

Nr 36.

Ankom till riksdagens kansli den 1 april 1921 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare ävensom vissa tvärbanor mellan nämnda bana och norra stambanan jämte i ämnet väckta motioner.

(4:de avd.)

1:o I den till riksdagen den 7 januari 1921 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov under år 1922 har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning: bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, punkt 35, föreslagit riksdagen att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor.

Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare. (Tvärbanan Jörn—Gubblijaure.)

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet sid. 94—105.

I en inom andra kammaren väckt motion (nr 91) har herr *E. Hage* m. fl. hemställt, att riksdagen måtte besluta anslå å tillägsstat för år 1921 under utgifter för kapitalökning, att täckas av lånemedel, en miljon kronor för fortsättandet av byggandet av Inlandsbanans norra del mellan Porjus och Jokkmokk.

I samband med förevarande ärende har utskottet vidare till behandling förehaft tre inom riksdagen beträffande anslag till tvärbanan Jörn—Gubblijaure motionsvis gjorda framställningar, nämligen

dels två likalydande motioner, väckta, den ena inom första kammaren av herr *N. J. F. Almkvist* (nr 115), och den andra inom andra

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 6 saml. 24 häft. (Nr 36.)

kammaren av herr *A. Wikström* m. fl. (nr 150), däri hemställes, att riksdagen måtte anslå ett reservationsanslag av 500,000 kronor å 1922 års stat för påbörjande av arbetet å sträckan Jörn—Arvidsjaur av nyssnämnda redan tidigare beslutade tvärbana;

dels ock en inom andra kammaren av herr *E. Hage* m. fl. väckt motion (nr 92), däri hemställt, att riksdagen måtte på utgiftsstaten för 1922 under rubriken »kapitalökning» anslå 500,000 kronor för påbörjandet av samma tvärbana, att utgå av lånemedel.

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

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition och i riksdagen väckt motion har 1916 års riksdag under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. beslutat fortsättande av Inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av sidospår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats. För arbeten å ifrågavarande banbyggnad, som med dess av 1917 års riksdag beslutade sträckning över Kasker och med tillämpande av före kristidens inträdande gällande priser beräknats i sin helhet draga en kostnad av 30,150,000 kronor, hava för åren 1917—1921 anvisats sammanlagt 19,500,000 kronor.

Å Inlandsbanans södra distrikt, omfattande den omkring 7 mil långa sträckan Vilhelmina—Stensele, hade arbetena vid ingången av år 1921 fortskridit därhän att rälsläggning och delvis grusning utförts till en punkt omkring 2 mil norr om Vilhelmina. Terrasseringsarbetena pågingo upp till Vinliden omkring 58 kilometer norr om Vilhelmina. Å övriga sträckor av linjen voro en del större arbeten igångsatta. En transportväg var färdigbyggd till Stensele och under arbete vidare norrut mot Blattnicksele.

Vidkommande norra delen av Inlandsbanan, omfattande den omkring 5,5 mil långa sträckan Gällivare—Porjus och dess fortsättning Porjus—Jokkmokk om cirka 4,5 mil, hava arbetena å denna banbyggnad hittills gått ut på färdigställande av sträckan Gällivare—Porjus och bron över Lule älv i närheten av Harsprånget samt vidare fortsättningen från Porjus till Harsprångets trafikplats å västra sidan av älven.

För att under år 1922 kunna bedriva arbetena å Inlandsbanans södra del i ungefär samma omfattning som år 1920, då ett anslagsbelopp av 3,400,000 kronor var tillgängligt, erfordrades, ansåg järnvägsstyrelsen i sin i september 1920 avlätna skrivelse i ämnet, med hänsyn

till de under år 1920 inträffade stegringarna i arbets- och materialpriser för år 1922 ett anslag av cirka 4,000,000 kronor, varigenom även skulle vinnas, att banans fullbordande till Stensele icke skulle behöva ytterligare fördröjas utöver år 1923.

