

**N:o 142.**

Af herr **P. Zimdahl**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående byggandet af den s. k. Inlandsbanan.

På grund af motion n:o 80 i Andra Kammaren till sistlidne Riksdag beslöto kamrarne utan diskussion att hos Kungl. Maj:t begära påskyndade fullbordandet af för bestämmande af Inlandsbanans riktning nödiga undersökningar och utredningar, så att Kungl. Maj:t kunde till detta års Riksdag aflåta nådig proposition om banans skyndsamma byggnad. Sedan Kungl. Maj:t med bifall härtill anbefallt järnvägsstyrelsen och generalstaben att under fjolåret fullborda dessa utredningar och inkomma med dem så tidigt, att nådig proposition om banans byggnad skulle kunna göras till innevarande Riksdag, har nu så skett, och Kungl. Maj:t förklarade i tron-talet vid denna riksdags öppnande, att förslag om påbörjande af banans byggnad skall föreläggas Riksdagen.

Så långt är allt väl. Men då på senare tid dels den föreslagna banans strategiska vikt börjat framhållas vida mer än dess ekonomiska, dess gagn för hela landets utveckling, dels röster från södra och mellersta Sverige, som redan ur såväl ekonomisk som strategisk synpunkt äro väl rustade med talrika järnvägar, börjat yrka, att Inlandsbanan skall byggas samtidigt från Bohuslän och Norrland, blir det af vikt, att Riksdagen, som förer hela landets talan, i tid uttalar sin åsikt rörande dessa för hela landets gagn af den dyra banbyggnaden afgörande frågor.

Medan Sveriges nedre hälft sålunda ur trafikens synpunkt ingalunda är vanlottad, är detta till hela rikets skada desto mera fallet med dess nordliga hälft, som just inom sig äger långt rikare tillgång än hela det ofriga landet af dessa naturliga rikedomar i malmer af nästan alla slag

samt af såväl vattenkraft som skogar och torfmossar till dessas förädling, äfvensom af odlingsmark, tillräcklig för millioner trägna bebyggare, hvilka till skadlig och skamlig åderlåtning af Sveriges ädlaste blod nu i årligen ökade skaror måste söka sin bergning i främmande land. Söder om Dalälven är i det hela Sveriges jord upptagen och odlad, så att den icke kan gifva god bärgning åt ännu en miljon invånare. Dess redan nu ringa tillgång på järnmalm är snart förbrukad, medan det på öfriga malmer saknar all nämnvärd tillgång. De flesta mossarne äro för länge sedan odlade, skogen ger föga afkastning utöfver nödigt virke och vedbrand. På vattenkraft finnes ringa tillgång, som inom få år tagits i bruk.

Mellan Sundsvall—Östersunds- och Gellivarebanan saknar nu Norrland järnvägar utom sin såväl ur ekonomisk som militär synpunkt föga gagneliga kustbana. Här får den föreslagna Inlandsbanan ur båda dessa synpunkter långt viktigare uppgifter än någon annan svensk järnväg, om den rätt lägges till bruk och utveckling af Norrlands naturliga rikedomar och bygges så skyndsamt, som Sveriges arbetskraft och kredit det möjligen medgifva. Ty får Sverige före denna banas fullbordande krig, blir det sannolikt mot förenade fiender från öster och väster, då dess namn lätt kan blifva utplånadt från Europas karta.

På detta undantag när, är och blir väl freden för oss regel, kriget ett sällsynt undantag. Därför böra vi ock bygga våra banor till fredsbruk, till billigaste utveckling af vårt lands naturliga tillgångar samt hellre kasta fram en kortare bibana, om så skulle ur militärsynpunkt fordras, än att banans ur fredens synpunkt bästa riktning förvrides.

Då den föreslagna Inlandsbanan mellan Östersund och Gellivarebanan får sin sträckning genom trakter, som nu sakna järnvägs- och sjöförbindelser med den öfriga världen, kan denna bandels byggnad blott påskyndas genom att samtidigt börjas från nämnda ändpunkter.

På grund af hvad här ofvan anförts, yrkar jag:

att Riksdagen måtte ingå till Kungl. Maj:t med underdånig begäran att i sin uti trонтаlet utlofvade nådiga proposition till årets Riksdag rörande Inlandsbanans byggnad och riktning äska, att byggandet däraf ordnas så, att först dess norra del mellan Östersund och Gellivarebanan påskyndas med all kraft från båda nämnda punkter och fullbordas innan byggandet af

dess sydliga sträckning, samt att banan gifves sådan riktning, som för landets utveckling och förkofran blir den bästa, och att sidobana utlägges där möjligen strategisk synpunkt så påfordrar.

Stockholm den 26 januari 1907.

*P. Zimdahl.*

---