

**Nr 43.**

Av herr **Asplund**, om anslag till fortsättning av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gellivare m. m.

I årets statsverksproposition föreslår Kungl. Maj:t riksdagen beträffande inlandsbanan och dess tvärbanor att dels å tilläggsstat för år 1918 dels för år 1919 av lånemedel anvisa följande reservationsanslag:

	för år 1918	för år 1919
för inlandsbanan mellan Volgsjön och Gellivare .....	Kr. 2,000,000: —	Kr. 3,900,000: —
» tvärbanan Forsmo—Hoting .....	» 500,000: —	» 1,950,000: —
» » Hällnäs—Stensele .....	—: —	» 375,000: —
Enligt den byggnadsplan, som framlades för 1917 års riksdag, skulle med den jämkning, som blir en följd av den lägre byggnadskostnaden för Kaskerlinjen, anslagen för 1919 utgå med följande belopp:		
för inlandsbanans fortsättande söderifrån 2 1/2 mill., norrifrån 2 mill. kr.	Summa kr. 4,500,000	
» tvärbanan Forsmo—Hoting .....	»	1,300,000
» » Hällnäs—Stensele .....	»	250,000
allt med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser. Då emellertid dessa priser högst betydligt stegrats under kristiden, har järnvägsstyrelsen hemställt om härav betingade ökade anslag såväl för 1917 och 1918 som för 1919 med följande beräknade belopp: för inlandsbanan.....		
	Kr. 4,150,000: —	Kr. 7,600,000: —
för Forsmo—Hoting .....	» 500,000: —	» 1,950,000: —
» Hällnäs—Stensele .....	» —: —	» 375,000: —
För arbetenas jämnare bedrivande har järnvägsstyrelsen begärt, att an-		

	för år 1918	för år 1919
slagen fördelas att utgå under 1918 och 1919 med följande belopp resp.:		
för inlandsbanan .....	Kr. 3,500,000: —	Kr. 8,250,000: —
» tvärbanan Forsmo—Hoting .....	» 500,000: —	» 1,950,000: —
» » Hällnäs—Stensele.....	» —: —	» 375,000: —

Medan Kungl. Maj:t sålunda följt järnvägsstyrelsen ifråga om anslagen till de båda tvärbanorna, vilka därigenom skulle kunna byggas inom den tid, som 1917 års byggnadsplan förutsätter, har beträffande själva inlandsbanan, med häusyn till den nuvarande finansiella situationen, en mycket stark avprutning gjorts med ej mindre än 5,850,000 kr. eller från av järnvägsstyrelsen för arbetenas bedrivande i enlighet med 1917 års byggnadsplan såsom nödvändiga beräknade 11,750,000 kr. ned till 5,900,000 kr. Då detta synes mig innebära en bestämd avvikelse från av riksdagen och föregående regering gjorda uttalanden om vikten av inlandsbanans färdigställande snarast möjligt, har jag ansett mig böra genom en motion påpeka detta.

På hemställan av statsutskottet beslöt 1916 års riksdag med anledning av väckta motioner att dels bevilja för inlandsbanans fortsättande från Volgsjön *norrut* av Kungl. Maj:t begärda 2,500,000 kr. för år 1917, dels med avslag å begärt anslag av 1,000,000 kr. för tvärbanan Forsmo—Hoting bevilja motsvarande belopp för komplettering av bandelen Gellivare—Porjus samt påbörjande av inlandsbanans fortsättning även *söderut* från Porjus. Statsutskottet förklarade sig nämligen anse, i betraktande av inlandsbanans stora betydelse »ur kulturell, nationalekonomisk och militär synpunkt», det vara »angeläget att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetet — färdigställes snarast möjligt, i den mån den ekonomiska situationen det medger» och höll före, »bland annat på skäl, som anförts i de av hrr Asplund och Olofsson väckta motionerna, att banbygget redan från början, ehuru i jämförelsevis mindre omfattning, bör bedrivas jämväl *norrifrån*».

