

Nr 55.

Av herr **Hage m. fl.**, om anslag till fortsättande av Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

Norrland och framför allt övre Norrland vädjade under många årtionden förgäves till statsmakterna för att komma i åtnjutande av den mäktiga hävstång för utvecklingen, som järnvägs kommunikationerna utgöra. Långt sedan stora delar av mellersta och södra Sverige i viss utsträckning tillgodosetts med dylika samfärdsmedel genom statsmakternas tillmötesgående saknade övre Norrland varje tillstymmelse till järnvägsförbindelser. Då sådana kommunikationer slutligen kommo till stånd i dessa trakter — delvis genom övertagande av ett genom utländskt kapital grundat järnvägsföretag — var det till en början därför, att man väntade sig statsekonomiska fördelar i form av avkastning av malmfraktningen. Sedermera, men först på mitten av nittiotalet, sammanknöts tvärbanan för malmtrafiken med längdbanan från mellersta Norrland genom en statsbana, byggd med tanke på att den antagligen komme att bli mera en kulturbana än ett ekonomiskt bärigt företag.

På detta sätt, och sedan malmtrafiksvärbanan utsträckts till Riksgränsen med hänsyn till gruvorna i Kiruna, har övre Norrlands järnvägsnät skapats, bestående i en tvärbana från Luleå till Riksgränsen och en parallellt med kusten löpande längdbana från mellersta Norrland till Haparanda, till vilken senare linje undan för undan knutits vissa mindre bibanor till kusten.

Dessa banor kunna emellertid endast tillgodose kusttraktens samt vissa trakters av norra Norrbotten behov av kommunikationer. Stora delar av de inre områdena av övre Norrland med där liggande stora befolkningscentra sakna allt fortfarande järnvägs kommunikationer. För dessa avläggset liggande samt i detta och andra avseenden tillbakasatta bygder kom statsmakternas beslut om byggande av Inlandsbanan samt

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 4 saml. 22 häft. (Nr 55—56.)

planerandet av vissa tvärbanor genom övre Norrland som en händelse, spridande glädje och tillfredsställelse efter flera års agitation och förarbetande av opinionen för dessa banors byggande. Då dessa järnvägslinjer beslutades, fastslogs emellertid samtidigt en byggnadsplan, enligt vilken byggandet skulle taga en ganska lång tidrymd. Befolkningen i dessa trakter fann sig emellertid med tålamod i detta förhållande, trots att den fått vänta så länge förut på att få sina kommunikationskrav tillgodosedda.

Nu har emellertid år från år kunnat konstateras, att man från statsmakternas sida anser sig tvingad att *ytterligare* med flera år förlänga tiden för dessa senkomna samfärdsmedels byggande och öppnande för trafik. Att sådana fördröjanden måste åstadkomma mycken förstämning och modlöshet hos denna befolkning, sedan statsmakterna en gång sent omsider ställt i utsikt för densamma öppnandet av de mycket behövligen och efterlängtade kommunikationerna vid en viss angiven tid, är helt naturligt. Uttryck för denna besvikethet ha också framförts från flera håll bland befolkningen.

Men samtidigt har man också från samma håll framfört en vördsam framställning om att få någon ersättning för nämnda försening, och har man därvidlag hemställt om att en redan förut av riksdagen beslutad tvärbana, nämligen linjen Jörn—Gubblijaure skulle få påbörjas något tidigare än vad som förut planerats, så att åtminstone en del av dessa i kommunikationshänseende tillbakasatta trakter, nämligen det tämligen stora Arvidsjaur kyrkosamhälle och trakten däromkring, skulle kunna få inom rimlig tid anknytning med statsbanan.

Ett autentiskt och representativt uttryck för denna opinion från en befolkning, som så länge fått se sina framställningar om kommunikationers erhållande skjutas allt längre på framtiden, har framkommit i en skrivelse till regeringen från landshövdingen i länet, herr G. Malm, (se sidorna 210—211 i bilagan till 1920 års statsverksproposition: utgifter för kapitalökning.)