Vidkommande åter arbetena å Inlandsbanans norra distrikt hade, yttrade järnvägsstyrelsen vidare, 1920 års riksdag för denna del anvisat det belopp, som av styrelsen ifrågasatts för banans framdragande över Lule älv. Med brons färdigställande vunnes fördelen, att, när man så framdeles kunde önska, arbetena söderut mot Jokkmokk kunde igångsättas med större kraft.

Ehuru det vore uppenbart, anför styrelsen, att Inlandsbanan norrifrån borde fortsättas i första hand till Jokkmokk, så torde dock, med hänsyn till de nu rådande ogynnsamma ekonomiska förhållandena, vilka nödvändiggjorde en noggrann ransonering av de medel, som på det hela taget kunde stå att uppbringa för statens järnvägsbyggnader, visst avbrott i detta banbyggnadsarbete vara påkallat. Ur ekonomisk synpunkt låge detta arbete i särskild grad ofördelaktigt till jämväl därför, att det byggnadskapital, som nedlades, praktiskt taget icke successivt kunde nyttiggöras utan först bleve fruktbarande, då banan nått Jokkmokk, varför ytterligare krävdes ett så avsevärt belopp som cirka 10^{1/2} miljoner kronor.

Ännu ett skäl för arbetenas avbrytande tills vidare vore att i dessa trakter just nu påginge betydande, under vattenfallsstyrelsen sorterande arbeten, på grund varav det syntes böra undvikas att till dylika ödebygder sammandraga ännu större arbetsstyrkor med därav följande stegringar i arbetspriser samt svårigheter beträffande arbetsstyrkans inkvartering och förplägnad.

På grund härav hemställde järnvägsstyrelsen, att ett anslag av 4,000,000 kronor måtte för år 1922 anvisas för Inlandsbanan, att användas på dess södra del.

Några medel för fortsättande av arbetena å Inlandsbanans norra del, utöver det belopp av 800,000 kronor, som för år 1921 för ändamålet redan står till förfogande, hava däremot, såsom ovan omförmåls, icke begärts av järnvägsstyrelsen. I stället har järnvägsstyrelsen ansett, att arbetena å den tidigare beslutade tvärbanan Jörn—Gubblijaure nu borde igångsättas och att för ändamålet ett anslag av 500,000 kronor måtte anvisas å 1922 års riksstat. Till stöd för sistnämnda yrkande har järnvägsstyrelsen, bland annat, anfört följande:

»Även om någon förbättring i det statsfinansiella läget ännu icke är skönjbar, så kommer dock Sveg—Brunflobanans färdigställande att innebära en lättnad

i statens järnvägsbyggnaders anslagsdispositioner, vilken synes styrelsen utgöra motiv för att icke längre uppskjuta frågan om tvärbanans från Jörn påbörjande. Styrelsen anser sig hellre böra förorda denna tvärbanas igångsättande än fortsättande nu av arbetena å inlandsbanans norra del, då tillkomsten av tvärbanan, vilken dock genomlöper bebyggda trakter, enligt vad styrelsen kan finna, är av större allmän betydelse än inlandsbanans framdragande norrifrån. varjämte i fråga om tvärbanan det nedlagda kapitalet åtminstone i någon mån successivt kan göras fruktbringande genom att banan bitvis kan tagas under drift. Härtill kommer, att vid arbetenas å tvärbanan igångsättande i stället för inlandsbanans fortsättande undvikes sammandragande i Porjus av olämpligt stora arbetsstyrkor, vilken fråga av styrelsen närmare berörts vid behandlingen av inlandsbanans anslagsfråga.

Styrelsen anser sig sålunda nu böra föreslå, att arbetena å denna tvärbana år 1922 igångsättas från Jörn mot Arvidsjaur.

Anslaget för år 1922 synes böra utgå med 500,000 kronor, vilket belopp, ehuru relativt obetydligt, likväl skulle medgiva utförande under år 1922 av renstaknings- och vissa andra förberedande arbeten.

I avgiven reservation hava järnvägsfullmäktige ansett byggandet av statsbanan Jörn—Gubblijaure kunna utan större olägenhet uppskjutas till en ekonomiskt gynnsammare tid.

