

Nr 45.

Ankom till riksdagens kansli den 13 april 1923 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till vissa järnvägsbyggnader i Norrland jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

1:o) Uti den till riksdagen den 8 januari 1923 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen (punkt 18) att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet sid. 49—64.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 86, av herr *G. Rosén m. fl.* och den andra inom andra kammaren, nr 101, av herr *W. Bäckström m. fl.*, har hemställts, bl. a., att riksdagen måtte besluta att för fortsättning av arbetena å inlandsbanan, södra delen, jämväl norrut från Storuman, för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,600,000 kronor.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 88, av herr *O. Bergqvist m. fl.* och den andra inom andra kammaren, nr 118, av herr *E. Hage m. fl.*, hemställts, att riksdagen måtte för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Porjus och Jokkmokk för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sina framställningar får utskottet hänvisa till motionerna.

Departementschefen anför följande: »Vid behandling nästlidet år av frågan om anslag till arbetena å inlandsbanan anförde jag beträffande banans södra del, att man i första hand borde inrikta sig på banans färdigställande till Storuman samt byggande av materialväg därifrån till Blattnicksele. Huruvida banbyggnaden omedelbart skulle fortsättas från Storuman norrut eller icke vore en fråga, vartill statsmakterna lämpligen torde böra taga ståndpunkt nästkommande år, då de rådande osäkra ekonomiska förhållandena måhända kunde något stadgat sig samt större möjligheter därför föreläge att överskåda den statsfinansiella situationen. Vidkommande norra delen fann jag ingen anledning att för det dåvarande frångå den av statsmakterna år 1921 hävdade åsikt, att arbetena å denna bandel alltjämt borde fortgå.

Det torde knappast med fog kunna sägas, att sedan nästföregående år förhållandena så förbättrats, att någon större utsikt nu finnes att överblicka det ekonomiska läget. Det lärer jämväl vara ovisst, vid vilken tid så kan bliva förhållandet. Då sålunda den alltjämt osäkra statsfinansiella situationen manar till den största försiktighet vid beslutande av nya utgifter för kapitalökning, har fråga uppstått, huruvida icke banbyggnadsarbetena i övre Norrland, vilka för närvarande kräva en stor del av dessa utgifter, borde tills vidare avbrytas i avvaktan på bättre tider. Järnvägsstyrelsen har i sådant hänseende framlagt ett förslag, som går ut på att arbetena å inlandsbanan och statsbanan Hällnäs—Stensele skulle tills vidare nedläggas. Detta skulle inträffa i fråga om inlandsbanans norra del redan våren 1923, då tillgängliga medel förbrukats, beträffande nämnda banas södra del i slutet av år 1923, då järnvägen färdigställts till Storuman, samt vidkommande statsbanan Hällnäs—Stensele i slutet av år 1924, då banan blivit fullbordad till Lycksele.

Visserligen tala — och hava jämväl från flera håll anförts — många skäl för ett fortsättande, om ock i inskränkt omfattning, av ifrågavarande banbyggnadsarbeten. Vid övervägande av de olika synpunkter, som i förevarande fråga framförts, har jag emellertid under rådande förhållanden funnit statsfinansiella och järnvägsekonomiska skäl böra sättas i första rummet vid frågans prövning, och anser jag mig med hänsyn till dessa skäl nödsakad förorda, att planen för ifrågavarande banbyggnadsarbetens bedrivande — vilken plan redan nu icke kunnat följas i ursprungligen avsedd takt — ytterligare förskjutes genom arbetenas temporära nedläggande på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Därvid torde få

framhållas, att de orter, som vid ett fortsättande av banbyggnaderna inom en tämligen nära framtid skulle hava erhållit järnvägsförbindelse, likväl få möjlighet till förbättrade kommunikationsförhållanden genom de vägförbindelser, som finnas eller bliva färdigställda till dessa orter från järnvägarnas tillfälliga slutpunkter. Därest vid arbetenas successiva avbrytande arbetarna på de nuvarande bansträckorna icke skulle kunna beredas sysselsättning på annat håll, torde få tagas i övervägande, huruvida nödhjälpsarbeten böra anordnas på några av dessa bandelar. Självfallet är, att, då de ekonomiska förhållandena komma att förbättras, frågan om anslag för banbyggnadsarbetenas fortsättande i mera planerlig takt kommer att tagas under förnyat övervägande.

