

Nr 11.

Av herr **Fahlén**, om avsättning av visst belopp till en fond för fortsättande av inlandsbanan och till andra järnvägsanläggningar i Norrland.

I motiveringen till sitt förslag till innevarande riksdag om avsättning av visst belopp till en fond för fortsättande av inlandsbanan m. m. yttrar föredragande departementschefen bl. a.: »— från allt flera håll framhålles såsom en nödvändighet för Norrlands allmänna kultivering att åstadkomma icke blott en inlandsbana utan ock att medelst bibanor förena den redan trafikerade stora kustbanan med inlandsbanan.* Genom sådana bibanor sättes det förut omhandlade lappmarksområdet i genaste förbindelse med hamnar och större handelsplatser, på samma gång som folket på mellanbältet mellan de båda stora längdbanorna genom sådana bibanor får sitt behov av förbättrade kommunikationer tillgodosett. Befolkningen å nämnda mellanbälte är huvudsakligen sammanträngd i älvdalarna, där den odlade jorden är att finna. Mellan älfdalarna har bosättning visserligen även ägt rum, men till stor del upptages detta område av öde skogar, myrar och berg. Älvarne äro till följd av täta forsar och fall ej i större utsträckning segelbara, och det är naturligt, att folket i floddalarna känner sig afstängt från all livligare förbindelse med yttre världen.»*

De synpunkter, som här uttalats, vittna obestriddigen om en riktig syn på frågan om Norrlands kommunikationsbehov och hade till och med kunnat kraftigare framhållas. Den känsla av avstängdhet, om vilken

* Kurs. av undertecknad.

departementschefen talar, och vilken tagit sig så många uttryck under senaste åren, är förvisso så stark, att densamma icke kan tillbakavisas. Det är helt enkelt en oavvislig nödvändighet för statsmakterna att vidtaga kraftiga åtgärder till förhindrande av att denna känsla övergår till missmod.

Det lider icke heller något tvivel, att just för »Norrlands allmänna kultivering» och än mer för Norrlands utveckling — ja, till förhindrande av den norrländska kulturens tillbakagång de omnämnda bibanorna i de stora älvarnes längdriktning, utefter vilken befolkningens färdvägar av ålder gått och alltjämt gå, äro långt betydelsefullare än inlandsbanans fullbordande. Utan att underskatta värdet för höjande av Norrlands kultur av inlandsbanan, vilket emellertid *kan* överskattas, vågar jag påstå, att från nu nämnda synpunkt icke inlandsbanan är att betrakta som hörnsten i det järnvägssystem, som kräves för Norrlands fullständiga kultivering utan att fastmer förberörda bibanor äro att karakterisera på detta sätt.

Ingen järnväg, som har sin sträckning i landets längdriktning över de stora vattendragen, kan i och för sig tillgodose orternas lokala kommunikationsbehov. Detta är för en var med norrländska förhållanden närmare förtrogen ett axiom och bestyrkes jämväl av erfarenheten. Oemotståndligt hava förbindelseleder mellan norra stambanan och kuststäderna arbetat sig fram. Behovet av bibanor gjorde sig till och med så starkt gällande, att man i visst fall icke ens avvaktade, att staten skulle vidtaga åtgärder utan med oerhörda uppoffringar byggde enskild bana; och det var först i och med ett i sådan riktning utvecklat system, som stambanan blef till det gagn för det norrländska kustlandet, som den nu är. Annorlunda ställer det sig emellertid än så länge för de orter, som ligga väster om samma stambana. De hava visserligen nytta av banan och välsigna densamma, men uppenbart är, att detta gagn måste vara ganska medelbart för den som bor på 5, 10 mils afstand och därutöver från henne. Vad detta betyder, kan man förstå av de uppgifter rörande landsvägsfrakt, som lämnas på sid. 59 i den kungl. propositionen. Där angivna siffror kunna i stort sett tillämpas på andra platser i Norrland. Om det alltså är obestriddt, att *ett skriande behov*, som departementschefen säger, av förbättrade kommunikationer förefinnes för det av honom i sammanhanget avsedda området, så är det lika obestriddt, att förhållandet är detsamma i övriga delar av Norrland, där järnvägar ännu saknas, som verksamt beröra

folkets boplatser. Och då bosättningen i regel är förlagd till ådalarna, så kunna inga andra kommunikationer än de, som följa dessa ådalar, tillfredsställande tillgodose detta skriande behov.

