

## Nr 10.

Av herr **Bergqvist m. fl.**, om anslag för norra delen av Inlandsbanan.

Som framgår av statsverkspropositionen, begär Kungl. Maj:t av innevarande års riksdag för fortsättande av arbetena å *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för tiden 1 januari—30 juni 1923 ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor. Detta anslag synes huvudsakligen vara avsett för *södra* delen av banan, alldenstund statsrådet säger: »att man för närvarande bör inrikta sig på banans färdigställande till Storuman samt byggandet av materialväg från Storuman upp till Blattnicksele». »Vidkommande *norra* delen av inlandsbanan», fortsätter departementschefen längre fram i sin argumentering, »torde få erinras, att 1921 års riksdag, i likhet med Kungl. Maj:t, anført, att arbetena å denna bandel alltjämt borde fortgå, medan tvärbanan Jörn—Gubbljaure icke syntes böra för närvarande påbörjas. Denna av statsmakterna nästlidet år intagna ståndpunkt finner jag nu ingen anledning att frångå. Genom fortsättandet av arbetena å inlandsbanans norra del skulle jämväl arbete beredas så många som möjligt av de arbetare i dessa trakter, vilka, om mitt i det följande framlagda förslag om nedläggandet av arbetena och kraftstationsbygget vid Harsprånget bifalles, eljest bliva utan arbete.»

»Mot storleken av det av järnvägsstyrelsen för fortsättandet av arbetena å inlandsbanan begärda beloppet, 1,500,000 kronor», fortsätter statsrådet vidare, »har jag intet att erinra. Beträffande beloppets användning framgår av järnvägsstyrelsens skrivelse, att det för arbetena å inlandsbanans norra del för år 1922 avsedda beloppet, 1,000,000 kronor, sannolikt torde, om därtill läggas de för ändamålet anvisade nödhjälpsmedlen, bliva tillräckligt för arbetenas bedrivande i inskränkt omfattning till den 1 juli 1923. Det nu ifrågasatta anslaget lärer därför böra avses för inlandsbanans södra del. Dock torde någon mindre del av ifrågasvarande belopp böra kunna tagas i anspråk för de fortsatta arbetena å norra delen, därest så skulle visa sig erforderligt för undvikandet av ett avbrott i dessa arbeten.»

Av detta uttalande framgår tydligt och klart, *dels* att intet anslag föreslås vare sig å tilläggsstaten för 1922 eller å staten för 1923 för påbörjande av banan Jörn—Gubblijaure, *dels* också att för inlandsbanans norra del från Porjus till Jokkmokk intet anslag begäres å tilläggsstaten för 1922 (för vilket år dock finnes av 1921 års riksdag anslaget 1,000,000 kronor) ävensom att för år 1923 ej heller något anslag för bandelen begäres på annat sätt än att det utsäges, att någon mindre del av anslaget till inlandsbanans södra del må kunna få under vissa förhållanden användas till fortsättning av arbetet å norra delen. Innebörden härav är alltså i stort sett den, att till hela järnvägsbyggandet inom Norrbottens län (inlandsbanans norra del och banan Jörn—Gubblijaure, vilken sistnämnda bana dock delvis faller inom Västerbottens län) skulle för år 1922 och första halvåret 1923 ej bliva disponibelt mera än 1,000,000 kronor med tillägg av vissa för ändamålet anvisade nödhjälpsmedel. Härvidlag bör även särskilt bemärkas, att man har all anledning att antaga, att nästa års riksdag ej kan komma att till denna summa anslå något ytterligare anslag på tilläggsstat för ovannämnda tid, alldenstund avsikten ju är att nu avveckla systemet med tilläggsstater.

För vår del kunna vi ej finna annat än, att ett sådant avbrytande av *anslagsverksamheten* särskilt till inlandsbanans norra del — ty som ett *avbrytande* måste man givetvis betrakta de här föreslagna åtgärderna — måste i viss mån strida mot det principuttalande, som gjordes av såväl Kungl. Maj:t som av 1921 års riksdag, då det ansågs, att arbetena å denna bandel alltså borde fortgå. Då nu statsrådet säger, att han ej funnit någon anledning att frångå denna ståndpunkt, hade man väntat sig, att Kungl. Maj:t framfört begäran om fortsatta anslag och ställt anslagskraven i övrigt på sådant sätt, att ett *verkligt* fortsättande av banan — ej det bedrivande av arbetet i *inskränkt* omfattning, som efter vad järnvägsstyrelsen antyder dessutom måste bliva i hög grad oekonomiskt för staten — därav kunnat bliva en följd. Med hänvisning till dessa synpunkter och för att åstadkomma ett *verkligt* fortsättande av banan i fråga i enlighet med riksdagens och Kungl. Maj:ts uttalande 1921, komma vi här nedan att framföra yrkande om högre anslag till bandelen i fråga, men tillåta vi oss att för denna framställning, ävensom för en begäran om anslag även till järnvägen Jörn—Gubblijaure, här nedan ytterligare framföra några synpunkter.

