

Nr 91.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1924 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anvisande av medel till vissa statens järnvägsbyggnader i Norrland jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

1:o) Uti den till riksdagen den 2 januari 1924 avlåtna propositionen (nr 1) Statsbanan
Jörn—Gubbljåure. angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1924—1925 har Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag föreslagit riksdagen (punkt 20 av förenämnda statsrådsprotokoll) att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubbljåure för budgetåret 1924—1925 beräkna ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 29 februari 1924 avlåten proposition, nr 76, vilken för förberedande behandling hänvisats till statsutskottet, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubbljåure för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Beträffande utredningen i ämnet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet för den 29 februari 1924.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts sistnämnda förslag har utskottet till behandling förehåft följande motioner nämligen, inom första kammaren, nr 260 av herr G. Rosén och nr 265 av greve G. Lagerbjelke samt, inom andra kammaren, nr 412 av herr E. Hage m. fl. och nr 414 av herr E. Nylander.

Herr Rosén har i sin motion hemställt, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition, nr 76, måtte besluta, att för anläggning av en statsbana Bastuträsk—Glommerträsk—Arvidsjaur för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Bihang till riksdagens protokoll 1924. 6 saml. 47 häft. (Nr 91—92.) 1

I de av herrar greve *Lagerbjelke* och *Nylander* väckta motionerna har sammanstående hemställts, att riksdagen måtte besluta att med avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 76, bevilja ett reservationsanslag av 500,000 kronor för påbörjande av en bana från trakten av Bastuträsk station å norra stambanan till Bjurfors, *ävensom* att utredning måtte verkställas rörande den lämpligaste sträckningen av en fortsatt bana från Bjurfors eventuellt fram till Arvidsjaur eller någon plats vid sjön Storavan och att därvid bland annat prövas den av Norsjö och Malå kommuner föreslagna sträckningen Bjurfors—Mensträsk—Rackejaur—Arvidsjaur.

Därest riksdagen ej skulle vilja besluta påbörjandet av järnvägen Bastuträsk—Bjurfors, hemställles, att Kungl. Maj:ts proposition om anslag för påbörjande av banan Jörn—Arvidsjaur avslås och att frågan om ifrågavarade tvärbanors sträckning underkastas förnyad *allsidig* prövning.

I den av herr *Hage m. fl.* väckta motionen har hemställts, att riksdagen för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 måtte anvisa ett reservationsanslag av 1 miljon kronor.

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

Departementschefen har för egen del i ärendet anfört följande:

»De fyndigheter inom det s. k. Skelleftefältet, som under de senare åren uppdagats, synas huvudsakligen innehålla sådana mineral, kopparmalm och svavelkis, vilka ej i landet i övrigt, så vitt hittills är känt, förekomma i sådan utsträckning, att det inhemska behovet därmed kan tillgodoses, varför en avsevärd import därav från utlandet äger rum. Det skulle därför vara av stor betydelse ej blott för den svenska industri, som för sin tillverkning använder svavel och svavelkis, utan jämväl för landet i dess helhet, om genom ifrågavarande malmfyndigheters utnyttjande behovet av koppar och svavel kunde i större utsträckning än nu tillgodoses inom landet och sålunda införseln härav nedbringas. Jämväl för staten såsom delägare i flera av fyndigheterna skulle ett sådant utnyttjande kunna bli av direkt ekonomiskt intresse. För att möjliggöra detta skulle emellertid erfordras, att fyndigheterna genom anläggning av järnväg sattes i förbindelse med det övriga järnvägsnätet. Järnvägsstyrelsen, som i sådant syfte verkställt en undersökning angående förändrad sträckning av den närmast malmfälten belägna av de beslutade norrländska tvärbanorna, nämligen statsbanan Jörn—Gubblijaure, har för frågans lösning framlagt två alternativ. Enligt alternativ I skulle bandelen Jörn—Arvidsjaur av berörda statsbana byggas i redan beslutad sträckning och sedermera, när ifrågavarande malmfyndigheter visas kunna med fördel utnyttjas, en särskild bana anläggas från Bastuträsk till malmfyndigheterna inom Malånsgruppen och i mån av behov vidare västerut. Alternativet II innebär förändring av sträckningen av oförmälda statsbana sålunda, att densamma i stället för Jörn skulle få Bastuträsk såsom utgångspunkt vid norra stambanan och därifrån dragas över Örträsk, eventuellt över Mensträsk, till Glommerträsk, varifrån banan skulle följa den beslutade sträckningen till Arvidsjaur. Kostnaderna för dessa banor beräknas bli, enligt alternativ I

