

N:o 61.

Af herr **von Stapelmohr m. fl.**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

Det är stora framsteg inom näringslivets skilda områden, som Norrland under de senare decennierna gjort. Öfre Norrlands berg hafva nödgats lämna ifrån sig en del af sina järnmalsrikedomar till utbyte mot utlandets guld. Modernäringarna jordbruket och boskapsskötseln hafva väsentligen förbättrats. Skogen har fått ökad värde därigenom, bland annat, att en mängd förr värdelösa skogsprodukter tillvaratages och nyttiggöres. Industriella verk hafva uppvuxit med goda betingelser för lifaktighet och raskt fortskridande. Handeln och näringarna hafva tagit starkt uppsving. I samma mån, som den allmänna rörelsen uppblomstrat, har den dragit till sig arbetskrafter samt beredt dem goda och mer eller mindre stadigvarande förtjänster. Äran af detta får obestriddligen i främsta rummet tillskrifvas statens kraftiga ingripande till samfärdselns lättande genom järnvägslinier. Utefter dessa förbindelseleder strömma fram krafter, som verkat lifgifvande och stärkande på näringarna och affärsrörelsen och framgent skola hafva välgörande inflytande på dem.

Utom eller undandragna från järnvägarnes egentliga verkningssfär finnas emellertid näringsmöjligheter, som under inflytande af bättre kommunikationer otvifvelaktigt komma att gå en stor och rik utveckling till mötes. Ofantliga vidder af till odling särdeles tjänlig mark ligga oberörda af spade och plog, men kunna, underkastade odling, lämna hem och bärg-

ning åt en talrik befolkning. I de stora skogstrakterna förmultna oerhörda mängder skogsalster, som, därest de för rimlig kostnad kunde framföras till handels- eller förädlingsplatser, skulle lämna god inkomst. Uti de talrika vattenfallen rinna bort väldiga krafter, de där, intvingade i människans tjänst, skulle bilda goda faktorer för anläggningar till förarbetande och förädling af råämnen, som Norrlands mineral- och växtriken hafva att erbjuda.

För ett rätt och framgångsrikt tillgodogörande af hvad Norrland har att anvisa till ökande af näringskällorna och till att göra lefnadsvillkoren bättre och framtiden mera ljus för befolkningen är dock ett underlättande af samfärdseln inom de från allmänna rörelsens kungsvägar mera aflägsna bygderna ett oundgängligt villkor. Därför har också uppställts som ett önskemål, att Norrland — eller rättare de fyra öfversta länen — skall medelst en inre, genom länens mera västliga delar gående järnväg förbindas med mellersta Sveriges täta järnvägsnät. Vid frågan om en inre norrlandsbana har äfven anknutits förslag om banans neddragande till hamn vid västkusten för att bereda en bekväm och gen utfart för varor från Norrland, öfre Dalarne och Värmland. Saken har dess bättre icke stannat vid en blott tanke, utan har framkallat åtskilliga förberedande åtgärder till tankens förverkligande, och glädjande nog har den äfven tagits i omhulldande från regeringens sida.

Nu har Kungl. Maj:t i nådig proposition (n:o 48) föreslagit Riksdagen att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profiliritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan hamnplats å bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt därifrån till Sveg i Härjedalen, bevilja ett anslag af 153,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 93,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 18,000 kronor.

Enligt det vid kungl. propositionen fogade statsrådsprotokollet, har chefen för kungl. civildepartementet till stöd för framställningen anfört, bland annat, att en järnväg från Bohusläns västkust till öfre Dalarne, utom det att den fyllde behofvet för de trakter, banan skulle genomlöpa, af en gen utfartsväg till västkusten, kunde, efter hvad erfarenheten från liknande håll förut ofta visat, antagas komma att utefter hela sin längd utbreda odling, där sådan saknades, och väcka till lif de möjligheter till utveckling af handel, industri och andra näringar, som i vissa delar af dessa på tidsenliga förbindelser vanlottade och därför otillgängliga trakter ännu hölles bundna, hvarjämte den därstädes trots nämnda brist redan på-

började verksamheten skulle kunna i vidsträcktare mån, än nu vore fallet, komma svensk företagsamhet till godo. En järnbana med den utsträckning som den ifrågasatta torde dock, efter departementschefens mening, svårigen kunna komma till stånd på enskild väg, och för öfrigt syntes äfven dess stora fosterländska betydelse och de allmänna intressen, som knöte sig vid dylik banas anläggande, fordra, att densamma, om den skulle komma till stånd, från början toges om hand af staten.

