

På grund af hvad jag här anført, tillåter jag mig föreslå,

att Riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts proposition n:o 164, att
dels expeditionsföreståndare äfven med hänsyn till bostad och hyresersättning uppflyttas till samma grupp som distriktskassörer och stationsinspektorer; och
dels att — om ej felräkningspengar till trafik- och telegramstationernas personal kunna utgå på samma sätt som till distriktskassör — mom. 1:o b) af § 10 i Förslag till Aflöningsreglemente ändras antingen så, att uttrycket »0,1 procent» utbytes mot 0,2 procent, eller ock att orden: »på afsändnings- och emottagningsstationerna» helt och hållet utgå.

Stockholm den 2 maj 1907.

K. G. Karlsson.

N:o 278.

Af herr **L. J. Carlsson** i Malmberget, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan, dels ock för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal.*

Kungl. Maj:t har i en proposition n:o 162 föreslagit årets Riksdag att *dels* bevilja 83,000 kronor på extra stat för verkställande af ytterligare definitiva undersökningar för den s. k. inlandsbanan, *dels* 10,000,000 kronor för anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från sistnämnda plats till Strömsund.

Med afseende å det förstnämnda anslaget skulle däraf enligt kungl. propositionen 8,000 kronor användas för definitiv undersökning af en alternativ linje för banans nordligaste sträckning från Suopatjaure öfver Wuollerim och Storbacken till Näsbergs hållplats å statsbanan Luleå—Gellivare.

Då emellertid kungl. järnvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 14 december 1905 (sid. 9 i prop.) anført, att det syntes styrelsen önskvärdt, att inlandsbanan anslötes vid Luleå—Riksgränsbanan längre norrut än *Näsberg* för att dels kunna angöra Harsprångets stora vattenfall samt afsevärdt förkorta järnvägstransporten af järnmalm söderut till de skogbärande markerna, hvilket äfven vore nödvändigt för att banan skulle få den största möjliga trafikinkomst, och vidare i samma skrifvelse meddelat, att generalstabschefen, som varit tillfrågad, förklarar sig *ej hafva något ur strategisk synpunkt att invända* mot att inlandsbanan anslötes till Riksgränsbanan så långt norrut som vid Linaälf's hållplats (c:a 28 km. norr om Gellivare), så äskade Kungl. Maj:t på grund däraf hos 1906 års Riksdag bland annat medel för undersökningar i sistnämnda riktningar.

Dessa medel beviljades, och sedan har norr om Stora Luleälven två alternativa linjer blifvit undersökta.

Sålunda synas såväl generalstabschefen, kungl. järnvägsstyrelsen, Kungl. Maj:t och Riksdagen förra året varit alldeles eniga om att ifall inlandsbanan kommer till stånd, så skulle den sträckas i den riktning, där nu undersökningar äro verkställda, och anslutas till Riksgränsbanan i närheten af de stora malmfälten.

Man kan därför icke lämna obemärkt, att nämnda stabschef redan förra årets riksdag ändrat ståndpunkt (se sid. 40 kungl. propositionen) och enligt järnvägsstyrelsens skrifvelse af den 13 mars 1907 förklarar sig återgå till sin gamla kärlek till linjen Suopatjaure—Näsberg, på grund hvaraf Kungl. Maj:t i förevarande proposition nu äskat 8,000 kronor för definitiv undersökning af ifrågavarande linje.

Den vacklande hållning, generalstabschefen i denna sak intagit, är iögonenfallande, då hans utlåtanden om tillfredsställande anknytningspunkt för inlandsbanan vid Riksgränsbanan växlat mellan så vidt skilda platser som Näsberg, Murjek, Nattavara, Gellivare eller Lina älf, hvilka först- och sistnämnda platser äro belägna c:a 130 km. från hvarandra.

Af samma kungl. järnvägsstyrelsens skrifvelse synes mig framgå generalstabens vankelmod och växlande åsikter, för hvilka densamma för öfrigt vid flera föregående riksdagar gjort sig känd.