för sträckan Jörn—Arvidsjaur om 76 kilometer 6,500,000 kronor och för banan Bastuträsk—Örträsk om 33 kilometer 2,570,000 kronor eller sålunda för tillhopa 109 kilometer bana 9,070,000 kronor samt enligt alternativ II för banan Bastuträsk—Glommersträsk—Arvidsjaur om 110 kilometer 9,700,000 kronor eller, med sträckningen över Mensträsk, om 119 kilometer 10,600,000 kronor. Härtill skulle komma järnväg till de västligare malmfyndigheterna, enligt alternativ I såsom fortsättning av banan Bastuträsk—Örträsk och enligt alternativ II såsom grenbana från Örträsk, eventuellt från Mensträsk.

De undersökningar av ifrågavarande malmfyndigheter, som hittills verkställt, hava emellertid icke medfört sådana resultat, att man därav kan erhålla en bestämd uppfattning, huruvida fyndigheterna kunna bli föremål för brytning i större omfattning. Ännu föreligger sålunda icke någon utredning rörande brytningskostnaderna och avsättningsmöjligheterna för produkterna från berörda fyndigheter, vilka faktorer särskilt beträffande svavelkisen äro av avgörande betydelse för bedömande av frågan om fyndigheternas brytvärdighet. Med hänsyn till transportkostnaderna skulle svavelkisen tänkas kunna i konkurrens med från utlandet importerad svavelkis finna avsättning företrädesvis vid de vid Bottniska vikens kuster belägna sulfidfabrikerna. Enligt vissa från järnvägsstyrelsen infordrade utredningar skulle emellertid en verkligt betydande avsättning för Skelleftefältets svavelkis kunna vinnas endast i det fall, att den kunde tillhandahållas till sådant pris, att övergången från den nu övervägande användningen av svavel till svavelkis bleve ekonomiskt fördelaktig. Vid bedömande härav lär enligt utredningen huvudvikten böra fästas vid frågan, huruvida Skelleftefältets svavelkis kommer att i brytning ställa sig billigare eller beträffande koppar- eller svavelhalt visa sig bättre än den utländska svavelkisen. Endast i sådant fall väntades nämligen den svenska svavelkisen kunna föras i marknaden till ett sådant pris för varje därav vunnen enhet svavel, att med hänsyn till de större driftkostnader, som följa med användningen i produktionsprocessen av svavelkis i stället för svavel, full konkurrenskraft med marknadspriset å importerat rent svavel komme att ernås. Beträffande kopparmalmen torde visserligen avsättningssvårigheter icke vara att förvänta, men synes det i varje fall icke kunna bli fråga om godskvantiteter av större vikt för en malmbanas ekonomi. De hittills verkställda undersökningarna äro emellertid otillräckliga såsom grundval för bedömande av fyndigheternas betydelse.

Vid nu angivna förhållanden synes tiden ännu icke vara inne att fatta beslut om byggande i dessa trakter av en järnväg, vars sträckning i övervägande grad skulle bestämmas med hänsyn till transporten av produkter från ifrågavarande malmfyndigheter. En järnvägsförbindelse från norra stambanan upp genom malmfälten till Kristineberg med eventuell fortsättning till inlandsbanan torde sålunda för närvarande icke böra ifrågasättas. Av samma anledning synes ej heller järnvägsstyrelsens alternativ II, enligt vilket tvärbanan till Arvidsjaur skulle beröra de närmast norra stambanan belägna malmfälten, böra förverkligas. Genomförandet av detta alternativ skulle dessutom redan från början kräva ett icke obetydligt större kapitalutlägg än byggandet av båda de i alternativ I ingående bansträckorna skulle medföra, under det att vid val av alter-

nativ I anläggningen av den ena bansträckan kan uppskjutas till lämplig tidpunkt.

