

## N:o 57.

Af herr **Bohnstedt**, om anslag till undersökningar m. m. för järnväg mellan Sveg och lämplig punkt å Gellivarabanan.

Uti Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan framhålles angående bansträckan Bohuslänska kusten—Sveg, hurusom en sådan järnväg skulle,

dels uppfylla ett, särskildt i vissa delar af Värmland och Dalarna länge känt behof af förbättrade kommunikationer,

dels ock utgöra den kortaste svenska utfartsvägen till västerhafvet för hela det nordliga och stora delar af västra Sverige, hvarjämte den föreslagna banan vore att betrakta som »första länken i den för landet så utomordentligt viktiga inlandsbanan».

Beträffande det stora behofvet af förbättrade kommunikationer i de ifrågavarande landsdelarna bör emellertid påpekas, att *Dalsland* genomskäres af Bergslagsbanan, Dalslands järnväg och Uddevalla—Lelångens järnväg, *Värmland* af Bergslagsbanan, Mora—Vänerns järnväg och nordvästra stambanan, Uddeholms järnvägar, hvarförutom dessa landsdelar hafva att uppvisa en hel del vattenkommunikationer. Den projekterade banan skulle vidare komma att korsa såväl västra som östra Dalälven i trakter, där järnväg redan finnes, och till Sveg, banans slutpunkt, är järnväg söderifrån redan under byggnad. De landsdelar, som den projekterade järnvägen skulle komma att beröra, torde sålunda icke med fog kunna sägas vara att hänföra till de på kommunikationer sämst lottade inom landet.

Hvad det förhållandet beträffar, att den föreslagna järnvägen skulle bilda den direkta och kortaste svenska utfartsvägen till västerhafvet för stora vidder af Värmland, Dalarna och hela Norrland, må erinras om att, sedan järnvägen Orsa—Sveg blifvit färdig, en direkt järnvägs-kommunikation finnes från vår svenska västkust ända upp till Sveg, hvilken förbindelse ej är längre än den föreslagna.

Härmed är ock den projekterade banans betydelse såsom »första länk» i inlandsbanan väsentligen reducerad. Till följd af de redan nu befintliga järnvägarnas från västkusten upp mot Sveg direkta sträckning, skola dessa förvisso komma att draga till sig en stor del af en blifvande trafik på Norrland. Och synes det som om vid de verkställda trafikberäkningarna för banan Bohuslän—Sveg ej behörig hänsyn tagits till att en jämnlöpande konkurrentbana finnes.

En inlandsbana måste, som bekant, tillmätas en synnerligen stor betydelse, då det gäller landets försvar. Chefen för generalstaben, som i sitt utlåtande synnerligen kraftigt betonar den norrländska inlandsbanans stora militära värde, påvisar emellertid, hurusom för den projekterade banan Bohuslän—Sveg *icke* kunna framhållas några som helst militära skäl *af större betydelse*.

Detta förhållande finner ock sin naturliga förklaring därutinnan, att den projekterade banan ingalunda är att betrakta som en »första länk» i inlandsbanan.

Nämnda banas »första länk» är järnvägen Mora—Orsa—Sveg, som med fullaste skäl förtjänar namnet »inlandsbana». Den går från söder till norr, midt inne i landet, och står i direkt förbindelse med rikets södra och mellersta delar. Det är från Sveg norrut öfver Ströms vattudal upp till Gellivarabanen som fortsättning kräfves. De järnvägsstakningar, som utförts å sträckan Sveg—Ströms vattudal, och den okulära undersökning, som sistlidna sommar blef verkställd mellan nämnda vattudal och Näsberg, hafva ådagalagt, att ur teknisk synpunkt några större svårigheter icke förefinnas för en järnvägs framdragande i dessa trakter.

En af de omständigheter, som enligt departementschefens yttrande skulle varit en bidragande orsak till att i Kungl. Maj:ts proposition den norra bansträckan kommit att få stå tillbaka för en järnvägslinje Bohuslän—Sveg, skulle vara, att den senare banan skulle nästan omedelbart komma att lämna en någorlunda god afkastning, då däremot så knappast skulle blifva förhållandet med inlandsbanans nordliga delar.