Samma skäl, som sålunda av mig anförts för ett tillfälligt avbrott av inlandsbanebygget och av arbetena å banan Hällnäs—Stensele, tala jämväl mot att anslag nu äskas för banan Jörn—Gubbliaure. Av skäl, järnvägsstyrelsen närmare utvecklat, anser jag det emellertid särdeles önskvärt, om arbetena å denna banbyggnad kunde under den närmaste tiden med anlitanande av nödhjälpsmedel igångsättas, därest frågan om banans sträckning icke skulle, med anledning av under senare tiden undersökta mineralfyndigheter i dessa trakter, behöva upptagas till förnyad omprövning.

För fullbordande av arbetena å inlandsbanan och banan Hällnäs—Stensele till de av mig nyss förordade avbrottpunkterna vid Storuman och Lycksele erfordras emellertid ytterligare anslag av riksdagen. Mot de av järnvägsstyrelsen för sådant ändamål föreslagna beloppen, 1,000,000 respektive 2,000,000 kronor, har jag intet annat att erinra än att anslaget till sistnämnda banbyggnad synes kunna nedsättas till 1,700,000 kronor. Beträffande detta belopp gör jag framställning längre fram.»

Enligt departementschefens förslag skulle arbetena å inlandsbanan nu tillsvidare nedläggas; beträffande den norra delen skulle detta ske redan under våren 1923 och i fråga om den södra, sedan denna bandel färdigställts till Storuman (d. v. s. i slutet av år 1923). Detta departementschefens förslag står i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens i ämnet uttalade uppfattning.

Även om utskottet givetvis icke kan förneka, att det ur rent järnvägsekonomiska synpunkter måste föranleda stor tvekan att för närvarande ytterligare betunga statens järnvägars redan förut hårt ansträngda ekonomi genom att nedlägga kapital på nya bansträckor med så inskränkta förräntningsmöjligheter som de nu ifrågavarande, bör det enligt utskottets mening vid bedömandet av förevarande fråga å andra sidan icke

*Utskottets
yttrande.*

bortses ifrån att dess avgörande i nu antydd riktning skulle framstå som ett frånträdande, åtminstone tillsvicare, av 1916 års riksdags beslut om utbyggande av inlandsbanan i hela dess längd. Särskilt med hänsyn till de berättigade förväntningar om detta besluts genomförande, som lärer kunna hysas från de av banan berörda landsdelarna, har det synts utskottet angeläget, att en dylik utgång av frågan nu undvikas.

Enligt utskottets förmenande kvarstå också alltjämt de tidigare anförda allmänna skälen för inlandsbanans fortsatta utbyggande. I detta avseende får utskottet hänvisa till vad som anförts av de i ärendet hörda båda länsstyrelserna, av vilkas yttrande framgår, att inlandsbaneföretagets fullföljande utan avbrott alltjämt anses vara en huvudförutsättning för Norrlands fortsatta kulturella och ekonomiska utveckling. Länsstyrelsen i Västerbottens län har — såsom framgår av de utskottet tillhandakomna handlingarna i ärendet — bl. a. erinrat om den livliga bebyggelse, som uppstått utmed de redan färdigställda delarna av inlandsbanan söder om Vilhelmina. Det lede icke det ringaste tvivel, har länsstyrelsen framhållit, om att så komme att bliva fallet även utefter inlandsbanans övriga del inom länet, desto mer som omkring den blivande sträckan, mellan Storuman och Sorsele, odlingsmöjligheterna vore kanske än större och än mer lovande. Gentemot ett fullföljande av Inlandsbanans del från Harsprånget över Lule älv närmast ned mot Jokkmokk har visserligen invänts, att skälen härför betydligt försvagats genom nedläggandet av järnverksdriften i Porjus, som tidigare beräknades medföra betydande träkolstransporter från de stora kronoskogarna i dessa trakter. Givetvis skulle emellertid banans fortsatta utbyggande komma att stimulera planerna på att återupptaga nämnda industriella verksamhet. I varje fall utgör banan en nödvändig förutsättning för att de stora värden, som förefinnas i dessa skogar, skola kunna med framgång exploateras.