Samtidigt med frågan om nämnda bana har, yttrar departementschefen, tanken på banans fortsättande norrut trängt sig fram. Förutom de mera lokala intressen, som äfven i denna del af landet måste rikta sig på ett underlättande af vidt skilda och i sin utveckling nödtvunget efterblifna orters förbindelse med hvarandra och på deras därpå beroende framåtskridande i kulturellt och ekonomiskt hänseende, tillkomme här den särskildt viktiga militära synpunkt, från hvilken krafvet på anläggande förr eller senare af en inre järnväg genom Norrland gjort sig gällande; och fortsätter departementschefen: »Hvad jag förut sagt om statens förhållande till undersökning af en järnväg Dalarne—Bohuslän och dess möjliga anläggande gäller naturligtvis i ännu högre grad om järnvägsförbindelsens fortsättning genom det inre af landet upp till vår nordligaste tvärbana».

Efter att hafva framhållit ytterligare några skäl för att den ifrågasatta utredningen icke må fördröjas, säger departementschefen, att vid bestämmandet af ordningen för de olika delarnas af den inre banan undersökning ställer sig helt naturligt såsom därför afgörande den ordning, i hvilken själfva järnvägen kan tänkas en gång böra byggas. I sådant afseende måste man, enligt departementschefens åsikt, taga hänsyn därtill, att den sydligare delen af järnvägen, såsom betydligt kortare än den norra delen, kräfver mycket mindre kostnader, samt att i de trakter, den sydligare delen kommer att genomskära, redan förefinnes ett afsevärdt trafikbehof, som kan väntas tämligen snart visa stegring, till följd hvaraf man har anledning beräkna, att denna järnvägsförbindelse skall nästan omedelbart lämna en någorlunda god afkastning, eller en vinst motsvarande 3,3 procent af det till 34,000,000 kronor uppskattade anläggningskapitalet.

Hvad departementschefen framhållit såsom skäl för staten att taga hand om anläggning och därpå påkallad undersökning af en järnväg från Bohuslänns västkust till Dalarne är till sin innebörd sådant, att det kan hafva full och lika berättigad tillämpning äfven på en bana från Härjedalen till den nordligaste tvärbanan. Såsom ofvan påpekats, hafva de orter, den sistnämnda banan komme att beröra, rika utvecklingsmöjligheter, hvilka icke kunna komma till sin fulla rätt utan järnvägsförbindelser. Behofvet

af lättnad i kommunikationerna är högeligen trängande och påfordrar ett afhjälpande genom statens mellankomst med det snaraste, om ej orterna och deras näringar skola taga skada, hvaraf i så fall staten nog får stark påkänning. Härför talar också kraftigt den åsikt, för hvilken chefen för generalstaben gjort sig till tolk, eller att en dylik bana har för försvaret af öfre Norrland en betydelse, som näppeligen kan underskattas, hvarför det äfven är en angelägenhet af allra största vikt, att järnvägen kommer till stånd så snart som möjligt.

Om en tillärd inre järnväg från västkusten till Gellivarebanan skall påbörjas vid södra ändpunkten och därefter fortsättas från *ett* håll, ligger det nära till hands, att öfre bandelens fullbordande skall undanskjutas till en oöferskådlig framtid, helst arbetet kommer att taga landets ekonomiska krafter hårdt i anspråk, så hårdt måhända, att landet icke skall mäktat bära bördan, till dess banans slutmål blifvit uppnådt. Ett afbrytande af banbyggnadsarbetet kommer att försvaga hoppet om ett framgångsrikt försvar af öfre Norrland mot en inbrytande fiende. Hårdt skulle det kännas för Norrlands befolkning, som fått bära tunga bördor för försvaret och för landets kommunikationsväsende, om i farans stund delar af Norrland måste gifvas till spillo åt inkräktaren, endast därför att försvarsmedlen och hvad som kunnat starkt stödja desamma icke under lugna tider ordnats med förtänksamhet och tillbörligt aktgifvande på hvad en försummelse därutinnan kan bära i sitt sköte. Det synes nämligen icke råda något tvifvel därom, att, i händelse kustbanan genom Norrland af brist på tillräckligt skydd varder af en fiende upprifven, de försvarskrafter, som samlats i öfre Norrland, skola komma i en mycket vansklig ställning utan en inre bana, lämplig till etapplinje.