En sådan synpunkt, som, särskilt vad inlandsbanans norra del beträffar, talar för banbyggandets fortsättande och för ett byggande i en sådan *takt*, att man kan beteckna det som ett *verkligt* fortsättande, är den, som även framförts från järnvägsstyrelsens sida, då man framhållit,

att järnvägslinjen i fråga ej skulle medföra någon egentlig ekonomisk avkastning förrän den framdragits till Jokkmokk eller till dess närhet. En sådan synpunkt måste tillmätas den allra största betydelse, då givetvis det måste vara ofördelaktigt för statens ekonomi att under flera års tid driva en banstump, som slutar vid en plats, till vilken någon väsentlig trafik ej kan förväntas. Ett sätt att komma ifrån detta förhållande och åstadkomma ett bättre ekonomiskt utbyte av banans drift och samtidigt medverka till att genom denna bana vissa längdbanor tillföras en ökad trafik och bliva i högre grad räntabla, är naturligtvis att forcera byggandet på sådant sätt, att slutpunkten Jokkmokks kyrkoby fortast möjligt uppnås — denna tämligen stora, centrala plats, som kommer att tillföra banan den egentliga eller mera betydande trafiken. Åtminstone bör man, enligt vårt förmenande, söka inom närmaste tid komma fram till trakten av Jokkmokk — det framhölls särskilt i debatten vid 1921 års riksdag, att det fanns en plats Vajkijaur, som är belägen en bit norr om Jokkmokk, som i vidrigaste fall kunde användas såsom av-sändningsplats för Jokkmokks kyrkobys trafik, om det nu vore alldeles omöjligt att i första hand komma fram med järnvägsbyggandet ända till Jokkmokks kyrkoby. Såsom ett allra första mål borde man då kanske inrikta sig på att komma fram till Ligga norrifrån, vilket särskilt framhölls av departementschefen 1921, då denna plats, som ligger omkring 2 mil från Jokkmokk, åtminstone under en kortare tid som en nödfallsutväg kunde användas som utfartsstation för Jokkmokk, dit vinterväg eller materialväg kunde användas. Då man vet, att järnvägsstyrelsen under en tidpunkt med betydligt högre materialkostnader m. m. kalkylerade, att ett anslag av  $10\frac{1}{2}$  miljoner skulle räcka till för att föra banan fram till Jokkmokk, kan man antaga, att med de nuvarande sänkta priserna man skulle kunna med ett någorlunda rimligt anslag öppna järnvägstrafiken i första hand till ovannämnda plats, Ligga, och sedan till Vajkijaur.

Det bör i detta sammanhang erinras därom, att byggandet av denna järnväg beslutades av riksdagen så tidigt som 1916. Man kan förstå, att befolkningen i dessa trakter tycker, att det är ett dåligt infriande av de löften, som gavs 1916, då banan norrifrån nu så sent som 1922 knappast hunnit någon väg, då ju, som bekant, banan från Gällivare till Porjus tillkommit i annat sammanhang, fastän den under senare tider kompletterats och inkopplats i det större trafikprojektet inlandsbanan. Då nu dessutom för 1922 finnes ett mycket obetydligt årsanslag och för 1923 ingenting, framslyttas, om ingen ändring sker i Kungl. Maj:ts förslag, alltmera för invånarna i dessa kommunikationsfattiga nej-

der den tidpunkt, då banan uppnår en sådan ändpunkt att den kan i någon högre grad bli till fördel för befolkningen i trakten, vilken tidpunkt uppfattades skola ligga betydligt närmare i tiden, då banan beslutades 1916. Samtidigt ökas också, till nackdel för staten, det antal år, under vilka ingen vidare ekonomisk avkastning kan förväntas av järnvägen. Och slutligen tillkommer ytterligare en ekonomiskt ofördelaktig faktor för staten, då ett järnvägsbyggande i sakta mak medför, proportionellt sett, större utgifter än ett sådant, som drives i större omfattning och med hastigare takt. Den driftförlust, som på dessa olika sätt uppkommer, kommer sedan i viss mån att påbörjas banan och kommer sedermera att ligga såsom en ekonomisk tyngd på bandelen vid beräkningar, som ske rörande dess räntabilitet m. m.

