

Nr 48.

Av herr Rosén m. fl., om anslag för fortsättande av arbetena å inlandsbanan samt å statsbanorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Stensele och Umeå—Holmsund.

Vid 1917 års riksdag framlades i samband med kungl. propositionen nr 221 angående fortsatt byggande av inlandsbanan m. fl. järnvägar en av kungl. järnvägsstyrelsen utarbetad plan för det norrländska järnvägsnätets utbredning, vilken avsåg bl. a. att under de närmaste åren borde anvisas omkring 8 miljoner kronor, beräknat efter 1914 års priser, för järnvägsbyggnader i Norrland. Dåvarande departementschefen hade för sin del icke gjort annan ändring i denna byggnadsplan än att genom någon förändring av densamma byggnadsanslaget under de första åren skulle överstiga det av järnvägsstyrelsen beräknade. Då riksdagen sedermera biföll den kungl. propositionen med den förbättringen, att bibanan Hällnäs—Lycksele förändrades till en tvärbana Hällnäs—Stensele, hälsades detta beslut i vida delar av Norrland med den allra största glädje och tillfredsställelse.

Då 1918 års riksdag såg sig förhindrad att bevilja det tilläggsanslag, som på grund av prisstegringarna varit erforderligt, om planen på inlandsbanans fullbordande inom beräknad tid skulle kunna följas, kunde ingen som har kunskap om de svårigheter, varmed den av ifrågavarande kommunikationsled beroende befolkningen har att kämpa, undgå att känna besvikelse. Vida beklagligare är det emellertid, att i årets statsverksproposition icke begäres något anslag till statsbanebyggnaderna Volgsjön—Gällivare, Forsmo—Hoting, Hällnäs—Stensele och Umeå—Holmsund.

Beträffande inlandsbanan hade järnvägsstyrelsen, såsom framgår av dess yttrande, haft för avsikt att för år 1920 begära ett anslag av 8,100,000 kronor, men av statsfinansiella skäl har styrelsen avstått däri-

från för att i stället minska de pågående arbetena till den grad, att för år 1919 anslagna medel skulle bli tillräckliga för arbetets bedrivande även under år 1920. Då inlandsbanebygget redan nu är avsevärt försenat, är det uppenbart, att förseningen genom en sådan anordning kommer att bli ännu större, och även om den av departementschefen i utsikt ställda forceringen av arbetet framdeles skulle kunna komma ifråga, lär byggnadens fullbordande inom i planen angiven tid vara utesluten. I detta sammanhang anse vi oss böra erinra om ett uttalande av järnvägsstyrelsen, vilket återfinnes i den förut återopade propositionen till 1917 års riksdag:

»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.»

Då järnvägsstyrelsen numera intar en något avvikande ståndpunkt, anse vi oss blott böra påpeka, att densamma tidigare av riksdagen ogillats.

Ifråga om övriga beslutade banor har järnvägsstyrelsen föreslagit, att 1,500,000 kronor måtte anvisas för järnvägen Forsmo—Hoting och 1,100,000 kronor för järnvägen Hällnäs—Stensele, varemot intet anslag nu begärts för statsbanan Umeå—Holmsund. För järnvägen Forsmo—Hoting har förut anvisats 3,450,000 kronor, för Hällnäs—Stensele 375,000 kronor och för Umeå—Holmsund sammanlagt 270,000 kronor. Järnvägsstyrelsen har såsom skäl för att banan Umeå—Holmsund bör uppskjutas anfört bl. a., att »Umeå stad ej heller under nuvarande förhållanden torde kunna tänka på att företaga byggnad av sin hamn, som är en förutsättning för banans tillkomst». Såvitt upplyst blivit har emellertid i Umeå stad ingen röst höjts för uppskov med hamnbyggnaden.

Departementschefen har icke ansett sig kunna förorda järnvägsstyrelsens anslagskrav beträffande banbyggnaderna Forsmo—Hoting och Hällnäs—Stensele, men delar styrelsens mening att Umeå—Holmsundsbanans byggande bör anstå. Det anges emellertid möjligheten, att anslag skulle kunna utgå på 1920 års tilläggsstat.