I 1917 års proposition om statsbanebyggnader i Norrland yttrar civilministern bl. a.: »Vad inlandsbanan angår kan denna nya stambana från de norrbottniska gruvfälten till Vänerens numera för havstrafik öppnade vatten ej göra sig nationalekonomiskt på avsett sätt gällande, förrän den i sin helhet öppnats för trafik, och banan saknar dessförinnan värde för det nationella försvaret.» Vidare citerar han med instämmande följande uttalande av järnvägsstyrelsen beträffande eventuella ändringar i byggnadsplanen: »Om till följd av höga material- och arbetspriser under större eller mindre del av den beräknade byggnadstiden eller till följd

av det statsfinansiella läget kunde ifrågasättas att göra sådan förskjutning i byggnadsplanen, att tiden för fullbordandet av den ena eller andra av de i densamma ingående banorna kan komma att mer eller mindre framflyttas till någon senare tidpunkt än som förutsatts i planen, så bör dock enligt styrelsens förmenande *en framflyttning av tiden för inlandsbanans fullbordande såvitt möjligt undvikas.* Att såväl regeringen som järnvägsstyrelsen och andra myndigheter, då de 1916 föreslagit inlandsbanans byggande under de närmaste åren endast söderifrån, likväl varit angelägna att snarast möjligt erhålla en inre förbindelseled mellan övre Norrland och mellersta Sverige, framgår därav, att för sådant ändamål föreslogs byggande av tvärbanan Jörn—Avaviken, som provisoriskt skulle förmedla fjärrtrafiken efter inlandsbanan på övre Norrland, i så god tid, att densamma vore färdig lika fort som huvudbanan beräknades hinna fram till Avaviken. Efter riksdagens beslut om inlandsbanebyggets fortsättande även från Porjus söderut, blev visserligen tiden för nämnda tvärbanas påbörjande i 1917 års byggnadsplan framflyttad till år 1921, men riksdagen uttalade sig dock för ett tidigare påbörjande. I en av herr Rydén 1917 väckt motion nr 449 yttrade han härom: »Om sålunda inlandsbanan efter min mening bör framdragas raka vägen över Kasker genom centrala delar av Arjepluogs socken, så är jag i likhet med de utredande myndigheterna övertygad därom, att en tvär bana mellan inlandsbanan och Jörns station å norra stambanan utgör ett nödvändigt komplement till längdbanan. Jag kan därvid icke dela den av departementschefen uttalade uppfattningen, att denna tvärbanas byggande skulle komma efter någon av de längre söderut ifrågasatta tvärbanorna. I detta avseende synas mig de skäl, som i föl anfördes för ett omedelbart byggande av tvärbanan Jörn—Avaviken, alltjämt äga giltighet. Icke minst med hänsyn till arbetets utförande synes det vara ändamålsenligt, att arbetena å denna banas byggande påbörjas så tidigt, att byggnadsarbetena å inlandsbanan inom Arjepluogs socken bli samtidigt med arbetena å tvärbanan.» I anslutning härtill yrkade herr Rydén anvisande av ett reservationsanslag av 1,000,000 kr. för år 1918 för denna tvär bana. Statsutskottet uttalade sig härom: »Beträffande tidpunkten för tvärbanans utförande ansluter sig utskottet till herr Rydéns förslag, att banan bör byggas i omedelbart samband med inlandsbanan. Arbetena å sistnämnda bana torde emellertid icke under 1918 nå så långt, att anslag för tvärbanans påbörjande behöver uppföras å 1918 års riksstat.» Riksdagen beslöt också i enlighet härmed.

