

## Nr 135.

Av herr **Fahlén m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland.

Kungl. Maj:ts proposition nr 221 angående statsbanebyggnader i Norrland har i vida bygder av Norrland mottagits med glädje, i förhoppning att därmed och med riksdagens välvilliga bistånd den för hela Norrlands utveckling och framtid så ytterst betydelsefulla frågan om järnvägsförbindelser mellan de två stora pulsådorna i Norrland, norra stambanan och inlandsbanan, skall bliva, vad en närmare framtid beträffar, slutgiltigt avgjord vid innevarande riksdag. Genomträngda av den förvissning, att det stora verket bäst främjas, om övre Norrlands representanter i båda kamrarna i så vidsträckt grad som möjligt enas om ett *gemensamt* uppträdande, hava vi med bortseende av smärre skilligheter och önskningsar, beslutat kraftigt samla oss kring Kungl. Maj:ts proposition, dock med den jämkningen, att i den byggnadsplan, som nu bör fastställas, också upptages en fortsättning av den föreslagna bibanan Hällnäs—Lycksele fram till Stensele.

Vi hava så mycket större anledning att intaga denna ståndpunkt, som vi härvid hava att stödja oss vid järnvägsstyrelsens förslag.

På sätt nyss erinrats har banan *Hällnäs—Stensele* förordats av järnvägsstyrelsen och det såväl i skrivelse den 11 februari 1916 som i framställning den 7 mars 1917. Tvärbanan skulle ansluta sig till inlandsbanan vid Luspén strax väster om Stensele kyrkoby, där inlandsbanan berör Stor-Uman.

Vederbörande departementschef, har, ehuru han icke i sitt förslag upptagit bandelen Lycksele—Stensele för en första byggnadsperiod, dock framhållit betydelsen av denna bana och önskvärdheten av dess tillkomst, så snart förhållandena det medgiva.

Enligt vår uppfattning bör emellertid bandelen Lycksele—Stensele ingå bland de banor, om vilka beslut *nu* bör fattas.

Allenast med tillkomsten av en verklig tvärbana över Lycksele blir tvärbanesystemet rationellt ordnat, och fyller detta system de fordringar och anspråk, som järnvägsstyrelsen med Kungl. Maj:ts instämmande uppställt.

Inlandsbaneområdena samhöra, såsom järnvägsstyrelsen framhåller, administrativt, kulturellt och ekonomiskt med vissa kustområden. De i allmänhet längs älvarna gående landsvägarna och de flottbargjorda älvarna utgöra de före inlandsbanans byggande enda vägarna för samfärdseln och varutransporterna. Övre Norrland är i stort sett ur ekonomisk synpunkt uppdelat i med de större älvarnas flodområde sammanfallande områden, vilkas huvudorter äro de vid flodmynningarna belägna städerna. Skulle inga tvärbanor i samband med inlandsbanans byggande anläggas bleve denna de inre områdenas naturliga samhörighet med kustområdena på ett betänkligt sätt rubbad. Om allenast inlandsbanan komme till stånd, skulle de alltför långa järnvägstransporterna till hamn lägga hinder i vägen för uppblomstrande av större industriell verksamhet. Ett tvärbanesystem är därför också av betydelse för utvecklingen av hela den trakt, som inlandsbanan genomlöper. Allenast med lämpliga tvärbanor i tillräckligt antal kan denna utveckling bli fullt kraftig och inlandsbanan giva sådan inkomst, att den kan bära trafikomkostnaderna och så småningom förränta det i banan nedlagda kapitalet.

Vad tvärbanors anläggande mellan inlandsbanan och norra stambanan beträffar, måste hänsyn tagas till geografiskt och historiskt givna förhållanden. Tvärbanorna måste framdragas så, att större omkastningar i bestående förhållanden undvikas. Ett visst behov, redan för trafiken såväl å inlandsbanan som å norra stambanan, föreligger, att trafiken sektioneras och avlastas genom ett visst antal tvärbanor. Allenast därmed kunna undvikas högst betydande utvidgningar av stationer och spårssystem, särskilt vad beträffar norra stambanan. Alltför väl känt är, vilka svårigheter, som under sista och närmast föregående år vållats Norrland, ja, till och med hela landet, genom stockningar och trafiksvårigheter å norra stambanan. Väl skulle dessa nu blivit mindre, om inlandsbanan funnits till, och väl uppkommer således med denna banas tillkomst en minskad anspänning av norra stambanan, men för en och var är det uppenbart, att normala och sunda trafikförhållanden i övre Norrland allenast kunna uppstå, om jämväl ett tillräckligt antal tvärbanor tillkomma mellan inlandsbanan och norra stambanan. Erfarenheterna, särskilt från transporterna av träkol, visa de stora svårigheterna med längdbanor

allenast. Med de ofantliga avstånd, varom här är fråga, få omvägarna ej bliva för stora och därmed fraktkostnaden för betydande.