I denna fråga rörande lämpligheten att anslå större anslag för varje år säger järnvägsstyrelsen i framställning till Kungl. Maj:t följande:

»Skall så ske» (d. v. s. om anslag skall givas) »vill styrelsen, i likhet med vad som vid flera tillfällen förut anförts, framhålla angelägenheten av, att de årliga anslagen tillmätas så stora, att arbetena kunna bedrivas på ekonomiskt sätt. Det måste nämligen anses ekonomiskt att arbeta å en fristående arbetsplats med alltför små anslag, när ju en stor del av utgifter, som hänföra sig till arbetets ledning och förvaltning, bliva ungefär lika stora, antingen arbetena bedrivas i mindre eller större omfattning.»

Nu invändes naturligtvis, att man på grund av penningsvårigheter måste inskränka anslaget även för ett sådant ändamål som detta. Härvidlag bör dock kunna påpekas, att arbetslösheten inom de trakter, som beröras av denna järnväg ävensom järnvägen Jörn—Gubblijaure, är — som närmare skall beröras här nedan — synnerligen stor, och kan det knappast förväntas, att denna arbetslöshet kommer att inom den närmaste tiden försvinna eller gå tillbaka, varför en underlåtenhet att igångsätta arbeten av sådant slag som detta endast resulterar i, att staten och kommunerna tvingas giva arbetslöshetsanslag och anslag till andra arbetens igångsättande m. m., och under sådana förhållanden komma alltså utgifterna likväl att inställa sig för det allmänna. Att denna trakt särskilt är i behov av effektiva åtgärder, som kunna minska arbetslösheten, därom vittnar även den omständigheten, att, enligt vad som meddelas i prop. nr 11 vid denna riksdag (sid. 12), staten sett sig nödsakad höja statsbidraget för understödsverksamheten för Jokkmokks kommun utöver det normala 50 %, vilket höjande skett endast för Jokkmokks och Neder-Kalix kommuner.

I detta sammanhang kan även påpekas, att Norrbottens län nu torde ha det största antalet arbetslösa, antagligen både i proportion till befolkningens antal och annars. Åtminstone framgår detta av Kungl. Maj:ts proposition nr 11 till nuvarande riksdag (sid. 9), där det meddelas, att hela antalet arbetslösa inom Norrbottens län den 31 oktober 1921 utgjorde 9,733 personer. Av de övriga länen och Stockholms stad hade endast Göteborgs och Bohus län (inklusive Göteborgs stad) en större siffra, nämligen 9,819, men torde med den ökning av arbetslösheten, som sedan inträtt, Norrbottens län säkerligen ha gått förbi nämnda län. Senaste sifferuppgifter från Norrbotten upptaga en arbetslöshetssiffra på 15,315 personer, och likväl förväntar man sig en betydligt ökad redovisning av arbetslösa under innevarande januari månad, då under vanliga förhållanden de föregående åren befolkningen i de inre delarna av länet fått sysselsättning med skogsarbete.

Denna omständighet — att skogsarbetet så gott som alldeles upphört — torde vara en av de förnämsta orsakerna till att arbetslösheten blivit så stor främst i de inre delarna av länet. Denna arbetslöshet träffar i mycket hög grad just de bygder, som skulle komma att beröras av järnvägsbyggena Jörn—Gubblijaure och Jokkmokk—Porjus. Ävenså kan konstateras, att arbetslösheten inom Piteåbygden nu uppnått en oerhörd utsträckning, så att det nu vid en skedd undersökning framkommit, att arbetslösheten är lika stor inom denna bygd som inom Neder-Kalix kommun. Dessa tre kommuner, Jokkmokks (med 828 arbetslösa), Arvidsjaur (med 980 arbetslösa) och Piteå landskommuner (med tillsammans 2,412 arbetslösa) ävenså Älvsby kommun (med 701 arbetslösa) ligga så, att det skulle åstadkommas en ej obetydlig lättnad med avseende på arbetslösheten inom nämnda kommuner, om det igångsattes arbeten i någon större utsträckning å järnvägslinjerna Jörn—Gubblijaure och Jokkmokk—Porjus. Med avseende på denna sistnämnda bana förtjänar dessutom omnämnas, att det finnes anordnade tillfälliga baracker och att en hel del andra åtgärder äro vidtagna för järnvägsbyggandet, under det att vid en hel del andra arbetslöshetsarbeten anordningar för de arbetslösas inkvartering m. m. ofta måtte ske.