Av det ovan anförda framgår tydligt, att såväl statsmakterna som vederbörande myndigheter hittills varit eniga om att färdigbyggandet

av själva inlandsbanan är ett riksintresse av allra största betydelse och därför bör hava ett ovillkorligt försteg framför tvärbanebyggandet, där den statsfinansiella situationen icke medger deras samtidiga utförande. Behovet av denna inre förbindelseled har också ytterligare ökats under de senaste åren. En avledning av en del av trafiken på den överbelastade norra stambanan är mera trängande än någonsin. Det sedan länge planerade smältverket vid Porjus är numera i gång och förberedelser äro vidtagna för överflyttande av en del av tackjärnstillverkningen i Bergslagen till övre Norrland genom anläggande av ett nytt, stort elektriskt smältverk, det s. k. Norrbottens järnverk, vari mellansvenska järnverk jämte trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund äro huvuddelägare. Om förut strävanden förefunnits att med förhindrande av uppkomsten av en norrbottnisk järnförädling söka draga de norrländska tråkolen söderut genom att driva byggandet av inlandsbanan endast söderifrån, så bör det numera tvärtom vara ett gemensamt intresse för hela den svenska järnhanteringen, att nya kolfångstområden måtte snarast möjligt öppnas för den nya norrbottniska järnförädlingen och inlandsbanan därför byggas från Porjus vidare söderut med så stor hastighet, som utan fördyrande forcering av arbetet låter sig göra. De nya industriella anläggningar av annat slag, som äro under uppförande eller under den närmaste tiden komma att uppföras vid Porjus och vid Malmberget, den snart förestående utbyggnaden av Harsprånget och den i samband härmed hastigt ökande folkmängden i dessa trakter, som behöver ökad tillförsel av livsförnödenheter m. m. samt bättre kommunikationer med socknens huvudort, Jokkmokk, alla dessa omständigheter utgöra kraftigt talande skäl mot varje, ej absolut nödvändigt fördröjande av inlandsbanebyggandet söderut från Porjus. Då vi inom den närmaste framtiden hava att förvänta en betydande gödselämneshandelsindustri dels i Malmberget för fosfater dels sannolikt i Porjus för kalkkväve, så blir inlandsbanans snara färdigbyggande också av den största betydelse för utvecklingen av jordbruket såväl inom Lappland som Jämtland och de västra delarne av Mellansverige, som genom denna bana får en bekväm tillförsel av nämnda fabrikat. Jämför man alla dessa riksintressen av inlandsbanans snara färdigställande med de mera lokala skäl, som anförts för beviljande av hela den på grund av kristidens ökade arbets- och materialpriser betingade ökningen av anslagen till Forsmo—Hotingbanan för åren 1918 och 1919, synes det icke böra råda minsta tvekan om vilkendera järnvägsbyggnaden som bör hava företräde vid utskiftandet av en från järnvägsstyrelsens krav eventuellt minskad total anslagssumma. För sistnämnda banbyggnads fullföljande i enlighet med 1917

års byggnadsplan har departementschefen endast åberopat det av järnvägsstyrelsen anförda behovet att genom banans snara byggande »motverka en fortsatt omkastning av de gamla handelsvägarne, som redan delvis gjort sig gällande i och med inlandsbanans framdragande genom de trakter, som tidigare haft sin handelsförbindelse genom de orter i kustområdet, som beröras av Forsmo—Hotingsbanans tillkomst, således uteslutande ett möjligen hos en del affärsmän i Ångermanlands kusttrakter förefintligt rent privatintresse att återvinna redan förlorade kunder i fjällbygderna, vilka genom inlandsbanans tillkomst börjat få sina varor förvisso mycket billigare från annat håll. Då jag emellertid anser, att de av järnvägsstyrelsen begärda anslagen i vad de avse ökningar på grund av högre priser av de redan beviljade anslagen för 1917 och 1918 såväl för inlandsbanan som för Forsmo—Hoting, i enlighet med de principer, som ligga till grund för uppställandet av en särskild tilläggsstat för 1918, böra i sin helhet upptagas i denna stat, och jag även anser riktigt, att de i byggnadsplanen beräknade anslagen för 1919 beviljas med de tillägg för ökade kostnader, som järnvägsstyrelsen begärt, så vill jag yrka ett överförande till anslaget för inlandsbanan från det föreslagna beloppet för Forsmo—Hoting endast för det fall, att det visar sig omöjligt att bevilja av järnvägsstyrelsen för *båda* banorna begärda anslag oavkortade. Då jag yrkar på detta sistnämnda, anser jag mig ha ett stöd däri, att riksdagen vid beslutandet av ifrågasvarande banbyggnader varit underrättad och fullt medveten om, att de framlagda kostnadsberäkningarne grundat sig på 1914 års kostnadsberäkningar, samt att dessa med nödvändighet måste bliva otillräckliga. Riksdagens beslut har realiter gällt byggande av dessa banor inom en viss, i byggnadsplanen beräknad tid.