Med den kännedom jag tror mig äga om Norrland och förutsättningarna för dess framåtskridande, vågar jag bestämt påstå, att statsmakterna måste vidtaga kraftiga och skyndsamma åtgärder för tillgodoseende av nu berörda kommunikationsbehov. Sker icke detta målmedvetet, kunna till äventyrs svårigheterna att kvarhålla befolkningen där bli större, än man vill föreställa sig, och en svårbotad skada komma att tillfogas ej blott Norrland utan riket i dess helhet. Ingen skall inbilla sig, att kravet på undsättning från statsmakterna i ett vitalt intresse sådant som det nu ifrågavarande kan tillbakahållas. Och det kan måhända ifrågasättas, huruvida icke det erkännansvärda arbete, som av och genom statsmakterna under en lång följd av år nedlagts för Norrlands lyftning och utveckling, bort från början mera, än som skett, inriktas på skapandet av kommunikationer, vilka — man må säga vad man vill — i vår tid äro grunden och hävstången för både andlig och materiel kultur. Endast genom kommunikationer kunna alla de många åtgärder till Norrlands höjande, vilka år från år vidtagas, bli verkligt fruktbringande.

Vad jag nu sagt, torde för övrigt i det väsentliga sammanfalla med den tankegång, som för departementschefen varit ledande i hans yttrande uti ärendet.

Det har emellertid synts mig, som om den slutsats, vartill Kungl. Maj:t på hans föredragning kommit, kan innebära fara för att ifrågavarande norrlandsintresse skulle kunna komma att till tiden alltför mycket undanskjutas.

Statsrådet säger nämligen, efter att hafva förutskickat att slutlig utredning ännu icke skett rörande huru många bibanor som under öfverskådlig framtid kunna visa sig vara af behovet påkallade och i hvilken utsträckning staten bör öfvertaga deras byggande, att: »en sådan bibana torde emellertid under alla förhållanden så fort sig göra låter böra anläggas av staten».

Utan att göra mig några öfverdrivna illusioner rörande förevarande kommunikationsproblems slutliga lösning, då det ju är uppenbart, att härför under alla omständigheter komma att krävas jämförelsevis lång tid med hänsyn till de stora kostnaderna, vågar jag dock påstå, att därest icke samtidigt åtminstone två banor skulle så fort sig göra låter igångsättas, så kommer framtiden att te sig rätt dystert för den, vilken

har samma uppfattning som jag rörande betingelserna för Norrlands framtida utveckling.

Man skall för övrigt icke föreställa sig, att dessa bibanor utesluta väldiga ådalar med stora byar, där förutsättningarna för ett intensivare jordbruk äro långt större än man ännu vill tro, där skogens rikedomar ännu icke komma till sin fulla användning, och där oerhörda vattenkraftmöjligheter ännu vänta på att bliva nyttiggjorda — allt möjligheter, som för sitt förverkligande kräva kommunikationer, — icke skola, åtminstone i en framtid, och denna förvisso icke så avlägsen, mer än väl rättfärdiga sin tillkomst. Allt vad som i den kungliga propositionen säges om inlandsbanans förutsättningar har sin fulla tillämplighet och, jag vågar påstå, i långt högre grad på ifrågavarande bibanor.

Nu har Kungl. Maj:t föreslagit, att till den tilltänkta fonden för inlandsbanan och till järnvägsanläggningar i övre Norrland må avsättas ett belopp av allenast 5 miljoner kronor, därav hälften skulle uttagas av statsverkets kassafond.