Av skäl, som i propositionen till 1917 års riksdag angående nu ifrågasvarande järnvägsbyggnader blivit anförda, är det emellertid nödvändigt, att de beslutade kommunikationerna snarast möjligt fullbordas. Väl är det sant, att det statsfinansiella läget icke är det bästa, men man torde kunna

räkna med att förhållandena på lånemarknaden under de närmaste åren icke bliva gynnsammare. Vi våga också göra gällande, att det vore för landet gagneligt, om statsmakterna utan räddhåga anvisade tillräckliga medel för fruktbärgörande av de rika odlingsmöjligheter och naturtillgångar som Norrland erbjuder.

Förslaget om järnvägsbyggnadernas uppskjutande har framkallat stark besvikelse i övre Norrland. Den förhoppning om ljusare tider och drägligare existensmöjligheter, som statsmakternas beslut om kommunikationsväsendets utbredning väckte hos den norrländska befolkningen, har förbytts i misströstan om framtiden, och det vore mycket beklagligt, om riksdagen genom ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle rotfästa denna känsla. Det glädjande uppsving som odlingsarbetet under de senare åren tagit torde i så fall komma att följas av ett bakslag, vars verkningar tyvärr kunna befaras sätta spår i ökad emigration.

Befolkningen i övre Norrland skall förvisso förstå de motiv, som ligga till grund för ett under rådande förhållanden avknappat anslag till nya järnvägsbyggnader, men den skall icke förstå, huru statsmakterna kunna avbryta arbeten av denna art. Man anser ej utan skäl, att det måste vara mera angeläget att bereda kommunikationsmöjligheter i trakter där sådana saknas än att i denna dyrtid offra högst betydande summor på dubbelspår samt bangårds- och linjeomläggningar. För sistnämnda ändamål begäres i statsverkspropositionen för år 1920 ej mindre än i runt tal 10 miljoner kronor.

Vi kunna ej undertrycka den meningen, att det är bättre att staten i största möjliga utsträckning bedriver produktiva arbeten, varigenom befolkningen kan beredas sysselsättning, än att genom inställande av pågående arbeten åstadkomma svårigheter för där anställda arbetare och möjligen framkalla arbetslöshet, i vilket senare fall arbetslöshetsunderstöd av statsmedel skall utbetalas. Det synes oss därjämte vara av vikt, att de beslut, som riksdagen fattat, så långt möjligt är vidhållas. De skäl för ett avsteg, som i detta fall anförts, synas oss icke tillräckligt vägande.

Däremot talar för banbyggenas fullföljande det skälet, att järnvägsstyrelsen redan under sistlidet år inköpt 80,000 ton räls från Tyskland, av vilket parti hälften betaltes i förskott vid kontraktets upprättande, och då detta rälsparti beräknats räcka även för de nya norrländska banorna enligt 1917 års byggnadsplan, lär det icke vara ur ekonomisk synpunkt fördelaktigt att låta denna materiel ligga oanvänd.

Med hänsyn såväl till nödvändigheten att på grund av det statsfinan-

siella läget så mycket som möjligt begränsa statens upplåning, som ock till ofrånkomligheten av att statsmakterna bereda Norrland drägliga kommunika-  
tioner, tillåta vi oss på grund av det anförda hemställa,

att riksdagen måtte för år 1920 anvisa:  
för fortsättande av arbeten å inlandsbanan 4,000,000 kronor,  
för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—  
Hoting 1,000,000 kronor,  
för fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—  
Stensele 750,000 kronor, och  
för fortsättande av arbetena å statsbanan Umeå—Holm-  
sund 500,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1919.

*Gustav Rosén.  
Emil Lagerkvist.  
J. A. Stenberg.  
A. O. Frändén.  
Axel E. Fagerlin.  
E. A. Enhörning.  
Herman Rogberg.  
Fritz Kaijser.  
Carl Lindhagen.*

*C. I. Asplund.  
Henric Öhngren.  
O. Bergqvist.  
P. O. Welander.  
J. G. Waller.  
C. J. v. Essen.  
Karl Stenström.  
Paul Hellström.  
S. H. Kvarnzelius.*