Dessa allmänna resonemang leda själfvallet till ett omfattande tvärbanesystem, ett system upptagande dylika banor i mer eller mindre nära anslutning till de viktigaste älvarna i Norrland. Det är också vår mening, att ett dylikt omfattande system är nödvändigt för att göra Norrland till vad det kan bliva, en av Sveriges betydelsefullaste landsdelar.

Ett så vidsträckt tvärbanesystem torde emellertid icke vara utsikt till att för närvarande få antaget och beslutat. En viss begränsning måste därför tyvärr ske. Frågan blir då, huru många och vilka tvärbenor som nu böra ifrågasättas.

Det faller därvid strax i ögonen, att de två största och mäktigaste älvar i Norrland, inom vilkas naturliga rayon tillfredsställande järnvägsförbindelser ännu saknas, äro Ångermanälven med bifloder och Umeälv med Vindelälven. Nu tillgodoses på ett lämpligt sätt södra Ångermanland genom den av Kungl. Maj:t föreslagna banan Forsmo—Hoting efter Åkvisslanlinjen, och södra Norrbotten och det nordligaste Västerbotten erhålla genom banan Jörn—Avaviken en betydelsefull trafikled. Men å hela det vidsträckta området mellan Ångermanälvens biflod, Täsjöälven, och Storavan, ett område av ungefär 210 kilometers bredd, skulle någon förbindelse mellan norra stambanan och inlandsbanan icke nu ifrågasättas. Då det gäller att vinna en sådan förbindelseled, är det så mycket naturligare att i främsta rummet tillgodose området kring Ume- och Vindelälvarna, som detta högst betydliga älvsystem, med däri belägna vattenfall och med kringliggande odlingsmarker och skogar, är det mest betydelsefulla av alla de områden i Norrland, som ej redan blivit, eller med Kungl. Maj:ts förslag skulle bli tillgodosedda med järnvägar. Detta områdes behov fylles allenast ofullständigt med den av Kungl. Maj:t föreslagna bibanan Hällnäs—Lycksele. Det är härför nödigt, att jämväl fortsättningen av denna bana fram till Stensele nu på en gång kommer i beaktande och att således en verklig tvärbana Hällnäs—Stensele skapas.

Större delen av området mellan Lycksele och Stensele samt hela området väster om Stensele och överhuvud trakterna längs övre delen av Umeälv hava sedan gammalt sin handelsväg över Lycksele till havet huvudsakligen vid Umeå. Kommer nu ej inom en nära framtid järnvägen Lycksele—Stensele till stånd, skulle det nämnda områdets handelsvägar till det väsentliga komma att utefter inlandsbanan söka sig hamn vid Norges västkust. De nuvarande förbindelserna på Norge komma således att ytterligare utvecklas, och möjligheterna att draga de övre

Lappmarkssocknarnas handelsförbindelse över svenskt område till svensk hamn bliva inga eller mycket små.

Matematikern E. Norrman har i sin utredning av järnvägsproblemen i Över-Norrland framhållit bland annat, att en Lyckselebana med anknötning till Inlandsbanan vid Stensele ger Tärna och Sorsele socknar bättre förbindelser med kusten än någon annan föreslagen linje, samt att då nämnda socknar vidare i administrativt hänseende genom virkesförsäljningar och handelsförbindelser äro nära förbundna med Umeå, denna stad är den ojämförligt viktigaste handelsorten för socknarna. Ytterligare anför Norrman: »Vidare synes nödig hänsyn böra tagas till kuststädernas berättigade krav att komma i förbindelse med sina naturliga uppland, varjämte städerna Umeås och Härnösands stora betydelse såsom förläggningssorter för länsstiftsstyrelser, skolor och sjukhus av många slag samt militäretablissemang äro förtjänta att uppmärksammas.» Norrman uttalar också, att »därest flera tvärbanor anses nödiga för berörda områdens utveckling till rikare näringsliv, två banor närmast böra byggas, i nära anslutning till Umeå och Härnösand» samt vidare: »ur handelssynpunkt är en anslutning vid Stensele så mycket mera att förorda, som genom en sådan förhoppning finnes att med svenskt näringsliv införliva Tärna socken och de västra fjällområdena i Sorsele och Stensele socknar, som nu förmedla så gott som hela sin handel över Norge.»