Det har synts mig, som om mina ovan uttalade farhågor skulle härigenom i någon mån bestyrkas. Det är ju icke säkert, att så är, då frågans slutliga avgörande ju är förbehållet en kommande — jag hoppas kommande riksdag, men i varje fall lär den beslutsamhet, som nu i ärendets första skede ådagalägges från riksdagens sida, icke kunna undgå att inverka på dess fortsatta behandling, och det är från denna synpunkt jag ansett viktigt att ingenting underlåtes för att befrämja en fråga, som oemotsägligt måste betecknas som icke blott en norrländsk angelägenhet utan en riksangelägenhet av största vikt.

Då, enligt vad i propositionen upplyses, statsverkets kassafond vid 1913 års slut snarare kommer att över- än understiga 65 miljoner kronor och enligt finansministerns yttrande vid föredragning av det nu framlagda förslaget till ny härordning samma fond vid innevarande års utgång kommer att uppgå till närmare 75 miljoner kronor, och då enligt såväl finansministerns som statskontorets uttalande varken hänsyn till kassafondens uppgift att tillhandahålla förslag eller principiella betänkligheter i övrigt lägga hinder i vägen att på förslaget sätt taga i anspråk en del av det i kassafonden samlade statskapitalet — givetvis under förutsättning att kassafondens kapital icke bliver alltför starkt anlitat — så synes det mig, som om, med hänsyn till det viktiga intresse det här gäller, ett större belopp utan risk kunnat föreslås till avsättning för detsamma. Jag understryker härvid departementschefens

yttrande, att särskilt avseende bör fästas vid den omständigheten, att de ändamål, för vilka kassafonden kommer att i detta fall användas, måste anses som produktiva. Gäller detta i fråga om inlandsbanan, så gäller det, som jag tidigare tillåtit mig säga, i högre grad om bibanorna. Jag tillåter mig härvid särskilt erinra därom, att departementschefen i sitt resonemang utgått från en beräkning av kassafondens storlek till 65 miljoner kronor, under det att man nu kan beräkna densamma vid detta års slut till ett belopp, som är icke mindre än 10 miljoner högre.

Slutligen och i förbigående vill jag framhålla, såsom ock av civilministern framhållits, att från flera håll genom direkta hänvändelser till Kungl. Maj:t framhållits nödvändigheten av bibanor, som förena inlandsbanan med norra stambanan. Flera av dessa framställningar äro framkomna från håll, som väl icke kunna sägas tillhöra det »övre Norrland». Då i statsverkspropositionen föreslås avsättning till en fond att användas till fortsättande av inlandsbanan och andra järnvägsanläggningar i övre Norrland, så måste detta begrepp givetvis tagas i vidsträckt bemärkelse, omfattande alltså orter söder om de två nordligaste länen, vilka väl i det allmänna småbruket pläga anses utgöra *övre Norrland*. Detta torde ock hava varit departementschefens mening.

Om det belopp, som nu föreslagits till avsättning ur kassafonden, skulle fördubblas, synes dess återstående kapital även med iakttagande av all nödig försiktighet i beräkningarna mer än väl motsvara fondens uppgift. Dess storlek skulle ändock belöpa sig till omkring 70 miljoner kronor. Men med en sådan ökad avsättning skulle Norrlands stora och viktiga kommunikationsfrågor föras ett gott stycke framåt och tillförsikten om desammas lösning inom överskådlig tid ökas hos befolkningen. Därest det icke gällt skapandet av järnvägar, vilka förvisso i en framtid skola för staten komma att representera ett icke ringa produktivt kapital, skulle jag förvisso icke ifrågasatt en dylik ökad avsättning från kassafonden.

Men under förevarande förhållanden och på grund av vad jag tillåtit mig anföra, vågar jag härmed hemställa,

att riksdagen må medgiva, att för 1915 ett belopp av 7,500,000 kr. avsättes till en särskild fond att användas till fortsättande, enligt framtida beslut av riksdagen, av inlandsbanan norr om Ångermanälven

(Volgsjön) och till andra järnvägsanläggningar i Norrland, avseende att förbinda inlandsbanan med norra stambanan, vilken fond ställes under statskontorets förvaltning.

Stockholm den 25 maj 1914.

Hugo Fahlén.