Vid sitt bedömande av föreliggande frågor har *departementschefen* ansett sig böra utgå från att det under nuvarande ekonomiska förhållanden icke borde ifrågasättas, att anslag samtidigt krävdes för fortsättande av arbetena å inlandsbanans framdragande norrifrån och påbörjande av nyssnämnda tvärbana. Därest överhuvud medel för något av ifrågasatt företag kunde påräknas, hade man alltså att träffa avgörande, åt vilketdera företråde borde givas. I sistnämnda hänseende hade departementschefen delvis på grund av förhållanden, som inträffat efter avlåtandet av järnvägsstyrelsens framställning, kommit till en från styrelsens uppfattning avvikande åsikt.

Under erinran hurusom nya företag alltid kräva ett visst ineffektivt kapitalutlägg för anordnande av bostäder och anskaffande av materiel m. m. anför departementschefen vidare bland annat, att därest, på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt, norra inlandsbanebygget avbrötes omedelbart väster om Lule älv efter fullbordandet av de arbeten, vartill medel funnes, vinsten av det därå nedlagda kapitalet uppenbarligen bleve skäligen ringa. Praktiskt taget skulle då arbetena avbrytas utan att någon ny länk av Inlandsbanan norrifrån blivit knuten till befintliga järnvägar, enär Porjus, redan innan beslutet om Inlandsbanan tillkom, hade järnvägsförbindelse, om ock provisorisk, med Gällivare. Det vore även att märka, att sedan Harsprångets kraftverk, i motsats till vad man tidigare tänkt sig, blivit förlagt till östra sidan av Lule älv,

den färdiga bron över älven icke kunde i nämnvärd grad utnyttjas förrän i samband med järnvägens fortsatta framdragande mot söder. Först vid ett dylikt framdragande kunde också de anordningar komma till nytta, som redan nu vidtagits å den blivande bansträckan närmast väster om Lule älv, såsom skogsröjning, anskaffande av virke, anordnande av transportvägar, uppsättande av baracker m. m., inalles motsvarande en kostnad av omkring 200,000 kronor. Vad nu anförts syntes tala emot ett avbrytande av ifrågavarande banbygge på den punkt, som ifrågasatts. Den omständigheten att riksdagen föregående år anvisade anslag till företaget, oaktat Kungl. Maj:t icke ansett sig böra göra framställning därom, tydde jämväl på att riksdagen tänkt sig arbetenas fortsatta bedrivande.

Det borde icke bortses från att genom Inlandsbanans framdragande mot Jokkmokk möjlighet erhöles till utnyttjande av dessa trakters rika tillgångar på skogsprodukter, framför allt träkol, men även tjära, och att detta tillgodogörande kunde ske successivt i mån av banans framdragande, vilket, såvitt avsåge tillgången på träkol, måste bliva av avsevärd betydelse för den i Porjus förefintliga järnindustrin. Domänstyrelsen hyste jämväl den uppfattningen, att med hänsyn till betydelsen för statens skogsförvaltning Inlandsbanans framdragande till Jokkmokk vore att föredraga framför tvärbanans byggande. Styrelsen meddelade i en promemoria i ämnet, att värdefulla komplex av statsskogar, approximativt beräknade till ej mindre än 400 kvadratkilometer, skulle, förutom omkring 25 kvadratkilometer allmänningsskogar, komma att få direkt nytta av bandelen Porjus—Jokkmokk. Från dessa öde trakter hade hittills, yttrade styrelsen, endast relativt grova virkesdimensioner kunnat vinna avsättning, men genom banan möjliggjordes tillvaratagande av smärre dimensioner, som lämpligen ej kunde flottas, varjämte kolning kunde äga rum och en intensivare skogsvård ernås. Banan komme jämväl att erhålla betydelse för transport av virke till styrelsens sågverk i Porjus.

Departementschefen framhåller vidare, att järnvägen syntes kunna påräkna någon trafik på Jokkmokks kyrkoby redan innan banan hunnit fram till Jokkmokk. Sådan trafik torde nämligen dessförinnan och sannolikt redan då järnvägen kommit fram till Ligga på omkring 2 mils avstånd från kyrkbyn komma att förmedlas genom vinterväg eller genom den materialväg, som sannolikt komme att behöva anordnas för järnvägsbyggnaden.

