

Nr 148.

Av herr **Hellberg** i Lycksele **m. fl.**, *angående anslag till fortsättning av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön.*

I den plan för järnvägsbyggnader i Norrland, som läg till grund för Kungl. Maj:ts proposition till 1911 års Riksdag om inlandsbanans anläggning, upptogs bl. a. den 120 km. långa järnvägen Ströms vattudal—Ångermanälven, vilken var avsedd att byggas under åren 1912—1916 med följande fördelning av byggnadskostnaden:

1912	900,000	kronor
1913	2,000,000	»
1914	2,600,000	»
1915	2,000,000	»
1916	1,550,000	»
Summa	9,050,000	kronor.

För 1912 och 1913 anvisades medel i överensstämmelse härmed, men på Kungl. Maj:ts förslag anvisade 1913 års Riksdag endast 1,600,000 kronor för 1914, eller ett belopp som med ej mindre en miljon kronor understeg vad den ursprungliga planen upptog och järnvägsstyrelsen för angivna år begärt.

För 1915 har järnvägsstyrelsen hemställt, att byggnadsanslaget måtte utgå med 2,300,000 kronor förutom besparingar å 700,000 kronor, uppkomna å anläggningskostnaderna för bandelen Östersund—Ulriksfors, under motivering att banan må kunna fullbordas inom avsedd tid eller år 1916.

Kungl. Maj:t har emellertid, då anslagskraven för statens järnvägar äro även för 1915 synnerligen betydande, föreslagit Riksdagen att för 1915 dels anvisa ett anslag av 1,300,000 kronor, dels medgiva att uppkomna

besparingar intill ett belopp av 700,000 kronor må användas till fortsättning av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön (Ångermanälven).

Den av 1913 års Riksdag beslutade minskningen av byggnadsanslaget med en miljon kronor skulle givetvis, såsom i Kungl. Maj:ts proposition (sid. 169) också framhållas, få till följd att järnvägen Ströms vattudal—Ångermanälven blir färdig först 1917 eller ett år efter den beräknade tiden. En sådan ökning av anläggningstiden kunde möjligen hava varit motiverad, om det visat sig att byggnadskostnaden blivit större än den beräknade och ökning av de årliga anslagen icke ansetts böra ifrågakomma, men så är ingalunda fallet. Det har visat sig att anläggningskostnaden i stället blir lägre, vilket framgår därav att å den redan fullbordade delen av inlandsbanan ett avsevärt belopp inbesparats.

Flera skäl tala för att ifrågavarande anläggning fullföljes enligt den upprättade planen. Statsrådet och chefen för civildepartementet har i sin motivering för framställningen, att Riksdagen måtte avsätta 2,500,000 kronor till fortsättande av inlandsbanan norr om Ångermanälven, uttalat att »Norrlands kolonisation och utveckling samt tillgodogörandet av dess rika naturtillgångar, icke minst de mäktiga vattenfallen, kräva järnvägs-kommunikationer i fullt den omfattning», som angives i 1911 års järnvägsplan. Det är också med hänsyn till detta oavvisliga behov som ett fördröjande av denna betydelsefulla kommunikationsleds fullbordande vore att beklaga.

Visserligen ställas stora fordringar på staten för dubbelspårs- och bangårdsanläggningar, men det synes som om sådana företag icke borde undantränga anläggandet av nya järnvägar, vilkas uppgift är att öppna goda odlingsvidder av mycket stor omfattning och att tillvarataga förvärvskällor, som genom bristen på kommunikationer äro värdelösa. Väl är det sant, att dessa anläggningar kräva stora kapital, men då det gäller att bereda befolkningen i dessa på kommunikationer så vanlottade bygder bättre utkomstmöjligheter, synes ett års ränta på en miljon kronor, varom denna fråga i själva verket gäller, väga synnerligen lätt. Och än obetydligare ter sig detta offer, då man vet att Norrlands kolonisation skall åt fosterlandet bevara många, som nu se sig nödsakade att i annat land söka sin utkomst.