Vad befolkningsförhållandena i kommunerna inom tvärbaneområdet Stensele—Hällnäs beträffar, må erinras om att folkökningen 1891—1912 varit i Stensele 58 %, i Sorsele 43 %, i Tärna 49 % och i Lycksele 37 %. Dessa siffror måste i sin mån visa, att förevarande trakter, i trots av de bristfälliga kommunikationerna, gått avsevärt framåt. Nära 80 % av befolkningen inom dessa trakter lever av jordbruk med binärningar — i Lycksele t. ex. 78,90 % mot för hela riket 53,8 %. Att förevarande socknar fortfarande äro mäktiga till en betydande kolonisation framgår därav, att den odlingsvärda jorden för banan Lycksele—Stensele trafikområde uppgår, enligt de Norrmanska framställningarna, till 56,750 hektar, därav för Sorsele 20,800 har, för Tärna 1,364 har och för Stensele till 34,586 har. Inom Stensele sockengräns genomlöper den ifrågasatta tvärbanan socknens bästa odlingsmarker.

Ur det yttrande, som den 10 oktober 1913 avgavs av Västerbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott, må i detta sammanhang anföras några brottstycken. Förvaltningsutskottet framhåller sålunda, att inom Stensele socken utmärkt jord är tillfinnandes i så gott som hela trakten mellan Vojmsjöns vattenområde och Stor-Uman, där byarna Skarvsjö, Långvattnet och Gaskelougt främst må nämnas, och att även

norr om Umeälv inom Stensele socken finnes synnerligen god jord, särskilt inom Bastuträskers by, där redan nu ett flertal jordbruk i hög kultur kunna uppvisas, vilka lämna utkomst åt sina utövare, varjämte Juktans ådal även i övrigt är för jordbruk synnerligen gynnsam. Detta gällde även för Juktans fortsatta sträckning genom Sorsele socken, där Juktå by särskilt utmärker sig för god jordmån. Av övriga trakter inom Sorsele socken kunde nämnas Gargnäs och Blattnikesele byar samt nedre Norrsele med den väldiga Golgatmyran, vilka alla rymde odlingsmark av synnerligen hög kvalitet. Förvaltningsutskottet uttalar, att en första tvärbana genom Västerbottens län otvivelaktigt bör dragas över Lycksele och ansluta sig till Stensele.

Jämväl för skogsbruket är en tvärbana över Lycksele till Stensele av betydelse; den medger, såsom matematikern Norrman yttrar, »en vidsträckt exploatering av Stensele skogar, främst därigenom att Stor-Uman, därest intagningsmagasin kan anordnas, industrier anläggas och dit björkvirke kan pråmledes införas». För träförädlingsindustrien har en tvärbana över Lycksele större betydelse än någon annan tvärbana. Norrman beräknar den träförädlade industriens framtida omfattning kunna skattas till ett tillverkningsvärde av för tvärbanan Forsmo—Hoting 1,380,000 kronor, och för *Stensele—Hällnäs* 4,330,000 kronor.

Av vilken betydelse statens skogshushållning kring banan Hällnäs—Stensele är, framgår av nedanstående uppgifter:

År 1916 inflyta skogsförsäljningsmedel voro i runda tal inom

Lycksele socken .....	kronor 2,000,000
Stensele socken .....	» 630,000
Degerfors socken .....	» 548,000

år 1917 beräknas inflyta inom

Lycksele socken .....	» 2,700,000
Stensele socken .....	» 900,000
Degerfors socken .....	» 500,000

Till jämförelse må meddelas skogsförsäljningsmedlen ovannämnda år inom

Anundsjö socken .....	kronor 447,000, resp.	507,000
Åsele socken .....	» 807,000, »	1,102,000
Vilhelmina socken .....	» 530,000, »	628,000

Umeälvens vattenkraft kan förväntas få en ofantlig betydelse för industrien. Antalet turbinhästkrafter (6 månaders effekt) uppskattas för

Umeålv mellan Stor-Uman och Tvärålund till 191,900 hästkrafter — för Vindelälven från Storvindeln till Hällnäs är motsvarande siffra 118,500. Av nämnda 191,900 turbinhästkrafter befinna sig 109,400 mellan Stensele och Lycksele, av vilka 29,400 ligga nära inlandsbanan och återstoden 63,400 vid tvärbanan.

Slutligen torde uppmärksammas, att enligt järnvägsstyrelsens förslag till tvärbanan Hällnäs—Stensele stationen i Lycksele skulle förläggas å södra sidan av Umeälven. Med Kungl. Maj:ts förslag om allenast en bibana Hällnäs—Lycksele skulle stationen förläggas å älvens norra sida. Då stationen bör ligga i samhällets huvuddel, som är belägen söder om älven, bliva trafikintressena för själva Lycksele bättre tillgodosedda genom tvärbanan än genom bibanan. Lägges nu stationen i Lycksele norr om älven, blir det nödigt att, vid framtida fortsättning av bibanan fram till Stensele flytta stationen.