I den nämnda inlagan framhålles särskilt, att kristiden, som verkat hårt tryckande över hela landet, i Norrbottens järnväglösa bygder övat ett särskilt hårt tryck genom de ofantligt ökade landsvägsfrakterna för såväl personer som gods. Under sådana förhållanden vore det klart, att befolkningen med stark längtan emotsåge den dag, då det löfte om bättre tider, som låge i riksdagens beslut om byggande av Inlandsbanan med dess tvärbanor, komme att infrias. För alla vore dock nödvändigheten av en jämkning i den först tänkta arbetsplanen med hänsyn till de enormt stegrade arbetskostnaderna uppenbar. Vid verk-

ställande av dessa jämkningar borde man emellertid söka få fram ett program, varigenom med de minsta kostnader uppnåddes den bästa effekten, allt inom det stora programmets ram. För egen del har landshövdingen Malm kommit till den uppfattningen, att önskemålen i fråga om Inlandsbanan med dess tvärbanor för Norrbottens läns vidkommande i främsta rummet böra inriktas, *dels på framdragande av den av 1917 års riksdag beslutade tvärbanan Jörn—Gubblijaure i första hand samt så snabbt som möjligt till Arvidsjaurs kyrkoby, och dels fortsättande snarast möjligt av Inlandsbanan från Porjus till Jokkmokks kyrkoplats.*

Genom att bygga tvärbana från Jörn till Arvidsjaurs kyrkoby skulle nämligen, enligt vad landshövdingen Malm vidare anför, den folkrika och synnerligen utvecklingskraftiga Arvidsjaurs kommun med en folkmängd av 7,005 innevånare bliva nöjaktigt hulpen. Då avståndet från samma kyrkoby till Avaviken endast vore cirka 2.6 mil, skulle även den ovanliggande Arjeplougs socken, vars folkmängd uppginge till 3,173 innevånare, och som till övervägande del hade sjökommunikation med Avaviken, bliva försatt i ett väsentligt bättre läge. Fortsättningen från Arvidsjaurs kyrkoby borde dock upptagas, så snart det statsfinansiella läget det medgäve. Med hänsyn till den centrala ställning Jokkmokks kyrkoplats intoge i denna Sveriges största sockens liv, vore vidare Inlandsbanans fortsättande till denna ort en angelägenhet av största betydelse, och skulle därigenom socknens behov av järnvägsförbindelser tills vidare kunna anses fyllt.

Samtidigt har även en framställning insänts, dels till Kungl. Maj:t, dels till länsrepresentanterna i riksdagen från Arvidsjaurs sockens järnvägskommitté, bestående av ett flertal ledande män inom kommunen. I nämnda framställning framföres en värdsam begäran om anvisande av medel till renstakning av tvärbanan Jörn—Gubblijaure under innevarande år samt till påbörjande av banan likaledes under detta år.

I skrivelsen påpekas bland annat, att »under den senaste tiden en ej obetydlig sänkning av arbetsprisen ägt rum och att god tillgång på arbetskraft synes vara att påräkna». Vidare framhålles även, att en snar lösning av denna fråga nämligen byggandet av tvärbanan Jörn—Gubblijaure för Arvidsjaurs socken är av allra största betydelse.

»De motiv som förut av statsmyndigheterna och andra anförts för denna tvärbanas snara påbörjande», säges det vidare i skrivelsen, »förefinnas alltjämt, och ju längre det dröjer, innan arbetena igångsättas, desto mer trängande blir behovet av banan. Inom Arvidsjaurs socken har uppgjorts en plan för anläggande av ett omfattande vägnät. För

att emellertid vägarbetena skola kunna med kraft påbörjas, fordras det, att järnvägslinjen är till sitt läge bestämd, och är detta av särskild vikt för sträckan Arvidsjaur—Gubblijaure. Här är nämligen en landsväg till socknens övre delar under byggnad, och måste arbetena avstanna med innevarande år, om järnvägslinjen icke blir renstakad och stationer och hållplatser till sina lägen exakt bestämda. Många och betydelsefulla arbeten såväl för kommunen som för statsskogarna vänta endast på järnvägen för att komma till utförande.

Några tvistigheter om linjens sträckning finnas icke.»