Vi skola icke ingå i en undersökning om vilkendera bandelen, den södra eller den norra med Sveg till skiljepunkt dem emellan, kan hafva utsikt att gifva bästa afkastning å nedlagdt byggnadskapital, men tillåta oss dock uttala den mening, att, enligt hvad erfarenheten om banbyggnader gifver vid handen, det helt visst skall draga en rundlig tid, innan södra bandelen lämnar den vinst af 3,3 procent, som ställts i utsikt. Men äfven om denna nu löst grundade vinstberäkning skulle visa sig hålla streck, förefaller det oss likväl, att i en fråga sådan som den förevarande, i hvilken ingår ett moment af så stor fosterländsk vikt som att genom kraftiga och såsom oundgängliga ansedda försvarsmedel söka bevara öfre Norrland med dess naturliga rikedomar och af staten bekostade kommunikationsanordningar med mera under svenskt herradöme, man har en oafvislig plikt att vid planläggning af banbyggnaden eller undersökning därför taga

hänsyn icke allenast till hvilken del, som kan snarast gifva den största omedelbara vinsten, utan äfven till banans betydelse till skydd för fosterlandet och till främjande af de indirekta fördelar, den kan medföra genom höjande af andlig och materiell kultur i bygder, hvilkas befolkning utan lättade förbindelser skall hafva svårt att bestå i kampen mot hårda lefnadsvillkor.

En noggrann pröfning af frågan, från hvilken del af inlandsbanan största förmånen blifver att förvänta, bör gifvetvis föregås af en allsidig och fullt genomförd undersökning af alla de omständigheter, som i detta afseende kunna i starkare eller svagare mån spela in. Först en sådan fullständig utredning lämnar en bred och fast bas för bedömande af hvilken del eller hvilka delar må sättas i främsta rummet till utförande. Med en sådan åsikt hålla vi före, att undersökningen icke bör försiggå styckevis, utan få omfatta hela tillärnade banlinjen i ett sammanhang. Härigenom vinnes äfven, att beräkningen för det hela sker under så likartade förhållanden i afseende å priser m. m., att beräkningarna för de särskilda bandelarna erbjuda goda och mera tillförlitliga jämförelsepunkter. Detta är så mycket mera angeläget, som det eljest möjligen kan inträffa, att staten genom byggnadsarbetets företagande blifver invecklad i sådana oförutsedda finansiella svårigheter, att arbetet måste afstanna, innan det mest trängande behovet blifvit tillgodosedt.

Af stor vikt är äfven, att undersökningsarbetet för hela banlinjen, hvilket arbete af kungl. järnvägsstyrelsen uppskattats till 280,000 kronor, får fortgå oafbrutet och så skyndsamt, som sakens natur det medgifver. För detta ändamål bör arbetet påbörjas samtidigt efter linjerna norr och söder om Sveg.

Till hvad i statsrådsprotokollet upplyses om redan utförda okulära eller detaljerade undersökningar å skilda delar af banlinjen må läggas, att på bekostnad af kommuner, bolag och enskilda personer löjtnanten vid kungl. väg- och vattenbyggnadskåren Fogelberg år 1902 verkställt detaljerad undersökning af en järnvägslinje med normal spårvidd från Krokoms station å tvärbanan genom Jämtland till Ströms vattudal, samt att majoren vid samma kår Prinzencreutz under sommaren sistlidet år utfört detaljerad undersökning för en normalspårig banlinje från Sveg till tvärbanan genom Jämtland.

Utlåtande angående sistnämnda undersökning jämte kostnadsförslag samt plan- och profilritningar blifva inom närmaste tiden färdiga, hvar efter komma att finnas fullständiga kostnadsförslag jämte plan- och profilritningar för hela sträckan mellan Sveg och Ströms vattudal, omkring 30

mil. Det nu ifrågasatta undersökningsarbetet kommer däraf att afsevärdt underlättas.

De uppoftningar, som sålunda inom Norrland gjorts för att föra tanken på en inlandsbana framåt, visa till fyllest, att äfven inom Norrlands bygder ett sällsport lifligt intresse för saken är till finnandes.

På grund af hvad vi nu anfört, tillåta vi oss hemställa,

att, i anledning af Kungl. Maj:ts nådiga proposition angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan, Riksdagen ville besluta dels att för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normal-spårig järnväg från hamnplats å bohusslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor, dels ock att undersökningen skall påbörjas och fortgå samtidigt på bandelen söder om Sveg och på bandelen norr om samma plats, så att om möjligt undersökningsarbetena å bandelarna kunna ungefärligen vid samma tid afslutas.

Stockholm den 16 april 1904.

<i>I. von Stapelmohr.</i>	<i>Alb. Anderson.</i>	<i>Olof Björklund.</i>
<i>C. A. Fröberg.</i>	<i>E. Hägglund.</i>	<i>E. A. Enhörning.</i>
<i>Jesper Crusebjörn.</i>	<i>C. D. Uppström.</i>	<i>Axel Hedborg.</i>
<i>Ax. G. Andersson.</i>	<i>J. Berlin.</i>	<i>Carl Taube.</i>
<i>Lars Berg.</i>	<i>Sw. Joh. Sandqvist.</i>	