Då alltså förekomsten av oförmälda mineralfyndigheter icke bör vara avgörande för ifrågavarande tvärbanas sträckning, synes det icke föreligga skäl till avvikelse från riksdagens tidigare fattade beslut, enligt vilket järnvägen med utgångspunkt från Jörn skulle gå över Glommersträsk till Arvidsjaur. Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra om de gynnsamma odlingsmöjligheterna i trakten av Glommersträsk, om denna bansträckas betydelse för tillgodogörandet av särskilt statens skogar i dessa trakter och slutligen om angelägenheten av att på detta sätt uppnå närmare förbindelse med det sjösystem, som från Avaviken sträcker sig ända upp till Arjeplog och varigenom dessa trakter skulle erhålla en välbehöflig förbättring av sina kommunikationer. Det bör även anmärkas, att om tvärbanan till Arvidsjaur utginge från Bastuträsk, Jörns stationssamhälle skulle lida väsentligt avbräck i de handelsförbindelser med Arvidsjours och Arjeplogs socknar, som verksamt bidragit till samhällets utveckling. En sådan åtgärd skulle förefalla så mycket obilligare, som samhället på grund av statsmakternas tidigare åtgöranden torde hava anledning räkna med en för samhället gynnsam lösning av frågan.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag mig böra förorda, att bandelen Jörn—Arvidsjaur av tvärbanan Jörn—Gubblijaure nu påbörjas. Så snart genom ytterligare utredningar blivit ådagalagt, att malmfyndigheterna inom Skelleftefältet kunna tillgodogöras på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt och i sådan omfattning, att en särskild malmbana kan anses motiverad, lär staten — som, oavsett sin delaktighet i fyndigheterna, givetvis har intresse av att landets naturtillgångar utnyttjas, icke minst då därigenom införseln från utlandet kan nedbringas — icke underlåta att medverka härtill genom anläggandet av en järnväg från norra stambanan till berörda malmfyndigheter.

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet får tillstyrka Kungl. Maj:ts i ärendet framställda förslag. Avgörande för utskottet har därvid varit, att beslut redan föreligger om byggande av en bana från Jörn mot Gubblijaure. Att frågå ett dylikt beslut, om vars fullföljande ortsbefolkningen har välgrundad anledning att hysa förväntningar, synes utskottet icke böra ifrågakomma, åtminstone icke med mindre synnerligen tungt vägande skäl härför anföras.

Såvitt utskottet kunnat finna, hava inga dylika skäl åberopats. I väckta motioner har visserligen gjorts gällande, att de i dessa trakter gjorda upptäckterna av vissa fyndigheter av kopparmalm och svavelkis påkallade en förnyad omprövning av hithörande kommunikationsfrågor. Utan att vilja underskatta betydelsen av dessa upptäckter vill utskottet framhålla, att, såsom av departementschefen erinrats, de undersökningar av ifrågavarande malmfyndigheter, som hittills verkställts, åtminstone icke ännu medfört sådana resultat, att man därav kan erhålla en bestämd uppfattning, huruvida fyndigheterna kunna bli föremål för brytning i större omfattning.

Enligt utskottets mening bör alltså i första hand anläggas bandelen Jörn—Arvidsjaur å tvärbanan Jörn—Gubblijaure, men dessutom bör, därest efter vidare utredningar ifrågavarande malmfält visa sig med fördel kunna bearbetas, en särskild malmbana för deras exploatering komma till stånd. Det bör uppmärksammas, att kostnaderna för ett dylikt program med en 76 km, lång bana Jörn—Arvidsjaur samt en malmbana Bastuträsk—Örträsk om 33 km. skulle kräva ett anläggningskapital av sammanlagt 9,070,000 kronor. medan åter anläggningen av endast en bana från Bastuträsk över Örträsk och Glommersträsk till Arvidsjaur med en längd av 110 km. beräknats kosta 9,700,000 kronor eller ett över 600,000 kronor högre belopp.

