

Nr 118.

Av herr **Hage m. fl.**, om anslag till fortsättande av inlandsbanan mellan Porjus och Jokkmokk.

Av bilaga till 1923 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, framgår beträffande järnvägsbyggnader bland annat, att Kungl. Maj:t för budgetåret 1923—1924 av riksdagen äskar ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gellivare. Detta anslag är avsett uteslutande till arbeten å inlandsbanans södra del och dess färdigställande till Storuman. Däremot har Kungl. Maj:t icke funnit sig böra begära något anslag under nyssnämnda budgetår för arbetenas fortsättande å inlandsbanans norra del söder om Porjus, utan i stället anslutit sig till den ståndpunkt järnvägsstyrelsen härutinnan uttalat, nämligen att arbetena på denna bandel tillsvidare skola avbrytas. Järnvägsstyrelsen föreslår i sin skrivelse den 8 september 1922 angående vissa banbyggnader i Norrland, att sedan de anslagsmedel, som ännu finnas tillgängliga för inlandsbanans norra del och för vilka medel utföras, huvudsakligen terrasseringsarbeten närmast söder om Stora Lule älv, arbetena å nämnda bandel tillsvidare skola nedläggas i avvaktan på utvecklingen vid gruvsamhällena samt vid Porjus och Harsprånget.

Såsom skäl för denna sin ståndpunkt har järnvägsstyrelsen anfört, att ändrade förhållanden inträtt i så måtto, att industrierna i Porjus numera äro nedlagda, varför det förut beräknade utnyttjandet av dessa trakters rika tillgångar på skogsprodukter, särskilt träkol för järnindustrien i Porjus, icke för närvarande vore att räkna med, vidare att kommunikationsförhållandena i alla händelser komme att betydligt förbättras genom den landsväg, som är under anläggning mellan Jokkmokk och Harsprånget samt slutligen att den summa av i runt tal 5,400,000 kronor, som ytterligare er-

fordras för ifrågasvarande bandels färdigbyggande, vore ett så betydande belopp, att det skulle tarvas synnerligen vägande skäl för att nu göra ett dylikt kapitalutlägg med ty åtföljande årliga driftförluster för att tillföra Jokkmokk en järnvägsförbindelse, vilken, så länge industrierna i Porjus m. fl. platser icke äro avnämre, icke heller framginge i en för ortens trafikbehov naturlig riktning.

Mot järnvägsstyrelsens framställning har överingenjören Hj. Fogelmarck anfört avvikande mening i en reservation, däri han på anförda skäl förordar arbetenas fortsättning på bandelen Porjus—Jokkmokk, ehuru i långsammare tempo än från början avsetts, och uttalar som sin uppfattning, att järnvägsstyrelsen bort hemställa om ett anslag för budgetåret 1923—1924 av 700,000 kronor för inlandsbanans norra del.

I samma riktning som överingenjören Fogelmarck har statens järnvägsbyggnaders ingenjörsförening yttrat sig i en skrivelse till Kungl. Maj:t och i denna skrivelses innehåll har tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader instämt. Med Fogelmarck ha även länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län i huvudsak instämt, varförutom jämväl Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare samt Jokkmokks sockens järnvägskommitté hemställt om anslag till banbygget Porjus—Jokkmokk.

De skäl som av järnvägsstyrelsen anförts för inställande av arbetena vid berörda banbygge kunna näppeligen anses vara av den styrka, att de uppväga de skäl, som tala för ett fortsättande därav. Att den ekonomiska depressionen förorsakat ett nedläggande av industrierna vid Porjus är visserligen ett förhållande som med rätta skulle utöva ett starkt, återhållande inflytande på förevarande kommunikationsfråga, om man skulle finna sig nödsakad att se frågan uteslutande ur den för tillfället rådande stagnationens synpunkt. Men denna fråga måste ställas under längre sikt än ögonblickets.

Då banbygget fram till Jokkmokk icke lärer kunna beräknas färdigställt tidigare än efter fem år, kunna under tiden stora förändringar på det ekonomiska området ha inträffat och skapat goda möjligheter för järnindustriens och andra industriernas upptagande vid Porjus. En sådan utveckling är icke blott tänkbar utan även sannolik. Men om så sker måste det ovillkorligen vara en given fördel att ha banan färdig, när de bättre konjunkturerna inträffa i stället för att först då upptaga och forcera fram bygget.