Det är av största betydelse, att beslut redan nu fattas om hela linjen Stensele—Hällnäs. Blev nu allenast en bibana Hällnäs—Lycksele beslutad, kommer ovissheten, om och när fortsättningen av bibanan fram till Stensele kan beslutas och anläggas, att medföra mycken vacklan i handelsvägar och handelsförhållanden. Transporterna komma lätt att söka sig mindre naturliga och för svenska förhållanden mindre gynnsamma vägar; och det kan sedan bli svårt att återföra och återvinna de gamla handelsförbindelserna. Vissheten om, att järnvägen Lycksele—Stensele kommer till stånd, skall i hög grad stimulera kolonisationsverksamheten och egnahemsbildandet i de trakter, varom här är fråga och som i detta avseende höra till de yppersta. Järnvägen kastar skugga framför sig, och påskyndar utvecklingen, redan innan skenorna spikats.

Då vi för möjliggörande av banan Lycksele—Stensele icke anse oss kunna ifrågasätta, att anslag till densamma skall beräknas för år, under vilka väsentliga delar av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Jörn—Avaviken skulle byggas samt ett beslut om tvärbanan Hällnäs—Stensele icke heller bör få verka till någon förskjutning av den av Kungl. Maj:t nu framlagda byggnadsplanen i övrigt, ansluta vi oss till järnvägsstyrelsens förslag med avseende å tiden för färdigbyggande av bandelen Lycksele—Stensele. Det beräknas således, att den sammanlagda kostnaden för denna bandel fördelas med 300,000 kronor år 1923, 1,100,000 kronor år 1924, 1,500,000 kronor för vardera av åren 1925, 1926 och 1927 samt med återstoden 650,000 kronor år 1928.

Det bleve härmed ungefär en 10-årsperiod, som byggnadsplanen för inlandsbanan och tvärbanorna komme att omfatta, något som ur många synpunkter synes oss lämpligt och som ger goda möjligheter till ett

planmässigt, konsekvent och kostnadsbesparande bedrivande av dessa stora järnvägsbyggnader.

Genom att med denna plan under åren 1924—1928 allenast relativt små anslagsbelopp skulle beräknas för de nya norrlandsjärnvägarna, blir det möjligt att under dessa år kunna få plats för anslag till andra tvär- och bibanor i Norrland, vilka efter avslutad utredning kunna befinnas nödiga.

Ett beslut nu på en gång av tre tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan, linjerna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Stensele och Jörn—Avaviken tillgodoser på det för närvarande lyckligaste möjliga sätt den närmaste framtidens behov av ett rationellt tvärbanesystem, i görligaste grad rättvist tillgodoseende de viktigaste av de intressen, som främst kunna göra anspråk på beaktande. Ett dylikt system delar också inlandsbanan från Östersund till Avaviken i tre ganska nära lika stora sektioner med var sin tvärbana.

Med godtagande av det förevarande förslaget gör riksdagen för visso icke blott en utomordentligt god gärning för hittills vanlottade men utvecklingskraftiga bygder i vårt vida land, utan handlar också framsynt och klokt ur det allmännas synpunkt. Ett beslut om nämnda tre tvärbanor skall stå som en märkessten i hela Norrlands utveckling.

Under återopande av allt vad vi sålunda anfört, få vi, som i övrigt icke haft särskild anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag i propositionen nr 221, hemställa till riksdagen

1:o) att besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivara skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Avaviken och Gangsjajaure i huvudsaklig enlighet med vad i statsrådsprotokollet till propositionen nr 221 angivits;

2:o) att, under förbehåll att de i nämnda statsrådsprotokoll beträffande varje särskild bana omfördälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta,

dels anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana, i dess sträckning längs den så kallade Åkvisslanlinjen, anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början

år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknats till 8,700,000 kronor,

*dels* anläggande av en tvärbana i Vindelälvens och Umeälvens dalgångar från Hällnäs station å norra stambanan över Lycksele till Stensele för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor,

*dels* anläggande av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Avaviken vid inlandsbanan för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 4,900,000 kronor,

*dels ock* anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelse-spår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor, samt

3:o) att för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor att utgå av lånemedel för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo—Hoting.

Stockholm den 25 april 1917.

<i>Hugo Fahlén.</i>	<i>Gustaf Knaust.</i>	<i>Joh. Permansson.</i>
<i>Harald Hjärne.</i>	<i>Uno Norman.</i>	<i>J. Sandler.</i>
<i>Alfred Stärner.</i>	<i>S. H. Kvarnzelius.</i>	<i>Emil Lagerkvist.</i>
<i>Herman Rogberg.</i>	<i>Åxel R. Fagerlin.</i>	<i>G. H. von Koch.</i>

I motionens syfte instämmer

*Gustav Rosén.*