Jämväl ur synpunkten av landets försvar anses ifrågavarande kommunikationsföretag alltjämt vara av den största betydelse. Belysande härför äro de betänkligheter, som av generalstabschefen anförts med anledning av det ifrågasatta avbrottet av företaget. I en ingående motivering har därvid påvisats, att försvaret av Norrbotten kan ur transport-synpunkt först anses säkerställt efter det en sammanhängande inre förbindelse blivit fullt utbyggd samt att vikten härav sannolikt ökades efter genomförandet av den tillämnade försvarsomorganisationen.

De fördelar ur ren arbetsorganisationssynpunkt, som stå att vinna genom att banbygget nu fortsättes, böra icke heller underskattas. Härigenom kan bland annat undvikas, att en del lag av yrkesutbildade arbetare behöva upplösas och avskedas. Beträffande särskilt möjligheterna

att åstadkomma bättre ekonomiskt resultat av ifrågavarande bandelar har föredraganden inom järnvägsstyrelsen i den av honom anförda reservationen framställt vissa erinringar, som synas utskottet värda beaktande. En del liknande synpunkter hava framkommit från statens järnvägars ingenjörsförening. Det torde vara befogat uttala en förväntan, att på de sålunda antydda vägarna skall öppnas möjlighet att nedbringa själva byggnadskostnaderna ävensom de blivande utgifterna för drift och underhåll samt alltså att kunna förminska de av järnvägsstyrelsen befarade förlusterna å dessa bandelar.

Givetvis nödvändiggöra emellertid de rådande tidsförhållandena, att vid arbetenas fullföljande iakttages en betydligt långsammare takt än som tidigare avsetts. Vad särskilt angår den närmaste tidens anslag, har utskottet från järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå införskaffat vissa upplysningar rörande förefintliga utvägar att i möjligaste mån kunna begränsa dessa. Det har därvid beträffande arbetena å Inlandsbanans södra del erinrats, att i det belopp av 1,000,000 kronor, som i propositionen under av järnvägsstyrelsen angiven förutsättning, att banbygget tillsvidare endast fullföljdes till Storuman (Stensele) äskats, inginge omkring 300,000 kronor för rullande materiel. Då emellertid med nuvarande situation någon dylik materiel icke för inlandsbanans del torde behöva köpas och det sålunda endast vore en bokföringsfråga, när banan borde påföras sin återstående andel av statsbanornas kapitalvärde för rullande materielen, torde nämnda belopp av 300,000 kronor utan olägenhet kunna avvaras för detta särskilda ändamål. Om nämnda belopp nu finge användas för själva byggnadsarbetet, skulle enligt av järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå uppgjorda beräkningar det genom höjande av den i propositionen föreslagna anslagssumman av 1,000,000 kronor till 1,700,000 kronor sannolikt bliva möjligt fortsätta arbetena såväl å norra som södra Inlandsbanan och alltså att undvika det i propositionen förutsatta avbrottet av dessa arbeten. Givetvis förutsättes härför genomförandet av vissa rätt genomgripande förenklingar i organisatoriskt avseende.

Å den norra delen torde exempelvis arbetet endast böra bedrivas å en sektion och icke såsom hittills å ett arbetsdistrikt, uppdelat å flera sektioner. Utan rullande materiel skulle på sådant sätt denna bandels fortsättande till Jokkmokk sannolikt icke kräva större anslag utöver redan anvisade än högst 5,000,000 kronor.

Beträffande södra delen av inlandsbanan skulle arbetena närmast avse ett fortsättande i långsamt tempo från Storuman (Stensele) upp till

Vindelälven. Kostnaderna för bananläggningen från Storuman norr ut till den plats, där man påträffade Vindelälven med dess landsvägsförbindelser, eller närmare bestämt Sandsele på älvens södra strand, hava beräknats till omkring 6 miljoner kronor eller något däröver.

Enligt utskottets mening bör alltså något avbrott i arbetena å inlandsbanan icke äga rum, utan torde desamma såväl å norra och södra delen böra fortgå i den begränsade omfattning, som nyss angivits, för vilket ändamål nu skulle erfordras ett förhöjande av det av Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet, 1,000,000 kronor, till 1,700,000 kronor.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förvarande förslag samt herr Roséns m. fl. och herr Bäckströms m. fl. ovannämnda motioner, i vad de avse inlandsbanan, ävensom de av herr Bergqvist m. fl. och herr Hage m. fl. i ämnet väckta motionerna, må för fortsättande av arbetena å *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor, att utgå av lånemedel.