Departementschefen anför ytterligare rörande linjen Porjus—Jokkmokk:

»Oavsett de nu berörda ekonomiska synpunkterna torde ifrågavarande

järnvägs betydelse för kolonisering och vidgade odlingsmöjligheter även tala för arbetenas fortsättande.

Av vad nu sagts rörande ifrågavarande banas betydelse och jämväl med hänsyn till vad statsmakterna hittills åtgjort beträffande banan synes det angeläget, att, även om de ekonomiska förhållandena skulle göra det nödvändigt att avbryta inlandsbanans byggande norrifrån, detta dock icke sker förrän banan i sinom tid framkommit till Jokkmokk.

Givetvis föreligger för de trakter, som skulle genomlöpas av den beslutade banan Jörn—Gubbljaure, ett starkt intresse för denna banas tillkomst. Härvid är dock att märka, att dessa trakter åtminstone till största delen redan hava vägförbindelser i banans planerade riktning. Det har jämväl synts mig, som om detta banbyggnadsarbete under förhanden varande omständigheter borde stå tillbaka för arbetena å norra inlandsbanans framdragande till Jokkmokk. Nämda tvärbanas påbörjande kan i varje fall härigenom icke anses eftersatt i förhållande till de övriga banor, som ingingo i den av Kungl. Maj:t år 1917 (se prop. 221) framlagda planen för järnvägsbyggnaderna i Norrland, därest hänsyn tages till den allmänna tidsförskjutning, som denna plan måst undergå på grund av de ekonomiska förhållandena. Enligt berörda plan skulle nämligen under det år, då tvärbanan från Jörn var avsedd att påbörjas, arbetena å inlandsbanan hava fortskridit så, att rälsläggningen söderifrån framkommit till Sorsele och norrifrån minst till Jokkmokk, samt tvärbanorna Forsmo—Hoting och Hällnäs—Lycksele vardera hava fullbordats till omkring hälften. Enligt vad nu kan synas, torde näppeligen arbetena ens å tvärbanorna under år 1922 bliva fullföljda i angiven omfattning.

Som ett särskilt skäl mot fortsättandet av norra inlandsbanan har järnvägsstyrelsen framhållit olägenheten av att ytterligare öka de arbetsstyrkor, som för närvarande äro sysselsatta vid järnvägsbygget samt vid vattenfallsstyrelsens kraftstationsbyggnad vid Harsprånget. Efter det järnvägsstyrelsens skrivelse i ämnet avlåtits, hava emellertid sakförhållandena härutinnan kommit i ändrat läge. Som jag blir i tillfälle att i det följande närmare beröra, har aktiebolaget Elektrosalpeter avstått från sin optionsrätt till kraft från ifrågavarande kraftstation. En följd härav måste bliva, att kraftstationsbygget, om det ej helt skall nedläggas, kommer att bedrivas i avsevärt mindre omfattning än tidigare förutsatts, varför under alla förhållanden endast en ringa arbetsstyrka därstädes kan komma till användning. Häri ser jag för min del ytterligare ett skäl att fortsätta järnvägsbygget för att på så vis undvika avskedandet av ett allt för stort antal arbetare å platsen.

Genom att låta de större och mera tidskrävande arbetena å såväl järnvägen som kraftstationen om än i sakta takt fortgå minskar man jämväl behovet att framdeles, då bättre ekonomiska förhållanden kunna möjliggöra arbetenas upptagande med större kraft, upprepa vad som nu visat sig synnerligen olägligt, nämligen sammandragande till dessa platser av stora arbetsstyrkor. Överhuvud anser jag det med hänsyn till de inträdda ändrade förhållandena kunna ifrågasättas, huruvida ej, därest något av berörda arbeten måste tillfälligtvis nedläggas, så i första hand bör åga rum med arbetena å kraftstationen.»