Beträffande det av herr Hage m. fl. i väckt motion framställda yrkandet om höjning i det av Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet, får utskottet endast anförä, att utskottet icke funnit företagandet av en dylik höjning under nuvarande statsfinansiella situation kunna ifrågakomma.

Under återopande av vad utskottet sålunda anförä, får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med bifall till förevarande proposition och med avslag å de av herr Rosén, greve Lagerbjelke och herr Nylander i ämnet väckta motionerna samt herr Hages m. fl. ovanberörda motion, i vad densamma skiljer sig från Kungl. Maj:ts förslag, för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—25 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

2:o) Kungl. Maj:t har vidare i propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1924—1925 föreslagit riksdagen (punkt 19) att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor. Statsbanan
Hällnäs—
Stensele.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet sid. 66—71.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr G. Rosén m. fl. (nr 158) och den andra inom andra kammaren av herr W. Bäckström m. fl. (nr 242) har hemställts, att riksdagen måtte besluta, att till påbörjande av arbetena å järnvägen Lycksele—Stensele för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

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

Anläggandet av statsbanan Hällnäs—Stensele beslöts av 1917 års riksdag. Anläggningskostnaden beräknades till 11,150,000 kronor. Hittills hava för banan disponerats tillhopa 8,775,000 kronor.

För budgetåret 1924—1925 har järnvägsstyrelsen, som anser, att ifrågavarande banbyggnadsarbeten böra fullfulljas tillsvidare endast fram till Lycksele, för ändamålet äskat ett anslag av 600,000 kronor.

Efter att hava framhållit, hurusom det under nuvarande konjunkturer vore

omöjligt att fortsätta järnvägsbyggena i samma utsträckning som hittills samt det sålunda vore nödvändigt avgöra å vilka tidigare beslutade järnvägsföretag arbetena nu borde fullföljas, anför departementschefen beträffande förevarande förslag, bland annat, följande:

»Redan i den av järnvägsstyrelsen år 1916 framlagda planen för byggande av tvärbanor sattes den omkring 10 mil långa linjen Lycksele—Stensele såsom den ur ekonomisk synpunkt minst bärkraftiga linjen som sista led i byggnadsplanen. I propositionerna till 1916 och 1917 års riksdagar angående byggandet av tvärbanor var denna linje ej medtagen, enär den ansågs komma att beröra områden, som icke i särskild grad ägde förutsättningar för vare sig större utveckling av jordbruket eller industriellt framåtskridande. Dess egentliga betydelse låge i att den komme att utgöra en transitoled mellan inlandsbanan och norra stambanan, och ansågs det rättast och mest konsekvent att i byggnadsplanen upptaga endast de ur alla synpunkter strängt erforderliga banorna och hänskjuta till kommande tider nödiga kompletteringar av järnvägsnätet. 1917 års riksdag beslöt emellertid anläggandet av hela banan Hällnäs—Lycksele—Stensele. Samtidigt beslöts även byggandet av statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Vid övervägande av alla på frågan inverkan omständigheter har jag som nämnt funnit, att vid det avgörande, som nu är nödvändigt, järnvägen upp till Arvidsjaur bör före linjen Lycksele—Stensele komma till utförande, vilket också bäst torde motsvara statsmakternas tidigare åtgöranden samt den av frågan berörda befolkningens därpå grundade förhoppningar.

I god tid, innan banan till Arvidsjaur blir färdigbyggd, synes frågan om fortsättandet av linjen Hällnäs—Lycksele till Stensele böra företagas till förnyad prövning, därest icke omständigheterna föranleda ett tidigare upptagande av saken.»

