

**N:o 17.**

Af herr **Bergström**, om verkställande i samband med pågående utredningar för Inlandsbanan af undersökning för sjötrafikled från Frykensjöarna eller Glafs fjorden till västkusten.

Inlandsbanan, åtminstone som tanken på densamma ursprungligen förelegat, är helt visst det största produktiva företag, som vårt rikets statsmakter ägnat omsorg och utredning. Helt naturligt berör därför denna fråga också flera och större ekonomiska intressen och områden än någon annan, och för en möjligast lycklig lösning af densamma krävas mer än vanligt mångsidiga och insiktsfulla utredningar.

Styrelsen för statens järnvägar har hittills nästan uteslutande haft dessa utredningar sig anförtrodda, och följderna häraf synes mig vara en ensidig uppfattning och behandling, som utgör en fara för förslaget i sin helhet, oaktadt all den insiktsfullhet, som från järnvägsfinansiell och teknisk synpunkt därvid gjort sig gällande.

Så t. ex. har man från detta håll rent af gjort sig möda med att bevisa, det Inlandsbanan ej skulle kunna för exporten, ja knappast i någon mån för inlandsförbrukningen, betjäna Norrlands mineral- och därvid äfven själfallet bränsletillgångar. Det är dock alldeles gifvet, att detta åtminstone måste vara ett önskemål, och för min del tvingas jag oemotståndligt till den meningen, att detta blir en naturlig följd af Inlandsbanans tillkomst, en följd, som knappast ens torde kunna förhindras äfven om Inlandsbanan från början icke planlades med hänsyn härtill.

Hvad man söker bevisa — och man ger största möjliga offentlighet åt detta bevis — är, att malmen från Norrland kan fraktas öfver Norge och vidare sjövägen till vår västkust, det enda område där vi ha hamnar,  
*Bih. till Riksd. Prot. 1908. 1 Saml. 2 Afd. 1 Band. 11 Häft. (N:r 17—20.)*

som äga ständigt öppen och trygg förbindelse med världsmarknaden, till billigare pris än den s. k. själfkostnaden för malmens transport efter Inlandsbanan. Men samma bevis ådagalägger, att om vi i närheten af grufvorna befria järnmalmen från slaggen — med afbränningar malmens ungefärliga halfva vikt — och detta kan ske medelst bränsle och kraft, som bli åtkomliga genom Inlandsbanan, så kan järnet transporteras efter denna bana t. o. m. ända ned till västkusten med god fraktförtjänst.

Oberoende af det kända sakförhållandet att hufvudsakliga behållningen af ett inlands produktion stannar på exportplatsen, synes det mig vara en äfventyrlig och för en själfständig stat väl enastående politik att arbeta för det en så viktig export som vår järnmalms, med dess stora exportvärde, göres helt beroende af ett främmande land, ja, att man vid ordnandet af egna kommunikationer befördrar detta beroende, oaktadt man själf har möjlighet att leda trafiken öfver egna för export förträffliga hamnar.

En af de direkta nationalekonomiska förlusterna af en dylik politik, som lätt låter påvisa sig i siffror, vill jag här påpeka. Om vi utgå från en järnmalmsexport af 4,000,000 ton per år, så inbringar detta i handelsbalansen 32,400,000 kronor. Förädlas denna malm till järn — cirka 2,000,000 ton — så inbringar detta i stället 230,000,000 kronor, båda-dera enligt medelpris i 1904 års statistik. Malmfrakten öfver Norge motverkar en dylik förädling, Inlandsbanan gör den nödvändig.

Men det är icke nog med att Inlandsbanan, genom att fraktbilligt sammanföra malm, inhemskt bränsle och kraft, med en naturlags styrka manar till järnförädling och, genom denna, tillvaratagande af nyssnämnda nationalekonomiska fördelar, den bjuder oss också, och detta stödes ytterligare af järnvägsstyrelsens bevisföring angående malmtransporten, till ett tillgodogörande af våra inländska vattendrag för billigare utfrakter, en fråga, hvilken af naturliga skäl från järnvägsstyrelsens sida ej alls berörts i hittillsvarande utredningar.

Utvecklingen af vårt transportväsen går mot ett nedbringande af fraktkostnaderna, och det torde få anses obestriddigt, att nedåtgåendet har varit större beträffande järnvägs- än sjöfrakterna. Ännu är man dock ej så långt kommen, att transporter kunna verkställas för samma pris på järnväg som på sjön, och då en nedsatt fraktkostnad för ett områdes produktion ju endast är ränta på den kapitalökning, som området får genom fraktnedsättningen, så borde det dock ligga nära till hands att tillse i hvad mån sådant kan, åtminstone för den tyngre trafiken, vara möjligt genom eventuellt utbyte af järnvägen mot vattenvägar.