Nu är det visserligen sant, att även andra utvägar kunna tillgripas och ha tillgripits för åstadkommande av produktivt arbete för de arbetslösa än järnvägsbyggande, t. ex. byggande av landsvägar, skogsdrivning m. m. Men å andra sidan kan man — utan att förringa betydelsen av ovannämnda arbeten, av vilka särskilt skogsarbetena ha stor betydelse för de bygder, som det här är fråga om — likväl påpeka, att tillgripandet av ett eller några större järnvägsbyggen är ägnat att på ett helt

annat och effektivare sätt och under en längre tid åstadkomma en minskning av arbetslösheten än en del mindre omfattande arbeten. Ett uttryck för denna uppfattning har även givits av Norrbottens läns hjälpkommission med landshövding Malm i spetsen, vilken framfört den uppfattningen, att ett igångsättande och fullföljande av byggandet av de planerade och beslutade järnvägarna inom länet måste tillgripas, om man skall kunna åstadkomma någon större effekt vid motarbetande av arbetslösheten inom länet (se bilaga I).

De skäl, som här framförts, tala, enligt vårt förmenande, synnerligen bestämt för igångsättande eller fullföljande på ett mera omfattande sätt av de bägge järnvägar, Jörn—Gubblijaure och Porjus—Jokkmokk, vilka särskilt avses med denna motion och vilkas byggande som bekant redan äro i princip bestämda av riksdagen.

Vad särskilt *järnvägen Jörn—Gubblijaure* beträffar, så bör det erinras om, att riksdagen redan så tidigt som 1917 uttalade sig för, att denna bana skulle byggas med det snaraste. Ortsbefolkningens förhoppning om att inom en rimlig tid få se banan åtminstone påbörjad har det oaktat varje år gäckats. Så skedde också vid 1921 års riksdag, trots att järnvägsstyrelsen strax förut framhållit, att denna järnväg borde snarast påbörjas och därför föreslog uppförande av  $\frac{1}{2}$  miljon i anslag å 1922 års stat, varvid styrelsen även betonade, att på den linje, där denna järnväg skulle gå fram, ligga — vilket också är fallet — tämligen befolkade platser, vadan ett öppnande av trafiken bitvis eller successivt skulle kunna ur ekonomisk synpunkt försvaras.

Vi kunna ej finna, att det kan vara riktigt att med avseende på så kommunikationsfattiga trakter, som det här är fråga om, resonnera, som Kungl. Maj:t och riksdagen gjorde 1921, då man betonade, att det kunde endast bli fråga om att giva anslag till *en* av dessa järnvägar. Dessa två banor ligga dock i olika delar av länet och beröra vitt skilda trakter av det på mil rika Norrbotten. Vid fattandet av det principiella beslutet i riksdagen, att *bägge* järnvägarna skulle byggas, framkommo heller aldrig några sådana synpunkter, som de vilka nu fått göra sig gällande.

Med avseende på de trakter, som beröras av järnvägen Jörn—Gubblijaure, kan även framhållas, att det här gäller trakter med långa avstånd. Avståndet från Jörn till Arvidsjaur kyrkoby är nämligen 8 mil och sträckan från Arvidsjaur till Arjeplogs kyrkoby — som också i viss mån beröres av denna järnväg — är 9 mil. Det kan från den utgångspunkten anses väl motiverat, att man, när det gäller Norrbotten, är med om anslag till järnvägsbyggande såväl i den ena delen av länet som i den andra.

Med avseende på banan Jörn—Gubblijaure kan även förtjäna framhållas, att densamma går genom synnerligen odlingsbara trakter, vars bringande i kultur skulle medföra en värdefull ökning av jordbruksproduktionen och bringa bärning till stora mängder av arbetare, som med nuvarande konjunkturer eventuellt kunde finna det lämpligt grunda ett eget hem. Skedda undersökningar visa också, att terrängen är synnerligen god, varför det skulle bliva billiga byggnadskostnader. Den ifrågasatta järnvägen kommer också att beröra trakter, där det finnes möjlighet att tillvarataga skogsprodukter. Den berör också i stor utsträckning statsskogar. Slutligen kan vara lämpligt nämna, att man från järnvägstyrelsen betonat, att detta är en sådan bana, av vilken man kan förvänta sig ganska goda inkomster — det är alltså ej uteslutande en kulturbana, det här är fråga om. Alla dessa synpunkter, som visserligen ej äro nya, utan redan förut vid upprepade tillfällen framförts, tala enligt vårt förmenande för denna banas snara byggande.