*Utskottets
yttrande.*

Då nu utskottet går att taga ställning till förevarande fråga, vill utskottet inledningsvis erinra, hurusom i det av järnvägsstyrelsen år 1917 framlagda förslaget till plan för järnvägsbyggnader i Norrland, framhölls beträffande bandelen Lycksele—Stensele bl. a., att det för arbetenas utförande vore av vikt, att desamma kunde påbörjas, i den mån som arbetskrafter och materiel bleve disponibla från bandelen Hällnäs—Lycksele. Av denna anledning förutsatte järnvägsstyrelsen, att arbetena å bandelen Lycksele—Stensele skulle påbörjas samma år, som den andra bandelen fullbordats, men fortgå i något långsammare tempo. 1917 års statsutskott, som fann byggandet av en tvärbana mellan norra stambanan och inlandsbanan vara väl motiverad, ansåg, att beslut om banans framförande till Stensele omedelbart borde fattas. Statsutskottet uttalade emellertid, att arbetena å bandelen Lycksele—Stensele icke borde bedrivas hastigare än som beräknats i järnvägsstyrelsens byggnadsplan av den 7 mars 1917. I följd härav hemställde statsutskottet, att riksdagen måtte besluta anläggande av en tvärbana från Hällnäs station å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan. Vad statsutskottet sålunda hemställt, blev av riksdagen bifallet.

I de i ämnet väckta motionerna har nu utförligt klarlagts, vilka allvarliga olägenheter för länet som skulle följa genom att ifrågakvarande banbygge avbrötes. Det har därvid påvisats, hurusom härigenom hela länets utveckling på ett betänkligt sätt skulle förskjutas, i det trakterna kring inlandsbanan komme att avskäras från sitt naturliga samband med kustområdena, med vilka de sedan gammalt haft sina huvudsakliga förbindelser.

Vid frågans bedömande bör också uppmärksammas, att genom byggandet av den stora järnvägsbron över Ume älv vid Lycksele erhållits en naturlig utgångspunkt för banans fortsättande väster om Lycksele. För en förbindelse endast mellan Hällnäs—Lycksele hade, såsom av länsstyrelsen i Västerbottens län framhållits, en provisorisk station å vänstra stranden av älven varit tillfyllest.

Billigheten och skäligen hänsyn till befolkningen i dessa trakter torde också kräva, att fullföljandet av ifrågakvarande företag nu icke uppskjutes till en oviss framtid.

För att för budgetåret 1924—1925 säkerställa det fortsättande av arbetena även väster om Lycksele, som enligt utskottets mening sålunda bör äga rum, torde, enligt vad utskottet inhämtat, krävas ett ytterligare anslag av 500,000 kronor. Utskottet vill tillstyrka, att utöver det av Kungl. Maj:t äskade anslaget, 600,000 kronor, nyssnämnda belopp nu anvisas för ändamålet eller alltså sammanlagt 1,100,000 kronor.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och de av herr Rosén m. fl. och herr Bäckström m. fl. i ämnet väckta motionerna må till fortsättning av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 1,100,000 kronor.

Stockholm den 16 maj 1924.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, H. F. Lamm, J. Nilsson i Malmö, O. Bergqvist, E. A. Hallin, J. Jeansson, C. I. Asplund, F. L. Lindqvist, E. J. G. Rosén, C. Johansson i Helsingborg och N. G. Gabrielsson;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, K. V. Rydén, A. Wiklund, S. Bengtsson i Norup, O. H:son Waldén, C. R. Jansson i Falun, L. J. Carlsson-Frosterud, O. Olsson i Kullenbergstorp, J. Jönsson i Revinge, J. D. Norman, A. Å. Törnkvist i Karlskrona och S. Persson i Fritorp.

Reservationer:

vid punkt 1 (statsbanan Jörn—Gubblijaure) av herr *C. I. Asplund*, som ansett, att utskottet bort hemställa,

»att riksdagen må, — — — Kungl. Maj:ts förslag,

a) för påbörjande — — — 500,000 kronor;

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning rörande anläggning av en statsbana från lämplig punkt å norra stambanan till de nyupptäckta malmfyndigheter inom norra delen av Västerbottens län, beträffande vilka garantier kunna vinnas, att de efter banans utförande bliva exploaterade i nöjaktig omfattning samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen ger anledning»;

av herr *O. Olsson* i Kullenbergstorp;

vid punkt 2 (statsbanan Hällnäs—Stensele) av herr *O. Olsson* i Kullenbergstorp.