**Statsbanan
Jörn—Gubbljåure.**

2:o) I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 89, av herr *O. Bergqvist m. fl.* och den andra inom andra kammaren, nr 117, av herr *E. Hage m. fl.*, har hemställts, att riksdagen måtte till byggande av järnvägen Jörn—Gubbljåure för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sin framställning får utskottet hänvisa till motionerna.

*Utskottets
yttrande.*

Beträffande denna 147 km. långa tvärbana, vilkens färdigställande efter fredspris beräknades draga en kostnad av över 8 miljoner kronor, vill utskottet nu endast erinra om sina vid 1921 och 1922 års riksdagar uttalade betänkligheter mot igångsättandet av ifrågavarande anläggning.

Det bör också uppmärksammas, att frågan om banans lämpliga sträckning kommit i ett förändrat läge genom de gjorda upptäckterna av vissa fyndigheter av koppar och svavelkis i dessa trakter. Dessa fyndigheters förekomst läser kunna föranleda banans dragning längre söderut, ett förhållande som icke nu torde kunna förbises.

Av sålunda anförda skäl har utskottet icke ansett sig kunna för

närvarande tillstyrka bifall till det förslag, som innefattas i de i ämnet väckta motionerna, dock utan att därmed taga ställning till spörsmålet, huruvida icke, på sätt järnvägsstyrelsen antytt, det kan befinnas nödigt och lämpligt att genom igångsättandet av vissa nödhjälpsarbeten åstadkomma ett påbörjande av anläggningen.

Utskottet hemställer alltså,

att herrar Bergqvists m. fl. och Hages m. fl. ovanberörda motioner icke må av riksdagen bifallas.

3:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen (punkt 20) att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor. **Statsbanan Hällnäs—Stensele.**

Utredningen i ärendet återfinnes under punkt 18 av statsrådsprotokollet (sid. 49—64).

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 86, av herr *G. Rosén m. fl.* och den andra inom andra kammaren, nr 101, av herr *W. Bäckström m. fl.*, har hemställts bl. a., att riksdagen måtte för fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele, utan avbrott, för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sina framställningar får utskottet hänvisa till motionerna.

1917 års riksdag har under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. beslutat anläggande bl. a. av en tvärbana från Hällnäs å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor. För bananläggningen har riksdagen sedermera för åren 1919—1922 och första halvåret 1923 anvisat tillhoppa 6,075,000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t genom beslut den 26 augusti 1921 för nödhjälpsarbeten å banan anvisat 1,000,000 kronor.

Banan är 166 km. lång, varav sträckan Hällnäs—Lycksele 63 km. och sträckan Lycksele—Stensele (Storuman) 103 km.

Järnvägsstyrelsen har nu beträffande ifrågavarande järnvägsanläggning anfört följande:

»Såsom styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921 anförde, borde enligt styrelsens uppfattning den redan i styrelsens skrivelse den 29 september 1919 skisserade planen följas för arbetenas bedrivande å nämnda bana, varigenom beräknades, att rälsläggningen på hösten 1923 skulle nå fram till bron över Ume älv vid Lycksele. För möjliggörande därav skulle för första halvåret 1923 utöver förut anvisade medel hava erfordrats ett anslag av 1,500,000 kronor,

vilket belopp emellertid av Kungl. Maj:t och riksdagen nedsattes till 1,000,000 kronor.

Styrelsen håller för sin del före, att nyssnämnda plan för banbyggnaden fortfarande bör i stort sett följas för arbetena till och med Lycksele station. Bron över Ume älv skulle alltså kunna uppmonteras vintern 1923—1924 och bandelen Hällnäs—Lycksele i slutet av år 1924 kunna öppnas för allmän trafik.

Enligt vad nu verkställda beräkningar utvisa torde för fullbordande av sistnämnda bandel utöver redan anvisade medel erfordras ett belopp av i runt tal 3,300,000 kronor, av vilket belopp dock endast 2,000,000 kronor skulle behöva anvisas för budgetåret 1923—1924 och återstoden — till avsevärd del utgörande kostnad för rullande materiell — för budgetåret 1924—1925 att vara i sin helhet tillgänglig för senare delen av år 1924.

