildt omtyckt turistled, och att fjällen omkring sjöarna komma att användas såsom sommaruppehållsorter lider väl intet tvifvel.

Emellertid måste såväl härför som för att få in Parkijaure och Stora Lulejaures områden omedelbart i järnvägens trafikområde, denna senare erhålla en sträckning i ungefär rak fortsättning med den södra delen från Solaiware till Ladnivare på tvärbanan väster om Gellivare, i stället för den nu, som det ser ut, företrädesvis i strategiskt syfte föreslagna linjen Solaiware—Näsberg, som har en nästan rak ostlig riktning. En dylik förändring af banans riktning i dess öfversta ända, skulle också åstadkomma möjlighet att på inlandsbanan nedfrakta och på så sätt tillgodogöra Kiruna- och Tuollavaramalmerna för den redan befintliga mellansvenska järnverksrörelsen och skapa ny järnindustri emellan denna och grufvorna. Detta i all synnerhet om järnvägen anlades för elektrisk drift, hvilket af många och tungt vägande skäl, som på andra ställen af fackmän framhållits, och därför ej torde vara skäl att här upprepa, synes böra ifrågasättas.

Skulle förhållandena efter den norra bandelen i en framtid kunna antagas utveckla sig i här antydd riktning, så kommer detta att öfva inflytande på den södra bandelens planläggning, och detta i det afseendet att denna bör utföras så rak och kort som möjligt, emedan den då till öfvervägande grad blefve en utfartsbana för produktionen omkring den norra bandelen, och hvarje förlängning af banan, naturligtvis under förutsättning af samma lutningar och kurvradier, skulle i all framtid fördyra transporten och sålunda bereda svårigheter för denna produktion, som i hufvudsak torde komma att arbeta för export. Under sådana förhållanden anse vi anledning vara för handen att undersökning för den norra bandelen finge pågå åtminstone samtidigt med undersökning af den södra, för att med afseende å denna senare erhålla ledning. Äfven en undersökning angående

de i början af motionen omnämnda vattenvägarna torde samtidigt bära verkställas, då banans riktning däraf kan komma att vara beroende.

Såväl offentligt i Kungl. Maj:ts proposition som enskildt hafva uttalats betänkligheter angående landets ekonomiska bärkraft gent emot denna banas åstadkommande. Vi våga hysa en motsatt åsikt. Hvad själfva anläggningens kostnaden beträffar är väl sannolikt, att blott skog och omkring trafikleden befintliga marker skola erhålla en värdeökning motsvarande denna kostnad, och till denna värdeökning skulle ej i ringa grad bidraga, om vattentrafikleden kunde utsträckas till något af de omnämnda Värmlandsvattendragen. Därigenom finge Malung och dess skogsområden endast c:a 9 mil till hamnplats mot nu 18 mil till Kristinehamn och 23 mil till Gefle. Östersund finge ej längre till utfartshamn i Värmland än t. ex. Domnarvet har till Göteborg, dit dess trafik nu delvis går. Få banor torde kunna tänkas hafva större utsikt att blifva rentabla än den nu föreslagna inlandsbanan. Den kommer nämligen att förbinda landets malm- och skogstillgångar; den får genom nordliga delens beröring med sjöarna sitt trafikområde förökadt med omkring en och en half gång sin längd, och den kan ej utsättas för någon konkurrens med sjötrafik. Den kommer att gå genom skogar, till ej obetydlig del otillgodogjorda, på grund af sitt hittills svåråtkomliga läge, och efter banan äro redan en stor massa malm-anledningar af många slag kända, äfven de ej heller tillgodogjorda af samma skäl, som anfördes rörande skogen. Af allt detta hafva vi att efter banan vänta en kolonisation, som för lång tid skall ge verksamhet åt våra arbetare, och produkter för export, gifva ökad marknad åt nu existerande industrier i landets öfriga delar, samt oberoende af utlandet konsumera vårt jordbruks produkter. Vi skapa med andra ord genom banans tillkomst kolonier, större än den del af landet, som förut är tagen i anspråk, och dessa kolonier torde komma att medföra samma fördelar som andra länder hafva af sådana, utan att medföra dem åtföljande olägenheter.

På grund af föregående motivering anhålles vördsamt:

att Riksdagen vid beviljande af medel till undersökning för en inlandsbana, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts proposition, behagade besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, det dessa medel så användas, att undersökningsarbetet samtidigt bedrifves på bandelarna norr och söder om Sveg, samt att vid undersökningen afseende fästes vid dels bandrift med

elektricitet, dels att banan, såvidt utan olägenhet kan ske, förlägges intill inlandsvattendrag, som äro eller kunna tänkas blifva segelbara, till fördel för staten med afseende på trafikförhållandena.

Stockholm den 13 april 1904.

Alb. Bergström.

Gottfr. Olsén.