Man måste med beklagande konstatera det förakt för allmänna statsekonomiska frågors inverkan på valet af en så viktig järnvägssträckning, som tyvärr synes göra sig gällande inom vissa ledande militära kretsar. Lyckligt är dock, att ej dessa, men väl Sveriges Riksdag fortfarande har dylika frågors slutliga afgörande i sin hand.

Genom förslaget om inlandsbanans ingång i Gellivarebanan vid Näsberget — hvilket nu utan angifna skäl påstås vara den enda rätta, som kan gifva banan dess strategiska betydelse — förlänges vägen för den järnmalm, som från öfre Norrbotten skall fraktas till nedre Norrland och mellersta Sveriges bergslager med 50—80 km., som malmen *i fred* måste onödigt fraktas på den *för krig afsedda* banan för att enligt generalstabschefens *nuvarande* åsikt göra inlandsbanan värdig namn af försvarsbana. Redan med afseende på de hittills undersökta linjerna framhålles från åtskilliga håll, att det långa afståndet i betydlig grad försvårar en allmännare transport af malm till långt söderut inom landet belägna platser, men med den af generalstabschefen föreslagna sträckningen skulle en sådan transport högst afsevärdt förhindras.

Flera föregående Riksdagar och ministärer hafva enats om, att en inlandsbana är nödvändig för utveckling och tillgodogörande af vårt lands stora naturliga rikedomar, och att järnvägen såvidt möjligt, med bibehållande af denna uppgift, äfven skall läggas till gagn för vårt försvar. Men icke lär det varit statsmakternas afsikt att till skada för landets finanser bygga en militärbana, som ej uppfyller de statsekonomiska fordringar, som kunna berättiga så stor utgift.

Vid tanke på allt detta ledes man ofrivilligt att erinra sig, hurusom, då under en af de sista ståndsriksdagarna borgare och bönder täflade med prästerna om att enhvar framhålla den strategiska vikten af hvars och ens bana förbi egen stugknut, dåvarande öfversten Hazelius gjorde ett hastigt slut på denna improviserade generalstabism genom en offentlig förklaring, att för ett land med Sveriges läge, naturtillgångar och öfriga förhållanden är och blir *freden det normala tillståndet, kriget däremot ett sällsynt undantag*. Genom fredlig idoghet skola vi utveckla och tillgodogöra våra naturliga rikedomar för att äfven sedan bära bördan af oss påtvungna framtida försvarskrig. Därför måste hos oss järnvägar läggas främst till gagn för *fredens* utveckling.

Enär en anläggning af så omfattande räckvidd som inlandsbanan drager många års byggnadstid, blir det af stor ekonomisk betydelse, att vissa hufvudsträckningar däraf fullbordas, innan de andras byggnad påbörjas. Då det inre Norrland mellan Östersund och Gellivarebanan alldeles saknar järnvägsförbindelse med det öfriga landet, är

regeringens förslag välbetänkt att här börja inlandsbanans byggnad. Men då under därvarande förhållanden järnvägens anläggning blott med fördel kan bedrifvas från ändpunkterna, anser jag denna snarast görligt böra byggas samtidigt från Östersund och Gellivare.

När denna bandel öppnas för trafik, öppnas på samma gång ett så stort område för ny kultur med arbete och god utkomst åt många tusenden arbetare, som nu till stor skada för Sverige måste utvandra till främmande land, att vår förödande emigration bör kunna komma att afsevädt minskas. Detta är också en fråga af allra största nationalekonomiska betydelse.

På grund af hvad jag sålunda tillåtit mig anföra, hemställes,

att det i Kungl. Maj:ts proposition n:o 162 äskade anslaget af 8,000 kronor för undersökning af en linje Suopatjaure—Näsberg icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 2 maj 1907.

L. J. Carlsson,
Malmberget.

I motionens syfte instämma:

Linus Lundström.

Pehr Svensson.

P. Hörnstén.

Hj. Branting.