Enligt utskottet tillhandakomna upplysningar påkallar frågan om fortsatt anslag till Inlandsbanan ett snabbt avgörande av riksdagen. Först sedan beslut härom föreligger, kunna de närmare planerna för arbetenas bedrivande utarbetas, och därest utbyggnaden av denna banas norra del skall kunna fortgå i den utsträckning, som departementschefen föreslagit, måste erforderlig arbetsmateriel framföras till de blivande arbetsplatserna redan under innevarande vinter. På grund härav har utskottet ansett Kungl. Maj:ts förevarande framställning om anslag till själva Inlandsbanan ävensom de i samband därmed stående frågorna om anvisande av medel till tvärbanorna till Inlandsbanan redan nu böra företagas till behandling före övriga ärenden rörande utgifter för kapitalökning vid statens järnvägar.

*Utskottets
yttrande.*

Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår, hava departementschefen och järnvägsstyrelsen stannat i olika uppfattning beträffande sättet för bedrivandet av arbetet å Inlandsbanans norra del från Porjus söderut mot Jokkmokk. Enligt järnvägsstyrelsens mening borde arbetena å nämnda norra sträcka tillsvidare avbrytas, sedan den nu pågående broöverbyggnaden över Stora Lule älv invid Harsprånget färdigställets. I stället skulle den tidigare beslutade men ännu icke påbörjade tvärbaneanläggningen Jörn—Gubblijaure redan nu igångsättas. Departementschefen åter har föreslagit, att arbetena jämväl å norra delen av Inlandsbanan alltjämt borde fortgå; något anslag till påbörjandet av nyssnämnda tvärbana har däremot under nuvarande förhållanden icke ansetts böra äskas.

Under hänvisning till den ingående motivering, som av departementschefen förebragts till stöd för det av honom uti ifrågavarande hänseende framlagda förslaget, får utskottet uttala sin anslutning till detta förslag. Även med hänsyn till det stora kapital, som redan nedlagts å norra delen av Inlandsbanan, har det syntts utskottet böra undvikas, att arbetena härå avbrytas vid en så ogynnsam punkt som den av järn-

vägsstyrelsen föreslagna. Vad tvärbanan Jörn—Gubblijaure beträffar, vill utskottet erinra, att arbetena å denna bana, som i fullbordat skick efter fredspris beräknats draga en kostnad av över 8 miljoner kronor, ännu icke påbörjats. Ett igångsättande av en anläggning av en sådan omfattning måste otvivelaktigt under nuvarande förhållanden vara ägnat ingiva stora betänkligheter.

I likhet med departementschefen anser utskottet således skäl icke föreligga till ett frångående av den för utbyggandet av Inlandsbanan med tvärbanor tidigare uppgjorda ordningsföljden. Enligt den plan, som år 1917 framlades beträffande dessa järnvägar, skulle nämligen, innan nu ifrågavarande tvärbaneanläggning från Jörn igångsattes, arbetena å själva Inlandsbanan och tvärbanorna Forsmo—Hoting och Hällnäs—Stensele hava fortskridit betydligt längre än som hittills, trots gjorda stora ekonomiska oppoffringar från statens sida, kunnat ske.

Av vad utskottet sålunda anfört följer, att utskottet icke ansett sig kunna biträda de motionsvis framställda yrkandena om anvisande av särskilt anslag för nämnda bana Jörn—Gubblijaure.

Av järnvägsstyrelsen hade anslagsbehoven för nu ifrågavarande ändamål under år 1922 upptagits till 4,500,000 kronor, varav 4 miljoner kronor till Inlandsbanans södra del och 500,000 kronor till tvärbanan Jörn—Gubblijaure. Departementschefen har funnit detta totalbelopp böra begränsas till 4,000,000 kronor, varav 3,000,000 kronor avsetts för Inlandsbanans södra del och 1,000,000 kronor för den norra delen. Efter övertägande av de olika skäl, som enligt utskottets mening böra vinna beaktande vid bestämmandet av anslaget storlek, har utskottet, trots rådande statsfinansiella svårigheter, icke ansett sig böra företaga någon nedsättning i det av departementschefen föreslagna beloppet, 4,000,000 kronor. Avgörande för utskottet har därvid varit angelägenheten av att icke genom för snävt tilltaget anslag ytterligare försvåra den arbetslöshet, som redan föreligger i dessa trakter och som torde bliva än mer framträdande genom det tidigare vid innevarande riksdag beslutade avbrottet i utbyggnaden av Harsprånget. Å andra sidan finner utskottet sig icke kunna biträda de motionsvis framförda önskemålen om anvisande av anslag för ändamålet i större utsträckning än av Kungl. Maj:t föreslagits. Utskottet vill dock härvid framhålla, hurusom med hänsyn till den alltjämt sjunkande prisnivån ett anvisande av medel för ändamålet med samma belopp som i statsverkspropositionen föreslagits innebär möjligheter till arbetenas bedrivande i större utsträckning än som tidigare torde hava varit avsett. Så kan det, enligt utskottet tillhandakomna upplys-