Det framgår alltså av denna skrivelse, att, om banan ej nu påbörjas eller åtminstone slutstakas, åstadkommas minskade arbetstillfällen ej blott direkt genom att banbyggandet ej kommer i gång utan även indirekt därigenom att betydliga vägarbeten ej kunna fullföljas.

Det finnes säkerligen en hel del andra skäl, som även skulle kunna anföras till förmån för påbörjande av den redan beslutade järnvägen i enlighet med ovannämnda framställning. Här kan t. ex. anföras, att staten äger cirka 70 procent av skogsmarken inom banans trafikområde, och att dessa områden först kunna tillgodogöras på ett tillfredsställande sätt, sedan banan byggts. Ävenså kan framhållas, att Arvidsjaur omfattar mycket betydande odlingsbar mark, cirka 28,300 hektar, varav bortåt hälften av mycket godartad beskaffenhet. Här ligger också Lapplands största jordbrukssamhälle vid Glommersträsk — allt förhållanden, som påpekades i den motion, som vid 1919 års riksdag (nr 92 i första kammaren och 207 i andra kammaren) väcktes med begäran om ett tidigare påbörjande av banans byggande.

Detta är enligt vårt förmenande några av de skäl, som tala för ett bifall till framställningen om ett tidigare påbörjande av banan Jörn—Gubblijaure.

Men även den här ovan relaterade framställningen om ett bättre tillgodoseende av anslagsverksamheten till *Inlandsbanans fortsatta byggande* (linjen från Volgsjön till Gällivare) förtjänar enligt vårt förmenande, att man ej undanskjuter densamma.

Som förut påpekats, ha redan förut i följd av regeringens och riksdagens avprutningar å anslagen för banbyggandet i dessa trakter en förskjutning i den ursprungliga byggnadsplanen och ett försenande av järnvägsbyggandet åstadkommits. Så t. ex. föreslog järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t skulle av 1918 års riksdag för banbygget Volgsjön—Gällivare begära 11,750,000 kronor. Riksdagen nedprutade emellertid detta belopp på regeringens förslag till 5,900,000 kronor, vilket

naturligtvis måste innebära ett mycket betydligt försenande av byggandet.

Med avseende på anslagsframställningen till 1919 års riksdag framhöll järnvägsstyrelsen, att 8,100,000 kronor skulle vara en lämplig summa, om järnvägsbyggandet skulle kunna i någorlunda tillfredsställande takt fullföljas. Men då varken järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t vågade sig på att med hänsyn till den tryckta ekonomien föreslå något anslag, blev ej heller något sådant beviljat av 1919 års riksdag. Alltså återigen ett fördröjande av järnvägens byggande!

Slutligen framgår av statsverkspropositionen till innevarande riksdag, att järnvägsstyrelsen föreslagit, att ett anslag av 8,900,000 kronor borde beviljas för banbygget i fråga, varav 1,900,000 kronor å tilläggsstat för innevarande år. I det sammanhanget gör järnvägsstyrelsen den säkerligen välbefogade anmärkningen, att detta belopp med hänsyn till penningvärdets fall i alla fall ej på långt när motsvarar det belopp av 4,800,000 kronor, som skulle erfordras för år 1921 enligt den ursprungliga byggnadsplanen — alltså järnvägsstyrelsens anslagskrav innebär redan den ett ytterligare försenande av banans byggande. Järnvägsstyrelsen påpekar emellertid, att med ett sådant anslag skulle vinnas, att ungefärligen samma arbetsstyrka, som för närvarande sysselsättes vid banbyggnaden i fråga, skulle kunna kvarhållas även nästkommande år. Kungl. Maj:t har emellertid i framställningen till innevarande års riksdag nedsatt beloppet till 5,300,000 kronor, vilket väl torde komma att innebära, att en betydande del av arbetsstyrkan måste avskedas och därmed öka den arbetslöshet som kan befaras.

Med en sådan anslagspolitik som den här refererade har, som sagt, en försening med flera år av banans byggande åstadkommits, och detta försenande av banbygget synes ha tendens att för varje år bli allt mer omfattande.

