

### Nr 113.

Av herr **Hammarskjöld, Carl Gustaf**, *angående inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.*

I proposition till 1916 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t fortsättande av inlandsbanan förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Lojtoträsk, Slagnäsforsen, Avaviken, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare.

Riksdagen beslöt i enlighet härmed, dock med förbehåll att banans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk skulle upptagas till förnyad prövning. Resultatet av denna blev ett beslut av 1917 års riksdag, att banan skulle framdragas över Kasker.

En till 1923 års riksdag avgiven proposition med förslag att tillsvidare inställa arbetena å inlandsbanan avslogs av riksdagen, som därvid framhöll, att frågans avgörande i dylik riktning skulle framstå som ett frångående, åtminstone tillsvidare, av 1916 års riksdagsbeslut om utbyggande av inlandsbanan i hela dess längd. Särskilt med hänsyn till de berättigade förväntningar om detta besluts genomförande, som kunde hysas från de av banan berörda landsdelarna, syntes det riksdagen angeläget, att en dylik utgång av frågan undvekes. Enligt riksdagens förmenande kvarstode också alltjämt de tidigare anförda allmänna skälen för inlandsbanans fortsatta utbyggande. I överensstämmelse härmed anvisade riksdagen ytterligare anslag till banbyggets fortsättande såväl söderifrån som norrifrån.

År 1928 föreslog Kungl. Maj:t, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skulle å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muskussel och Kåbdalis i stället för över Kasker.

Vid riksdagens behandling av detta förslag förelåg ånyo anledning att taga ställning till frågan om ett avbrott av inlandsbanebygget. Riksdagen, som biträdde förslaget om banans ändrade sträckning, framhöll, att, sedan så stor del av denna enhetligt tänkta inre samfärdselled mellan de lappländska malmfälten och Mellan-Sverige färdigställdes, uppgiva eller åtminstone till en synnerligen oviss framtid uppskjuta planen på dess fullbordan icke borde förekomma. Ur strategisk synpunkt ansågs ett genomförande av det tidigare i detta avseende fattade beslutet alltjämt vara av synnerlig vikt. Även i övrigt kvarstode de allmänna skälen för att banföretaget genomfördes.

Bland befolkningen i de trakter, som beröras av banan, torde företagens genomförande alltjämt anses utgöra en huvudförutsättning för Norrlands fortsatta kulturella och ekonomiska utveckling. Riksdagen höll alltså före, att det en gång fattade beslutet om inlandsbanans byggnad borde fullföljas.

Riksdagen har sålunda vid tre olika tillfällen — åren 1916, 1923 och 1928 — bestämt och fastslagit, att inlandsbanan utan avbrott skall fullbordas i hela sin längd. Detta beslut måste anses vara oryggligt. Frågan gäller därför endast den ordning, i vilken arbetena skola fortsättas.

På inlandsbanans södra del (sträckningen söder om Arvidsjaur) skola genom beslut av 1929 års riksdag arbetena, sedan banan framdragits till Sorsele, i huvudsak fortsättas med utgångspunkt från Arvidsjaur.

Beträffande den norra delen (sträckningen Arvidsjaur—Gällivare) beslöt 1927 års riksdag, att arbetet tillsvidare skulle nedläggas, så snart då pågående anläggning av bandelen Porjus—Jokkmokk färdigställts, vilket numera skett (den 21 nov. 1927). I statsverkspropositionen till 1928 års riksdag anfördes, att någon anledning att nu påyrka ändring härutinnan icke föreläge. Vid denna tid pågingo arbetena å inlandsbanans södra del samt å tvärbanorna Hällnäs—Storuman (Stensele) och Jörn—Arvidsjaur.

Bandelen Blattnicksele—Sorsele fullbordades hösten 1929. Tvärbanan Jörn—Arvidsjaur öppnades för allmän trafik den 1 december 1928, och tvärbanan Hällnäs—Storuman (Stensele) beräknas bliva färdigställd under budgetåret 1930—1931, möjligen redan under hösten 1930.

I sin framställning till Kungl. Maj:t den 29 september 1928 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. uttalade järnvägsstyrelsen, att — därest Pajalabanans förutsatta byggande icke skulle komma till stånd — arbetena å inlandsbanans norra del torde böra påbörjas från Arvidsjaur norrut under budgetåret 1930—1931 samt från Jokkmokk söderut under budgetåret 1932—1933. För förstnämnda arbete beräknade järnvägsstyrelsen ett anslag för budgetåret 1930—1931 om 1,000,000 kronor.

Motionen om Pajalabanans byggande avslogs av 1929 års riksdag. Samma år föreslog emellertid järnvägsstyrelsen, att av hänsyn till skattbudgeten påbörjandet av arbetena på inlandsbanans norra del skulle uppskjutas till budgetåren 1931—1932, resp. 1934—1935.