Jag har tidigare framhållit den menliga inverkan på trafiken å en järnväg Bohuslän—Sveg, som redan befintliga parallellbanor torde komma att utföra, och vill här endast erinra om, hurusom den norrländska banan i Jämtland kommer att beröra jämförelsevis rika och tätbefolkade bygder, och hurusom inlandsbanan på sin vidare väg norrut, mera än i andra landsdelar, skall blifva upphofvet till talrika bikommunikationer — vatten- och landsvägsförbindelser —, hvarigenom inlandsbanan kommer att uppsamla sin trafik från ett högst betydande område. Och från trakten söder om Jokkmokk fram till Gellivarabanan är järnvägen framdragen genom en jämförelsevis folkrik bygd.

Departementschefen framhåller vidare, »att den sydligare delen af järnvägen, såsom betydligt kortare än delen norr därom, kräfver mycket mindre kostnader».

Hvad kostnaderna för järnvägen beträffar, kan först en blifvande undersökning därom lämna uppgift. Beträffande längden på bansträckorna Lysekil—Sveg och Sveg—Brunflo—Kasker—Näsberg torde, då det rör sig om en sammanlagd linje om cirka 135 mil, en skillnad i längd på 7 à 8 mil näppeligen kunna kallas »betydlig». Och i detta sammanhang må erinras om, att den summa, 153,000 kronor, som Kungl. Maj:t äskar för undersökningarna från Bohuslän till Sveg, med 22,000 kronor öfverstiger den beräknade kostnaden för stakningen från Sveg till Gellivarabanan, halfva omkostnaderna för trafikutredningar för hela sträckningen däri jämväl inberäknade.

Den kungl. propositionen framhåller vidare, hurusom en utredning af den projekterade södra sträckningen måtte snarast komma till stånd, på det att man kunde blifva i stånd dels att bedöma, huruvida bl. a. en järnväg från Orsa till Stöa skall få byggas, dels ock kunna afgöra, hvilken riktning tvärbanorna i dessa trakter böra erhålla. Ifrågasvarande skäl för stakningen af en järnväg Bohuslän—Sveg torde väl näppeligen kunna tillerkännas någon synnerlig vikt.

En järnväg från Bohuslän till öfre Dalarna »kommer att», säger departementschefen vidare, »utefter hela sin längd utbreda odling, där sådan saknas, och väcka till lif de möjligheter till utveckling af handel, industri och andra näringar, som i vissa af dessa på tidsenliga förbindelser vanlottade och därför otillgängliga trakter ännu hållas bundna — —». Med huru mycket större skäl kan ej ofvannämnda yttrande tillämpas på inlandsbanan från Sveg norrut!

En närmare granskning af inlandsbanan ur industriell och ekonomisk synpunkt gifver vid handen, att densamma, framdragen från Sveg öfver den jämtländska tvärbanan till trakten af Ström, skulle dels direkt, dels genom redan befintliga järnvägs- och vattenkommunikationer komma att inom Jämtlands län förbinda vidt skilda orter och underlätta samfärdseln med länets enda stad och viktigaste affärscentrum.

Genom beröringen med de stora norrländska sjöarna och vattendragen skall järnvägen tvifvelsutän lämna det största utbytet för utvecklingen af kommunikationerna inom landets nordligare delar. Redan nu finnas å flera af dessa vatten ångbåtskommunikationer, och vissa vattenleder torde för en jämförelsevis ringa kostnad kunna sammanbindas till farleder af stor utsträckning, hvarigenom gränstrakterna mot Norge å vissa ställen skulle komma i en mer eller mindre direkt förbindelse med den norrländska inlandsbanan.