Bifalles nu regeringens nedprutning, sådan den kommit till synes i det föreliggande förslaget, framskjutes än ytterligare tiden för banans öppnande. Av de skäl som ovan anförts synes, att ett sådant ytterligare uppskjutande är ett oskäligt tillbakasettande av de kommunikationsfattiga bygder, som det här är fråga om.

Från dessa utgångspunkter komma vi att här nedan göra ett yrkande om, att åtminstone den summa, som av kungl. järnvägsstyrelsen föreslagits för banbygget i fråga, blir beviljat. Vi erkänna visserligen till fullo, att regeringen kan ha svårigheter att anskaffa lånemedel för ändamålet. Vi ha därför icke tänkt oss, att det skall vara nödvändigt,

att *hela* den anslagsökning, som vi ifrågasätta, skall öka statens upplåning.

Vi anse, att det icke skulle vara en orimlig begäran, om vederbörande utskott vid behandlingen av denna fråga grundligt undersökte, om det ej bland anslagskraven under »utgifterna för kapitalökning» finnes några som lättare kunde minskas eller nedsättas. Bland dylika anslag synes i första hand det kunna ifrågasättas, som om anslagen för byggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebo över Hallsberg till Laxå, 1 miljon kronor, samt anslaget till dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, 1.5 miljoner kronor, ävensom anslaget till omläggningen av linjen Kålleröd—Lindome 600,000 kronor, allt på 1921 års stat, eller tillsammans 3.1 miljoner kronor — och kanske även en del andra anslag av liknande art på staten för år 1921 och tilläggsstaten för år 1920 — vore mindre brådskande att tillgodose. Genom ett sådant förmodande uttala vi oss givetvis ej alls rörande *behövligheten* av dessa anslag. Men vi våga däremot det antagandet, att den nuvarande minskade trafiken kan i någon mån motivera en viss återhållsamhet på detta område, på samma gång som vi uttala, att det måste vara ett rimligt påstående, att byggandet av en *enspårig* järnväg i en trakt, som *fullständigt* saknar kommunikationer, i allmänhet måste anses som en mera brådskande angelägenhet än åstadkommandet av ytterligare ett järnvägsspår i en trakt, som dock redan äger järnvägskommunikationer, vilka t. o. m. under den mycket forcerade trafiken under vissa av krigsåren kunnat, trots en-spårigheten, frakta på ett någorlunda tillfredsställande sätt de mängder av gods och resande, som framforslats.

Under uttalande, att ett sådant inhiberande av byggandet av dubbelspår icke kan anses som ett tillbakasättande av de trakter, som skulle förses med dubbelspår — dubbelspårens tillvaro, motiveras nämligen, såvitt vi kunna förstå, mera med hänsyn till *genomgångs*trafiken än till *lokal*trafiken — vilja vi alltså ifrågasätta, att riksdagen utökar anslaget till statsbanan från Volgsjön till Gällivare till det belopp, som av järnvägsstyrelsen föreslagits, samt att ett anslag även gives för renstakning m. m. av linjen Jörn—Arvidsjaur av bandelen Jörn—Gubblijaure.

Under påpekande att yrkandet om anslag till järnvägslinjen Jörn—Gubblijaure kommer att framställas i särskild motion, vilja vi här inskränka oss till att göra framställning om anslag till statsbanan från Volgsjön till Gällivare och vilja därvidlag hemställa, att av detta anslag så stor del i år användes för övre delen av banan, att linjen från Gällivare till Jokkmokk fortast möjligt blir färdig.

Vi hemställa alltså,

att riksdagen måtte till fortsättande av Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare anslå ett reservationsanslag av 8,900,000 kronor varav 1,900,000 kronor måtte anslås å tilläggsstaten för år 1920 och 7,000,000 kronor å staten för år 1921, samt att så stor del av dessa summor får användas till linjen Gällivare—Jokkmokk, att denna linje fortast möjligt kan öppnas för trafik.

Stockholm den 17 januari 1920.

Ernst Hage.

Linus Lundström.

P. Alb. Bäckman.

O. W. Lövgren.