Såsom i styrelsens ovan åberopade skrivelse den 2 september 1921 anfördes, borde också vidare prövas, huruvida banbyggnaden å sträckan Lycksele—Stensele skulle bedrivas i omedelbar anslutning med arbetena å linjen Hällnäs—Lycksele enligt ursprungliga förutsättningarna eller om banan någon tid borde med hänsyn till konjunkturerna få sin tillfälliga ändpunkt i Lycksele.

Härvidlag vill styrelsen nu för sin del göra samma uttalande i princip som beträffande fortsättningen av banbyggnaden norr om Storuman, och anser styrelsen således, att i avvaktan på konjunkturernas utveckling här ifrågavarande banbyggnad bör för någon tid avbrytas vid Lycksele. Från denna plats utgår ett vitt utgrenat vägnät, och en bana, som får sin, om ock tillfälliga slutpunkt därstädes, kan i varje fall vara av den största betydelse och nytta för berörda orters utveckling.

Styrelsen vill i detta sammanhang erinra om styrelsens yttrande redan i ett tidigare skede av dessa frågors behandling, att om av statsekonomiska skäl en begränsning av byggnadsplanen för inlandsbanan och tvärbanorna bleve oundgängligen nödvändig, detta syfte lämpligen kunde tillgodoses genom utsträckning av tiden för byggnadsplanens genomförande, varvid bandelen Lycksele—Stensele, såsom den ur ekonomisk synpunkt minst bärkraftiga, syntes styrelsen kunna sättas såsom sista led i byggnadsplanen.»

Mot järnvägsstyrelsens sålunda uttalade uppfattning, att ifrågavarande banbyggnad tillsvidare borde avbrytas vid Lycksele, har avvikande mening anförts av överingenjören Hj. Fogelmarck.

Departementschefen har anslutit sig till järnvägsstyrelsens åsikt, att banbygget temporärt borde avbrytas vid Lycksele. Beträffande anslagsbeloppet för budgetåret 1923—1924 har departementschefen ansett detta kunna reduceras från av järnvägsstyrelsen föreslagna 2,000,000 kronor till 1,700,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Enligt vad utskottet vid sin omprövning av ärendet inhämtat, synes det av Kungl. Maj:t äskade beloppet, 1,700,000 kronor, tillfyllest för att möjliggöra arbetenas bedrivande i sådan utsträckning, att hela sträckan Hällnäs—Lycksele hunne räsläggas vintern 1923—1924. Med sålunda tillgängliga medel torde också arbetena kunna fortgå under så lång

tid, att något anslag för arbetenas utsträckande ovanför Lycksele mot Stensele icke behöver beviljas förrän vid 1924 års riksdag. Någon omprövning av frågan, huruvida arbetena tillsvidare skola avbrytas vid Lycksele, synes alltså icke påkallas vid innevarande riksdag. Utskottet anser sig därför böra tillstyrka, att med avgörandet av sistnämnda fråga må anstå till 1924 års riksdag samt att i avvaktan härpå nu beviljas det av Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet, 1,700,000 kronor.

Utskottet hemställer,

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag, må till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor, att utgå av lånemedel,

b) att de av herr Rosén m. fl. och herr Bäckström m. fl. i ämnet väckta motionerna, i vad samma motioner avse statsbanan Hällnäs—Stensele, må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 13 april 1923.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, C. J. G. Swartz, N. A. Nilsson i Kabbarp, J. Nilsson i Skottlandshus, H. F. Lamm, O. U. B. Olsson, J. L. Widell, C. G. Ekman, J. Nilsson i Malmö, O. Bergqvist och K. E. Andersson i Eliantorp samt
från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, K. V. Rydén, O. H:son Waldén, P. Nilsson i Bonarp, C. R. Jansson i Falun, O. Olsson i Kullenbergstorp, S. Bengtsson i Norup, J. D. Norman, L. J. Carlsson-Frosterud, A. A. Törnkvist i Karlskrona, P. M. Olsson i Blådinge och J. Olofsson i Digernäs.

Reservationer:

vid *punkt 2* (statsbanan, Jörn—Gubbliaure) av herr O. Bergqvist, vilken ansett, att utskottet bort tillstyrka de i ämnet väckta motionerna;
vid *punkt 3* (statsbanan Hällnäs—Stensele) av herr O. Bergqvist, vilken ansett, att utskottet bort tillstyrka de i ämnet väckta motionerna.