Ett förhållande, som förtjänar den allra största uppmärksamhet, är att befolkningen i övre delen av lappmarkskommunerna samt Tärna socken på grund av bristande kommunikationer inom det egna landet är hänvisad att driva sin huvudsakligaste handel med Norge, av vars köpmän flertalet inom dessa vidsträckta områden bosatta människor äro fullständigt beroende. Omkring 4,000 svenska medborgare befinna sig i denna föga avundsvärda

ställning. Det är uppenbart att det är en fosterländsk gärning att genom inlandsbanans framdragande så snart sig göra låter söka med vårt land fullständigt förena dessa så gott som åt sig själva lämnade människor.

Härförutom föreligga de strategiska skäl, som vid olika tillfällen med styrka framhållits. I årets statsverksproposition föreslås, att Riksdagen med hänsyn till inlandsbanans utomordentliga betydelse för dessa landsdelars försvaret i händelse av krig måtte avsätta 2,500,000 kronor för år 1915, att användas till fortsättande av inlandsbanan norr om Ångermanälven samt till andra järnvägsanläggningar i övre Norrland. Det är uppenbarligen av ej mindre vikt att järnvägsanläggningen söder om Ångermanälven icke fördröjes utöver den i planen bestämda tiden, vilken är så tillmätt att ingen som helst forcering av arbetet är erforderlig.

Ingen har velat göra gällande att denna trafikled skulle bli ekonomiskt fördelaktig. Man synes fast hellre hava varit fullt på det klara med att inlandsbanan i trafikhänseende skulle bli så svag, att densamma komme att visa rent driftunderskott. Glädjande nog har erfarenheten givit vid handen att trafikresultatet är långt gynnsammare än man vågat hoppas. Bandelen Östersund—Ulriksfors med sidolinjer till Hammerdal och Strömsund lämnade för 1912 — en del av linjen öppnades för trafik 1 december samma år — enligt järnvägsstyrelsens berättelse en bruttoinkomst av 140,349 kronor, och de egentliga driftkostnaderna uppgingo till 119,053 kronor, alltså ett överskott av 21,296 kronor. Vid medräknande av personalens pensionskostnad och avsättning till förnyelsefond, tillsammans 27,878 kronor, uppstår en avkomstprocent av — 0,21, mot — 1,70 under 1911. Detta trafikresultat är bättre än det som uppnåtts för linjerna Bräcke—Boden med grenbanor, Boden—Lappträsk, Skövde—Karlsborg och Göteborg—Strömstad, vilka under 1912 gävo resp. — 1,44, — 2,59, — 2,98 och — 1,46.

Huvudvikten synes emellertid icke böra läggas vid inlandsbanans och övriga ifrågasatta norrländska järnvägars större eller mindre ekonomiska bärighet. Av ofantligt mycket större betydelse är det såväl för staten som den enskilde att de naturrikedomar Norrland erbjuder utan dröjsmål tillvaratagas, varigenom ökade arbetstillfällen öppnas och den för landet förödande emigrationen hämmas. Ej minst ur denna synpunkt är inlandsbanans skyndsamma framdragande en försvarsfråga av ej ringa betydelse.

På grund härav, och då lappmarkens idoga befolkning väntar att inom en snar framtid dess länge närda hopp att få njuta av de fördelar, som endast järnvägskommunikationer kunna skänka, hemställes:

att Riksdagen, i stället för av Kungl. Maj:t föreslagna belopp, måtte besluta, att
dels till fortsättning av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön för år 1915 anvisa ett anslag av 2,300,000 kronor,
dels ock medgiva, att härutöver må för enahanda ändamål användas de besparingar intill ett belopp av 700,000 kronor, som uppkommit å det till anläggning av en statsbana från Östersund till Ulriksfors anvisade anslaget.

Stockholm 26 januari 1914.

<i>E. F. Hellberg</i>	<i>W. Bäckström.</i>	<i>P. Alb. Bäckman.</i>
i Lycksele.		
<i>Ernst Hage.</i>	<i>Linus Lundström.</i>	<i>Ant. Wikström.</i>
<i>F. O. Mörtsell.</i>	<i>G. Nic. Torgén.</i>	<i>Ad. Wiklund.</i>
<i>J. Rehn.</i>	<i>Olof Jonsson.</i>	