Från företrädesvis enskildt håll har visserligen ifrågasatts att afsluta Inlandsbanan vid Vänern och därifrån taga vattnet i anspråk, men så många och tungt vägande skäl ha andragits däremot, att någon fullständig, officiell utredning ej kommit till stånd. En stor del af dessa skäl och de enligt min mening tyngst vägande försvinna dock, om man ej stannar med tanken på halfva vägen, utan tänker den fullt och gör sig reda för, huru långt vattnet praktiskt kan utnyttjas för transporten, och detta är utan tvifvel till öfre ändan af antingen Glafsforden eller Frykensäjarna.

Genom att utsträcka vattenvägen till åtminstone sistnämnda plats minskades Inlandsbanans längd, räknadt från nordligaste tvärbanan eller Gellivare, med omkring 25 procent och hvarje anledning att befara export öfver Norges sydligare hamnar undanröjdes. Frykensäjarna äro förträffliga hamnar i sig själfva, som med jämförelsevis ringa kostnad borde kunna tillgodogöras för till och med större atlanterångare och genom sitt djup äro de segelbara väl så lång tid af året som Vänern. Vägen från Storsjön i Jämtland efter Inlandsbanan blir då till hamnplats ej så lång som vägen nu mellan Domnarfvet och Göteborg och hela området söder om Storsjön sålunda välbeläget för industriell verksamhet och intensiv skogskultur. Förutom de ökade kapitalvärden, som tillskyndas norra Sveriges mineral- och skogstillgångar samt vattenkrafter, skulle också en dylik vattenväg i hög grad kunna gagna och befordra landets egen sjöfartsnäring och den skulle också ge ett välbehöfligt stöd åt Sveriges jordbruk genom den billigare förbindelse, som vunnas mellan detta i söder och industribygderna i norr. Skeppsbyggeri och annan förädlingsindustri skulle få nya, välbelägna platser omkring såväl Vänern som Frykensäjarna, platser i orostider skyddade mot fientlig förstörelse utan befästningar och dyrbart försvar och såväl genom vatten som järnvägar i ypperlig och ostörd förbindelse med det öfriga landet. Att en dylik sjöförbindelse också ej oväsentligt skulle stärka och förbilliga vårt försvar genom de rörliga försvarsmedel, som blefve möjliga att använda på stora områden, borde kunna förutsättas, på samma gång denna förstärknings natur vore sådan, att svårigen ens uppenbar misstolkning kunde tyda den som aggressiv.

Företaget kan vid en flyktig blick synas afskräckande för kostnadens skull, men vid närmare granskning torde ej detta bli händelsen på grund af senare tidens framsteg med afseende på mekaniska anordningar för jordschaktning och muddring, hvarigenom kostnaderna för dylika arbeten nedbringats till blott en ringa bråkdel af hvad de förut varit och till hvad de hos oss nog ännu i allmänhet beräknas.

Många olika riktningar för kanal mellan Väneru och Frykenskjöarna torde finnas, men en, som i alla händelser synes mig böra undersökas, är förbi Karlstad, vid sidan af Klarälven till Hyenskjöarna nära den viktiga järnvägs korsningen Kil, och vidare därifrån med slussar upp till Fryken. Fördelar af denna led vore, att man efter behag i kanalen kunde insläppa Klarans vatten i afsikt att åstadkomma lämplig ström och hålla kanalen isfri, samt att Hyen kunde tjänstgöra som samlare för det slam, hvilket medföljde vattuet innan detta inkomme i kanalen. Inga kostsamma expropriationer af vattenfall och verkstäder, och intet afbrott i eller hinder för produktionen åtföljde användandet af denna led.

Naturligtvis är det den så kallade tyngre trafiken, som komme att njuta de hufvudsakliga fördelarna af en dylik vattenväg, och mycken produktion för denna trafik skulle genom denna vattenväg skapas, på samma gång som den ändrade trafikriktningen för en hel del gods mellan sig och västerhafvet. Men den lättare gods- såväl som persontrafiken komme nog alltid att söka sig andra och snabbare förbindelser. Jag vågar därför ej tro, att kanalbyggnaden skulle göra en järnväg Torsby—västkusten öfverflödig. Tvärtom är jag viss på att kanalen genom den påskyndade utveckling, den skulle åstadkomma efter sin sträckning och vidare efter Inlandsbanan norr ut, snart skulle visa en sådan järnvägs nödvändighet, men då också på samma gång dess rentabilitet, och att dess tillkomst vore önskvärd äfven ur den synpunkten, att banan vore en i sig själf god affär.

På grund af hvad jag sålunda anført, vågar jag vördsamt hemställa:

att Riksdagen behagade anhålla hos Kungl. Maj:t, det, i samband med hos järnvägsstyrelsen pågående utredningar för Inlandsbanan, undersökning af sakkunnig myndighet måtte verkställas för sjötrafikled Västkuften—Frykenskjöarna eller Västkuften—Glafs fjorden, trafikabel med atlanterångare, samt att denna utredning måtte verkställas så snart, att den kan framläggas innan Riksdagen fattar vidare beslut i Inlandsbanefrågan.

Stockholm i januari 1908.

*Alb. Bergström.*