

Nr 63.

Av herr **Rosén**, om anslag till byggande av järnväg från Hällnäs till Stensele.

På tilläggsstat för år 1922 begär Kungl. Maj:t ett högst betydande anslag för beredande av nödhjälpsarbeten och arbetslöshetsunderstöd.

Enighet torde råda därom att arbetslöshetsunderstöd endast i nödfall bör utgå och att arbetstillfällen bära i största möjliga utsträckning beredas. Det är emellertid icke likgiltigt, vad slags arbeten som anordnas. I första hand synas sådana arbeten bära igångsättas, som förr eller senare skola komma till utförande, och företrädesvis sådana, vilka redan äro beslutade.

1917 års riksdag beslöt, att åtskilliga järnvägsbyggnader skulle komma till utförande. Riksdagen fann bl. a., att en tvärbana från norra stambanan över Lycksele till inlandsbanan vore »väl motiverad» och beslöt, att en sådan bana skulle anläggas. Detta arbete har också påbörjats, men på grund av de knappt tillräckliga anslag, som sedermera beviljats, har byggnadstiden väsentligt förskjutits. I årets statsverksproposition lämnas till och med den frågan öppen, huruvida bandelen Lycksele—Stensele bör byggas nu omedelbart eller om ett avbrott skall göras i Lycksele.

Härvidlag torde bära erinras därom, att Umeå stad åtagit sig att utföra hamnanläggning vid Holmsund, vilket åtagande utgjorde statsmakternas villkor för byggande av statsbanan Umeå—Holmsund. Då stadsfullmäktige åtog sig fullgörandet av detta villkor, förelåg beslutet om byggande av den tvärbana från Hällnäs till Stensele, som skulle förbinda norra stambanan med inlandsbanan. Hamnen är redan färdig, utom i avseende å nödiga husbyggnader.

Kostnaden är redan uppe i 1,200,000 kronor och ökas genom återstående byggnader till 1,500,000 kronor. Givetvis hade Umeå stad icke kunnat åtaga sig utförandet av ifrågasatt anläggning, därest stadsfullmäktige kunnat tänka sig, att statsmakterna skulle icke blott försena tvärbanebygget utan även ifrågasätta, att ändpunkten tillsvidare skulle bli Lycksele, varigenom trafiken på lappmarken skulle tvingas att taga vägen över någon annan hamn. Ett så dyrbart företag som hamnen i Holmsund kan nämligen icke finansieras, om ej över hamnen kommer att förmedlas trafik upp till de inre delarna av Västerbottens län och inlandsbanan. Om järnvägsbygget nu avbrytes i Lycksele, skulle detta sålunda medföra mycket stora svårigheter för Umeå stad.

En annan synpunkt, som även förtjänar beaktande, är den att stora delar av Västerbottens lappmark genom inlandsbanans framdragande före den ifrågasatt tvärbanan antingen redan gått förlorade eller komma att gå förlorade såsom handelsområden för Umeå, dit de av ålder haft sina affärsförbindelser. Denna synpunkt rörande handelsförbindelserna framhölls också starkt i de utlåtanden från myndigheter, som lågo till grund för riksdagsbeslutet år 1917 om byggande av statsbanan Hällnäs—Stensele.

Även för den omfattande kolonisationen, som staten bedriver i de trakter, vilka skulle genomlöpas av den beslutade tvärbanan, är banans utförande av stor vikt liksom också för ett rationellt utnyttjande av andra naturtillgångar, särskilt skogen, av vilken staten under årtionden skördat oerhörda belopp. Det är ingen obillig begäran, att en något större del av statsinkomsterna från Västerbottens lappmarksskogar än hittills nedlägges i dessa trakter i syfte att göra förhållandena för den därstädes bosatta befolkningen dragligare. Som exempel på, att jordbruket i ifrågasatt bygder icke är så dåligt som man i allmänhet föreställer sig, bör det i detta sammanhang omnämnas, att vid i år verkställd beredning till fastighetstaxering, jordbruksjorden inom Västerbottens län uppskattats avsevärt högre än i Östergötlands och åtskilliga andra län i södra och mellersta Sverige. Då så är förhållandet, anser den jordbrukande befolkningen med full rätt, att den kan hava anspråk på en snabbare utveckling av kommunikationsväsendet än hittills varit fallet. Av järnvägsstyrelsens meddelande till statsrevisorerna framgår, att anslagen till nya järnvägsbyggnader under senare år av-

sevärt minskats, om hänsyn tages till penningvärdets fall. Detta har skett, samtidigt som statens inkomster från skogarna i Norrland varit högre än någonsin.

Då så starka skäl talat för denna banas tillkomst, att statsmakterna redan år 1917 ansågo sig böra fatta beslut därom, synes all anledning föreligga att ej minst för beredande av arbetstillgång påskynda banans fullbordande.

Uppenbart är, att öppnandet av nya trafikleder kommer att öka trafiken på stambanan. Härförutom torde böra uppmärksammas, att postverkets betydande omkostnader för de långa landsvägstransporterna komma att minskas i den mån nya banor komma till stånd, att statens avsevärda utgifter för tjänstemäns resor komma att nedbringas och att skatteinkomsterna komma att ökas genom den ökade bebyggelse som järnvägarna främja. Tages hänsyn till alla dessa omständigheter, måste det vara tydligt att ett forcerat järnvägsbygge är ett verkligt produktivt arbete. Tydligt är, att det är oekonomiskt att låta ett järnvägsbygge alltför mycket dragas ut på tiden. Detta har järnvägsstyrelsen mer än en gång framhållit vid sina anslags-
askanden för nya järnvägsbyggnader, men Kungl. Maj:t och riksdagen synas icke hava beaktat denna fråga.

Även andra skäl tala för ändamålsenligheten av att öka anslagen för järnvägsbyggnader och minska anslaget för nödhjälpsarbeten. Sålunda måste ju vid nödhjälpsarbeten i stor utsträckning anställas befäl och inköpas materiel m. m. Vid våra järnvägsbyggnader finnes redan både kunnigt befäl och erforderlig arbetsmateriel. Man kan alltså utvinna betydligt större resultat av anslag till redan i gång varande företag, där ökade arbetskrafter utan olägenhet kunna mottagas, än genom att öppna nya arbetsställen, vilket alltid kräver stora omkostnader för förberedande åtgärder och organisation samt anställande av befäl.

Vid järnvägsbyggnader användas som bekant arbetare från vitt skilda håll i landet. Genom bedrivande av detta och andra byggen i större skala skulle därför arbetslösa även från andra håll dragas till sådana byggnadsföretag, där de kunde påräkna sysselsättning. Antalet arbetslösa skulle alltså minskas på andra håll, där man nu sysslar med en hel del improduktiva arbeten för att arbetarna skola hava någon inkomst. Om det mindre lämpliga att använda betydande statsmedel för arbeten av sistnämnda slag borde

icke mer än en mening kunna råda. Industrien skulle även erhålla hjälp, om statsbanebyggnaderna forceras, bl. a. genom ökade beställningar å broöverbyggnader, ökad husbyggnadsverksamhet och dylikt.

På grund av det anförda får jag alltså hemställa,

att riksdagen måtte till arbetslöshetens minskande och för fullföljande av 1917 års beslut om byggande av järnväg från Hällnäs till Stensele å tilläggsstat för år 1922 anvisa 2,000,000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1922.

Gustav Rosén.