Departementschefen ställer i utsikt en möjlighet att genom beviljande av större anslag för följande år bedriva arbetet i sådan omfattning, att bandelen ifråga kan hinna fullbordas utan någon mera väsentlig förskjutning av den ursprungligen tänkta arbetsplanen. Då emellertid denna blivit uppgjord med hänsyn till banans färdigbyggande snarast möjligt utan fördyrande forcering, synes det mig dock icke vara möjligt att undvika en sådan, om man *nu* skulle nedsätta det behöfliga anslaget med ej mindre än 5,850,000 kronor. De nu gällande höga prisen å järn kunna icke utgöra något giltigt skäl för en reduktion av anslaget i år, då enligt departementschefens egen åsikt »ingen utsikt lär förefinnas, att prisnivån skall för de allra närmaste åren avsevärt nedgå», vilket skulle ha till konsekvens ett uppskov på flere år med banans utförande. Den åberopade bristen å järnöverbyggnader till broar och på

räler är givetvis ägnad att ställa svårigheter för banbyggnaden, men kunde vår egen järnhantering genom banans utsträckande söder om Porjus beredas tillfälle att öka sin tillverkning, bleve ju svårigheterna till en viss grad reducerade. Fullföljdes vidare den ursprungliga och av riksdagen godkända planen att snarast möjligt påbörja byggandet av tvärbanan från Jörn, skulle ju en möjlighet öppnas att förr påbörja de mest tidsödande arbetena å inlandsbanan i trakten av Kasker och räsläggningen å inlandsbanan skulle kunna bedrivas långsammare, till dess materialbristen blivit avhjälpd.

Slutligen torde man kunna vara ense därom, att, sedan väl nu pågående världskrig avslutats, tillgången på arbetskrafter utan tvivel kommer att vara mycket mindre än nu, då man står inför möjligheten av omfattande arbetslöshet på många håll och därför har all anledning att söka skapa mesta möjliga arbetstillfällen. Icke heller torde arbetslönerna efter fredsslutet nedgå så mycket, att härav ett inskränkande av arbetet för närvarande kan motiveras. Vad beträffar möjligheten att erhålla lån för ändamålet, är man väl också ense om, att detta icke kommer att gå lättare för sig efter fredsslutet än nu och icke torde heller räntesatserna bliva så mycket förmånligare då, än vad förhållandet nu är.

Under återopande av det anförda får jag därför vördsamligen hemställa, att riksdagen ville

A) till fortsättning av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gellivare anvisa reservationsanslag å tilläggsstat för å 1918 av 3,500,000 kronor samt för år 1919 av 8,250,000 kronor, under förbehåll att arbetet särskilt å banbyggnaden från Porjus söderut bedrivs i så stor omfattning som är möjligt utan fördyrande forcering; samt

B) hos Kungl. Maj:t anhålla, att förslag för nästkommande riksdag måtte framläggas om påbörjande av arbetena å den av 1917 års riksdag beslutade tvärbanan Jörn—Gubblijaure.

Stockholm den 23 januari 1918.

*C. I. Asplund.*

I ovanstående motion instämmer

*Paul Hellström*