ningar, icke anses uteslutet, att arbetena å Inlandsbanans södra del skulle under år 1922 med det för ändamålet avsedda beloppet, 3 miljoner kronor, kunna bedrivas i sådan utsträckning, att räsläggningen under sistnämnda år kunde framdragas till Ume älv eller till den punkt, som enligt av järnvägsstyrelsen i september 1920 uppgjorda beräkningar skulle hava uppnåtts först 1923, under då antagen förutsättning att under år 1922 ett belopp av 4 miljoner kronor stode till förfogande å södra distriktet. För att denna förändrade plan skall kunna genomföras, erfordras dock att vissa större arbeten norr om Ume älv tillsvidare uppskjutas.

Jämväl beträffande den norra delen av Inlandsbanan synes ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag oförändrat öppna större arbetsmöjligheter än som tidigare antagits föreligga.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

1) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda förslag, må för fortsättande av arbetena å *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor, att utgå av lånemedel;

2) att herr Hages m. fl. ovanberörda motion nr 91 icke må vinna riksdagens bifall;

3) att herrar Almkvists och A. Wikströms m. fl. ovanomförmälda motioner samt herr Hages m. fl. ovanberörda motion, nr 92, ej heller må vinna riksdagens bifall.

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 36) föreslagit riksdagen att till fortsättning av statsbanan Forsmo—Hoting för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor. Statsbanan
Forsmo—
Hoting.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 105 av återopade statsrådsprotokollet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. beslutat anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana i dess sträckning längs den s. k. Åkvisslanlinjen anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknats till 8,700,000 kronor. För arbeten å ifrågavarande banbyggnad

har riksdagen för åren 1918—1921 anvisat sammanlagt 7,550,000 kronor, därav 2,600,000 kronor å innevarande års riksstat.

Enligt den för bedrivandet av arbetena å banan uppgjorda planen skulle år 1923 över hälften av den omkring 12 mil långa banan vara provisoriskt färdigställd, i det räsläggningen då skulle vara verkställd å sträckan Forsmo—Backe. För genomförande av denna plan beräknade järnvägsstyrelsen, i sin i september 1920 i ämnet avlätna skrivelse, såsom erforderligt för åren 1921—1923 ett belopp av sammanlagt omkring 8 miljoner kronor att utgå med omkring 2,600,000 kronor pr år. I anslutning härtill och med hänsyn tagen till under det senaste året inträffade kostnadsstegringar borde anslag för år 1922 utgå med 3 miljoner kronor, vilket belopp Kungl. Maj:t nu äskat å 1922 års riksstat.

Utskottets
yttrande.

Såsom framhållits i statsverkspropositionen anses ifrågavarande bana vara av särskilt stor betydelse såsom följande en av de viktigare handelsvägarna i Norrland. På grund härav och för att det redan å banan nedlagda avsevärda kapitalet så snart som möjligt må kunna nyttiggöras, har utskottet funnit sig böra tillstyrka, att utbyggandet av banan bedrivs i enlighet med ovan angivna plan och att härför erforderliga medel alltså ställas till förfogande.

Beträffande det anslag, som nu bör anvisas å 1922 års riksstat, har utskottet med hänsyn till den sjunkande prisnivån funnit det i statsverkspropositionen i detta hänseende äskade beloppet kunna nedsättas från 3 miljoner kronor till 2,600,000 kronor.

Utskottet får hemställa,

att riksdagen må till fortsättning av *statsbanan Forsmo—Hoting* för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 2,600,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Statsbanan
Hällnäs—
Stensele.