Vad den omnämnda landsvägen angår, kommer den givetvis, när den en gång blir färdig, att icke oväsentligt underlätta förbindelsen mellan

Jokkmokk och Porjus, men någon verklig ersättning för en järnväg kan den ej bliva. I övrigt är det rätt betecknande för den uppfattning man på sina håll hyser angående vad den norrländska befolkningen anses böra nöja sig med, då järnvägsstyrelsen betecknat denna väg som »en för norrländska förhållanden ej alltför lång landsvägsförbindelse». Den blir dock drygt fem mil lång, ett avstånd som i övriga delar av landet anses ganska betydligt.

När sedan järnvägsstyrelsen talar om att det kapitalutlägg som kräves för byggets fullbordande är alltför betydande för att det nu skulle göras, måste erinras därom att det icke ifrågasättes, att detta kapitalutlägg skall ske omedelbart på en gång, utan att det skall fördelas i smärre poster under en följd av år. Den förlust i årliga driftkostnader, som av styrelsen befaras, kan icke heller inträda genast. Måhända kunde till och med, när driften på banan vore färdig att upptagas, förhållandena hava ändrat sig så att någon driftförlust icke behövde ifrågakomma, åtminstone icke någon avsevärd sådan.

Om sålunda starka invändningar kunna göras mot den motivering järnvägsstyrelsen anfört, finnas även mycket vägande positiva skäl att anföra till stöd för den uppfattningen, att arbetet på den ifrågavarande bandelen icke bör avbrytas. Det är här fråga om ett banbyggnadsföretag, på vilket redan ett icke ringa arbete blivit nedlagt, bland annat på en dyrbar brobyggnad över Stora Lule älv, och där en arbetsstyrka redan finnes anställd, vilken nu börjat vänja sig vid och växa in i de säregna och svåra förhållandena, som råda däruppe i ödebygden. De gifta ha tagit sina familjer dit-upp och många t. o. m. skaffat sig egna bostäder vid Harsprånget i förhoppning att under en följd av år kunna beräkna att få arbetsförtjänst i trakten. Skulle nu arbetena nedläggas vid järnvägsbygget liksom fallet blir vid kraftstationsbygget i Harsprånget, komme detta att på ett synnerligen kämbart sätt gå ut över därvarande arbetare och medföra ytterst betänkliga följder för dem. Den arbetslöshet, som därav skulle förorsakas, måste komma att verka så mycket svårare, som arbetarna här med sina familjer befinna sig i en avlägsen ödebygd, där de icke kunna påräkna något av det stöd och den hjälp av medmänniskor, som på centralare belägna och folkrika orter alltid kunna erbjuda sig. Med den allmänna arbetslöshet, som fortfarande råder i landet, bleve det säkerligen icke heller möjligt för dem att annorstädes vinna någon anställning under den närmaste framtiden. Antingen bleve de hänvisade till att söka fattigvård av kommunen eller också måste staten bereda dem nödhjälpsarbete eller understöd. I förra fallet

skulle en redan hårt betungad lappmarkskommun ytterligare betungas med utgifter för en arbetspersonal, som staten för sina arbeten dragit ditupp men sedan lämnat i sticket. Ett sådant förfarande mot kommunen vore knappast försvarligt.

I senare fallet bleve den besparing i utgifter, som staten skulle göra genom arbetenas nedläggande vid banbygget, endast illusorisk, under det att den arbetsprodukt, dessa arbetare komme att prestera, bleve sannolikt till mindre gagn för det allmänna eller kanske ingen alls. Överingenjören Fogelmarck har utan gensägelse fullkomligt rätt, när han rörande det ifrågasatta inställandet av arbetena vid vissa banbyggnader yttrar: »Man kan ju då också fråga sig, om den åtgärden är den ur allmän synpunkt riktiga, att dessa banbyggnadsarbeten nedläggas och därmed arbetslösheten ökas samtidigt som arbetstillfällena måste sökas, som kanske ur nyttans synpunkt äro mindre värda än nämnda banbyggnadsarbeten, vilka dock statsmakterna, ehuru medvetna om att banföretagen icke åtminstone på många år skulle medföra någon direkt ekonomisk vinning, funnit ur andra synpunkter för landet av det värde, att de borde komma till utförande under en jämförelsevis kort tidpunkt.» Dessa ord synas i särskild grad tillämpliga beträffande bandelen Porjus—Jokkmokk. Härutöver kan även framhållas, att en del av de kostnader, som redan nedlagts på banan, skulle vara bortkastade, om arbetet nu nedlägges dels på grund därav att de utförda arbetena komme att delvis förfalla under den tid arbetet låge nere dels ock genom den skada arbetsredskap och materiel otvivelaktigt skulle taga, i den mån den icke rent av komme att förfaras.