De utvecklingsmöjligheter, som Norrland äger, kunna icke med fördel tillgodogöras, förrän denna del af landet erhållit förbättrade kommunikationer. De rika naturliga resurserna i skogar — en stor del tillhörande staten — många och stora vattenfall, vidsträckta odlingsbara myrmarker, mineralfyndigheter och möjligheten att inom landet delvis kunna förädla råvaran från Norrbottens stora malmfält m. m. skola förvisso efter tillkomsten af en inlandsbana komma att bidra till utveckling af den inhemska industrien, hvilket blefve af välgörande betydelse i såväl ekonomiskt som socialt hänseende ej blott för de vidsträckta områden, som närmast komme att af järnvägen beröras, utan jämväl för landet i dess helhet.

Man torde kunna sammanfatta de fördelar i industriellt och ekonomiskt m. fl. afseenden, som den norrländska inlandsbanan skulle medföra, sålunda:

1) Genom sin beröring med de stora sjöarna och vattendragen kommer järnvägen att bilda »ryggraden» i ett system af kommunikationer, som till ett helt med det öfriga Sverige skall sammanbinda dessa stora vidder, i yttinnehåll hälften af vårt land.

2) Större möjligheter skola uppstå för att på ett tillfredsställande sätt ordna skogshandteringen, hvarigenom skogsvärdet komme att ökas, och den förnämsta orsaken häfvas till den vanvård af skogarna, hvilken faktiskt flerstädes i berörda trakter är rådande. För kolning lämpliga affallsprodukter samt virke af smärre dimensioner, som för närvarande

icke kunna i saknad af tidsenliga kommunikationer komma till användning, skulle i väsentlig mån kunna tillgodogöras.

3) Afsevärda utsikter för en väsentligen ökad boskapsskötsel förefunnes.

4) Tillgodogörandet af öfriga naturtillgångar — framför allt den rikliga tillgången på vattenkraft och förvisso ock på mineralier — och uppkomsten af andra industrier än dem, som afsåge förarbetning eller förädling af skogsprodukter, underlättades såväl på grund af de ökade transportmöjligheterna som ock i följd af den genom den lifvigare rörelsen ökade tillgången å såväl folk som penningar.

Huru stora dessa fördelar än skola blifva, måste dock den norrlandska inlandsbanan tillerkännas sin ojämförligt största betydelse, då det gäller den skandinaviska halföns försvar. Chefen för generalstaben har i sitt utlåtande den 27 februari detta år med klarhet och kraft häfdat ifrågavarande järnvägsförbindelses stora vikt. Må därför här endast påpekas, att om man i farans stund skall draga nytta af det rörliga försvar, som landet kan utveckla, *måste detta försvar kunna förläggas dit, där förhållandena det kräfva.*

De kostnader, som en detaljerad undersökning af inlandsbanan från Sveg till Näsberg skulle kräfva, utgöra enligt järnvägsstyrelsens beräkningar:

Okulär undersökning Sveg—Ströms vattudal med alternativer	kr.	6,600
Detaljerad undersökning Sveg—Ströms vattudal	»	42,500
Detaljerad undersökning Ströms vattudal—Näsberg med alternativer vid Dalasjö och Mårdsjö	»	70,000
Halfva omkostnaderna för trafikutredningar m. m.	»	12,000

Summa kr. 131,100

Då från försvarssynpunkt *alla skäl* tala för den norra delen af inlandsbanan, och då denna del af banan säkerligen kommer att lämna ett lika godt om icke bättre resultat än den af Kungl. Maj:t föreslagna banan, på grund af vid densamma förut befintliga konkurrentbanor, synes det mig, att en fullständig undersökning af den norra delen af inlandsbanan, eller linien från Sveg till lämplig punkt å Gellivarabanen, ej bör uppskjutas, utan bör så snart som ske kan verkställas.

Jag får därför med anledning af Kungl. Maj:ts nådiga proposition angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan hemställa,

att Riksdagen må besluta att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan och profiliritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan Sveg öfver Ströms vattendal till lämplig punkt på Gellivarabanan, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 131,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att af ofvannämnda belopp under innevarande år af tillgängliga medel utanordna den del, hvartill förhållandena föranleda.

Stockholm den 9 april 1904.

*K. Bohnstedt.*

---