3:o) Kungl. Maj:t har (punkt 37) föreslagit riksdagen att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 106 av åberopade statsrådsprotokollet.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 18) av herr *G. Rosén* m. fl. och den andra inom andra kammaren (nr 33) av herr *J. Rehn* m. fl., har hemställts, att riksdagen till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele måtte för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

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

Under vissa villkor av kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. har 1917 års riksdag beslutat anläggande 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 hava sedermera för åren 1919—1921 anvisats tillhopa 3,075,000 kronor, varav 2,000,000 kronor å innevarande års riksstat.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu om ytterligare 3,000,000 kronor för arbetenas fortsättande under år 1922. Till stöd härför yttrar styrelsen:

»I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 framhöll styrelsen bland annat, att det vore synnerligen angeläget, att arbetena å bandelen Hällnäs—Lycksele bedreves i sådant tempo, att sagda bandel kunde räknat från och med år 1920, fullbordas inom en tidrymd av fem år. Under denna förutsättning beräknade styrelsen, att rälsläggningen borde under år 1922 framkomma till Vindelälven samt på hösten 1923 nå fram till bron över Ume älv omedelbart invid Lycksele, varefter hela bandelen Hällnäs—Lycksele skulle kunna i slutet av år 1924 öppnas för trafik. För att möjliggöra arbetenas bedrivande i denna omfattning hemställde styrelsen om ett anslag å 3,000,000 kronor för år 1921. Av statsfinansiella skäl nedsattes emellertid beloppet till 2,000,000 kronor. Härigenom kommer genomförandet av den tänkta planen att något förskjutas, men synes det vara av vikt, att denna plan likväl i möjligaste mån följes, och förmenar styrelsen därför, att anslaget för år 1922 med hänsyn jämväl till prisstegringen från 1919 icke bör sättas lägre än till 3,000,000 kronor.»

Av departementschefen har framhållits, hurusom det visserligen vore önskvärt, att bandelen Hällnäs—Lycksele kunde färdigställas inom av järnvägsstyrelsen förutsatt tid. Med hänsyn emellertid till den statsfinansiella situationen har departementschefen sett sig nödsakad ifrågasätta en nedsättning i det äskade beloppet med 1,000,000 kronor, varav en förskjutning av arbetena å ifrågavarande bandel givetvis ansetts bliva en följd.

Utskottet får tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Gentemot de motionsvis framställda kraven på anslag till ovannämnda tvärbana med ett till 3 miljoner förhöjt belopp vill utskottet framhålla, att utskottet icke funnit det lämpligt eller möjligt att under nu rådande ekonomiska läge och därav följande, på den allra sista tiden särskilt framträdande svårigheter för statsregleringens genomförande bevilja medel för ifrågavarande förslag i större utsträckning än i statsverkspropositionen

Utskottets
yttrande.

föreslagits. Utskottet vill dock därvid samtidigt erinra, att med hänsyn till de alltmer framträdande tendenserna till nedgång i den allmänna prisnivån ett beviljande av det av Kungl. Maj:t äskade beloppet oförändrat synes innebära möjligheter till arbetenas bedrivande i större utsträckning, än som tidigare torde kunnat beräknas, och alltså i viss mån ett tillmötesgående av de i motionerna framställda önskemålen.

Utskottet hemställer,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förvarande förslag och med avslag å de av herr Rosén m. fl. och herr Rehn m. fl. i ämnet väckta motionerna i vad de skilja sig från Kungl. Maj:t förslag, må till fortsättning av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 1 april 1921.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, C. J. G. Swartz, A. C. Lindblad, Ollas A. Ericsson, N. A. Nilsson, H. F. Lamm, J. Nilsson* i Skottlandshus, *H. M. Bäckström, J. L. Widell, O. U. B. Olsson, C. G. Ekman* och *O. Bergqvist* samt

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund, O. H:son Waldén, P. Nilsson* i Bonarp, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *P. B. Nilsson* i Landeryd, *L. J. Carlsson-Frosterud, S. E. J. Lübeck, W. Bäckström, O. Osberg* och *K. A. Westman*.