I sitt anförande till statsrådsprotokollet antyder visserligen vederbörande departementschef, att det under vissa förutsättningar torde få tagas i övervägande, huruvida nödhjälpsarbeten böra anordnas på några av de bandelar, till vilka fortsatta anslag icke äskats, men detta uttalande är alltför hypotetiskt och obestämt för att kunna trygga fortgången av arbetet på denna bandel.

Det bör starkt betonas, att en järnväg på den här ifrågavarande sträckan, utom att den är så ytterst behöflig såsom utfartsled för Jokkmokk och såsom förbindelseled mellan det redan ganska betydliga Porjussamhället och Jokkmokks kyrkoby, skulle bli en kraftig hävstång till uppsving för hela orten och medföra förbättrade villkor för den därstädes bosatta befolkningen, vilken hittills fått taga sig fram under svåra och bekymmersamma förhållanden. Enligt uppgift av Jokkmokks sockens järnvägskommitté berör banan byar, vilka hava ett sammanräknat skattetal av 1748/64 mantal, eller nära

en tredjedel av socknens skattetal, fördelat på 89 brukare. »Såväl de nu odlade arealerna som kreaturstammen inom dessa byar kommer så småningom att mångdubblas», säger kommittén, »när järnvägen når oss, vilken också måste ske, om vi skola bestå i kampen för tillvaron.»

Samma kommitté påpekar, att banan sedan den uppnått Ligga-platån genomlöper vidsträckta odlingsmarker, som sträcka sig fram ända till Vajkijaur och bestå av lättodlade myrmarker till så betydande areal, att minst två stora byar där kunna få mer än nog odlingsmark tätt intill och högst 6 kilometer från banan.

För tillförseln av jordbruks- och ladugårdsprodukter till Porjus blir denna bana av stort värde. Under nuvarande förhållanden måste Porjus samhälle förse sig med sitt behov av mjölk, nötkött och potatis m. m. ända ned ifrån landsbygden kring Luleå, men sedan den här ifrågavarande bandelen blir färdig kunna dessa produkter fås på mycket närmare håll från jordbrukare i Jokkmokks socken. Även de stora malmfälten skulle kunna till en del bli försedda med livsmedel därifrån. Detta skulle lända till stor åtnad för både producenter och konsumenter på denna ort.

Beträffande ytterligare skäl, som kunna andragas till förmån för arbetets oavbrutna fortgång vid denna bana, hänvisas till vad i ärendet anförts dels av överingenjören Fogelmarck, dels av statens järnvägsbyggnaders ingenjörsförening och Jokkmokks sockens järnvägskommitté m. fl., dels ock av chefen för generalstaben, vilken sistnämnde av militära skäl framhåller vikten av inlandsbanans färdigställande inom rimlig tid.

Det statsfinansiella läget är för ögonblicket visserligen sådant, att den största möjliga inskränkning i statsutgifterna är en bjudande nödvändighet. Men det finnes vissa fall, där en skenbar besparing snarare kan bli en förlust än en vinst för staten.

På skäl som härovan anförts torde detta banbygge med rätta kunna räknas dit.

En annan sak är att man på grund av den ansträngda budgeten måste inskränka sig till ett väsentligt långsammare tempo i byggandet än under normalare förhållanden kunnat ske och att följaktligen icke så stort anslag kan beräknas för ändamålet, som önskvärt varit. Det belopp som av överingenjören Fogelmarck föreslagits för budgetåret 1923—1924 eller 700,000 kronor synes under förhandenvarande förhållanden vara väl avvägt och detta även med nödig hänsyn tagen till vad staten torde kunna komma ut med att för närvarande anslå för ändamålet.

Med hänvisning till vad sålunda anförts få vi hemställa,
 att riksdagen måtte för fortsättande av arbetena
 å inlandsbanan mellan Porjus och Jokkmokk för bud-
 getåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av
 700,000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1923.

Ernst Hage.

J. P. Dahlén.

Rob. Samuelsson.

N. E. Nilsson.

Linus Lundström.

O. W. Lövgren.

K. Bergström.

W. Bäckström.