

## N:o 24.

Af herr **Sandqvist**, *angående skrifvelse till Konungen med begäran om undersökning för anläggande af en jernväg från Sveg i Herjeådalen till lämplig punkt å banan Boden—Gellivare.*

Vårt lands norra och nordligaste delar — hälften af riket — äro allt hittills lemnade så godt som utan möjlighet till ett kraftigt försvar, och detta oaktadt dessa nordliga landsdelar under de senare åren för oss blifvit så att säga ett Transvaal, kanske af lika stort värde som detta land, *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 förstålla 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 (Kilafors, Mellansel vid Örnsköldsvik, Vännäs vid Umeå m. fl.). Och Sveriges flotta lär väl äfven framgent blifva otillräcklig att skydda den långsträckta norrlandska kusten.

Tanken på denna inre militärväg, hvars nödvändighet fackmännen utan tvifvel skola på ett än kraftigare sätt betona och ådagalägga, gör sig allt mera gällande i vida kretsar, och jag har därför ansett mig böra bringa den på tal jemväl i riksförsamlingen, väl vetande, att förberedelserna och förarbetena för ett så verkligen viktigt och stort företag blifva så vidt omfattande, 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 mer i dagen trädande rikedomar, som Norrland har att bjuda på. Ty besinnar man rätt den ofantliga utveckling, hvaraf det stora inre, vestliga landet upp genom de norrländska provinserna är mäktigt — *genom* odlingsbar jord, bosättningar och folkökning derstädes, *genom* tillgången på kolved efter affallet vid de stora timmerafverkningarna, *genom* i bergen hopade väldiga mängder af 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 det är att fortfarande låta en så stor del af riket med sina oförnekliga tillgångar förblifva i ett obrukadt, för att ej säga undertryckt, tillstånd till jembörelsevis ringa eller ingen nytta. Härtill har riket sannerligen icke råd.

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

Hvad den blifvande militärjernvägens närmare läge beträffar, tillhör det icke min uppgift att derom yttra mig. Allenast det må nämnas, att den första, sydliga delen deraf, till Svegs kyrkoplats i Herjeådalen, numera synes genom enskild företagsamhet betryggad. Men från Sveg och vidare norrut lärer 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 väl å ena sidan odisputabelt, men af hvad som ofvan yttrats bör det å andra sidan förefalla ganska påtagligt, att dessa kostnader skola blifva mer än ersatta. Dock är det icke min 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 mitt förmenande är det af mycket stor vikt, att en enhetlig plan för hela den långa sträckan från Sveg 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 ut-

stakande skola de bibanor, hvilka lika litet uteblifva i Norrland som annorstädes i Sverige, kunna gifvas lämplig rigtning och tillslutning till hufvudbanorna, och hela det inre norrländska jernvägsnätet sålunda från början anordnas till en ändamålsenlighet, som endast kan ernås genom en gemensam, på förhand uppgjord 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 böra förslagsvis uppskattas lägre än till 100 kronor per kilometer.

På grund af hvad jag nu i största korthet haft äran anföra, får jag vördsamt bemänta,

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; äfvensom

att för ändamålet anvisa ett belopp af sjuttiotusen (70,000) kronor.

Stockholm den 27 januari 1900.

*S. Joh. Sandqvist.*

I denna motion instämma:

*K. U. Sparre. Olof Björklund. Joh. P. Dahlberg.*

---