Utan att taga ställning till järnvägsstyrelsens plan för inlandsbanebyggets fortsatta finansiering har Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition äskat anslag endast för fortsättande av arbetet å inlandsbanan från Arvidsjaur mot Sorsele — 2,000,000 kronor — och för avslutande av banan Hällnäs—Storuman (Stensele) — 1,500,000 kronor. Beträffande frågan om medel för järnvägens fortsättande mellan Arvidsjaur och Jokkmokk framhåller departementschefen i sitt förslag, att han delar järnvägsstyrelsens uppfattning att denna fråga lämpligen bör anstå, intill dess anslag för statsbanan

Hällnäs—Stensele icke längre erfordras eller alltså, såvitt nu kan bedömas, till nästa års riksdag.

Genom ett dylikt uppskov skulle således möjligen redan från hösten 1930 statens järnvägsbyggnader i övre Norrland inskränkas till att omfatta endast *en* arbetsplats, nämligen från Arvidsjaur mot Sorsele. Följderna härav skulle bliva, att den stam av förmän och arbetare, vilka vid statens sedan många år tillbaka bedrivna järnvägsbyggnader i övre Norrland vunnit god erfarenhet i yrket måste avskedas, samt att den vid förutvarande arbetsplatser befintliga arbetsredskapen måste avyttras, sannolikt till jämförelsevis låga pris, varjämte icke obetydliga kostnader kunna komma att uppstå för pensionering av avskedat befäl, förmän och äldre arbetare.

Dessa olägenheter skulle undvikas, därest arbetena å inlandsbanans norra del påbörjas under budgetåret 1930—1931. Även ur andra synpunkter är det betydelsefullt, att inlandsbanans färdigställande icke fördröjes längre än som av statsfinansiella skäl är nödvändigt. Den militära synpunkten har så ofta framhållits, att ett upprepande torde vara onödigt. För den kulturella och ekonomiska utvecklingen i de trakter, vilka beröras av banan, är dennas hastiga färdigställande av utomordentlig vikt. Erfarenheterna från inlandsbanans södra del hava ådagalagt det ekonomiska uppsving, som varit en följd av inlandsbanans framdragande. Detta har även tagit sig uttryck i godstrafiken på banan, vilken avsevärt överstigit vad man före banans färdigbyggande ansåg sig kunna beräkna. Genom inlandsbanan ha dessutom andra statsbanor tillförts ett trafiktillskott, till vilket hänsyn bör tagas vid bedömande av det ekonomiska resultatet ur trafiksynpunkt av inlandsbanan. Det föreligger ingen anledning att antaga, att icke den nordliga delen av banan kommer att visa lika gynnsamt resultat såväl med avseende på bygdens utveckling som ur trafikekonomisk synpunkt.

Såsom ovan nämnts, kommer banan Hällnäs—Storuman (Stensele) att fullbordas under budgetåret 1930—1931, möjligen redan under hösten innevarande år. Om den vid detta banbygge använda personalen icke kan flyttas till annan arbetsplats, måste den avskedas. Det torde icke vara lämpligt att förena hela denna personal med den arbetsgrupp, som arbetar på inlandsbanans södra del med utgångspunkt från Arvidsjaur.

Med hänsyn härtill synes det lämpligast att i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens ovannämnda förslag av år 1928 redan under budgetåret 1930—1931 påbörja arbetena å inlandsbanans norra del (sträckan Arvidsjaur—Jokkmokk), vilka i allt fall av järnvägsstyrelsen förutsatts skola taga sin början under budgetåret 1931—1932.

För detta ändamål böra i första hand användas de överskott, vilka möjligen uppstått eller kunna uppstå vid banbyggnaderna å inlandsbanans södra del och å tvärbanan Hällnäs—Storuman (Stensele).

Då emellertid de av Kungl. Maj:t beräknade anslagen för statens järnvägs-

byggnader i övre Norrland för budgetåret 1930—1931 äro 500,000 kronor mindre än de under innevarande budgetår utgående anslagen, torde det för att säkerställa möjligheterna till arbetstillfällen vara försiktigast att beräkna anslagen sammanlagt till samma storlek som för innevarande budgetår genom att höja det av Kungl. Maj:t äskade anslaget för inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare från 2,000,000 till 2,500,000 kronor.

I anledning härav får jag hemställa, att riksdagen ville

dels besluta, att arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare å sträckan Arvidsjaur—Jokkmokk skola påbörjas under budgetåret 1930/1931,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att för sagda arbeten disponera de överskott, vilka möjligen uppstått eller kunna uppstå vid banbyggnaderna å inlandsbanans södra del, sträckan söder om Sorsele, och å statsbanan Hällnäs—Storuman (Stensele),

dels ock slutligen till inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare — utöver det av Kungl. Maj:t äskade anslaget av 2,000,000 kronor för arbetena å inlandsbanans södra del — för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor för arbeten å inlandsbanans norra del eller sammanlagt till *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* anvisa ett reservationsanslag av kronor 2,500,000.

Stockholm den 20 januari 1930.

C. G. Hammarskjöld.