Frågan är då, vilken summa man lämpligen bör föreslå som anslag för ett år. Vi våga därvidlag, med hänsyn till den oerhörda arbetslösheten inom de bygder, som skulle beröras av järnvägen, och med hänsyn till järnvägstyrelsens ovan relaterade uttalande, att järnvägsbyggande ej bör drivas i allt för liten utsträckning, föreslå ett anslag av en miljon kronor för påbörjande av järnvägen under 1922 — alltså på tilläggsstat för 1922 — samt en halv miljon för första halvåret 1923.

Med avseende på banan Jokkmokk—Porjus har järnvägsnämnden i Jokkmokk till oss framfört en utförligt motiverad framställning, utmynnande i, att å tilläggsstaten för 1922 skulle uppföras en summa av en miljon utöver det förut anslagna samt å staten för 1923 en och en halv miljon. Med hänsyn till det tryckta ekonomiska läget skola vi inskränka oss till att för 1922 begära, utöver förut anslaget belopp, en halv miljon samt för första halvåret 1923 en halv miljon. Man borde kunna antaga, att man genom anslående av detta anslag kunde åstadkomma ett öppnande inom snar tid av järnvägen till någon plats, som kunde tjänstgöra som avsändningsplats för huvudplatsen Jokkmokks kyrkoby.

Slutligen vilja vi, med avseende på bägge dessa järnvägar, uttala den förhoppningen, att om tillräckliga anslag av riksdagen ej komma att tillskjutas på sätt ovan begärts, åtminstone tillskjutande av arbetslöshetsmedel med större summor kan ske, så att arbetet vid de bägge banorna kan skrida framåt till nytta och glädje för den i avseende på kommunikationer missgynnade befolkningen inom Norrbotten, som år efter år sett sina förhoppningar grusade att erhålla järnvägskommunikationer, vilka redan för flera år tillbaka utlovades av statsmakterna.

Med hänvisning till ovanstående motivering ävensom därtill, att framställning om anslag till banan Jörn—Gubbliaure kommer att ske i en särskild motion, hemställes alltså,

att riksdagen måtte anslå å tilläggsstat för 1922 för Inlandsbanans norra del en halv miljon kronor, samt

att för samma bandel måtte å staten för tiden  $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{6}$  1923 ävenså uppföras en halv miljon kronor.

Stockholm den 17 januari 1922.

*O. Bergqvist.*

*P. Hellström.*

*C. Winberg.*

*C. I. Asplund.*

*Bilaga.*

#### Till Konungen.

I och med det att depressionen efter fredsslutet även började drabba trävarurörelsen, ha arbetsförhållandena inom Norrbottens län, såsom bekant, utvecklats sig i mycket ogynnsam riktning. Då länet till mycket stor utsträckning består av skogsbygd och jordbruket inom detsamma ännu icke hunnit och delvis ej heller torde kunna bringas upp till samma höjd, som i de sydligare länen, har Norrbotten kommit att lida under denna depression väsentligt hårdare än övriga län. Det torde också förhålla sig så, att även trävaruhanteringen i Norrbotten lever under något ogynnsammare betingelser, speciellt på grund av kortare skeppningssäsong med därav härledande olägenheter, vilket haft till följd, att även denna lidit mera än samma hantering söderut.

Ett faktum är också, att arbetslösheten undan för undan ökats samt för närvarande visar oroväckande höga siffror. Vid årsskiftet funnos anmälda cirka 12,500 arbetslösa, varav cirka 5,000 i kustbygden med sågverksdistrikt samt 7,500 i skogsbygden.

Det är ej heller möjligt att förutsäga, när arbetslösheten släpper. Visserligen torde man i allmänhet räkna med en sådan förbättring av konjunkturerna på trävarumarknaden, att rörelsen under innevarande år åter kommer i gång. Men i vilken utsträckning är omöjligt att säga och i varje fall torde man ha att räkna därmed, att en längre tid måste komma att förflyta, innan tillgången på arbete och arbetskrafter någorlunda utjämnas. Det är därför med bekymmer, som Norrbottens inbyggare se framtiden till mötes.

Länshjälpskommittén anser det därför vara synnerligen angeläget att i tid planera för arbetsreserver, som kunna tjäna till utjämning av denna bristande balans, och torde därvid käckheten bjuda att inrikta sig på längre sikt.

Lyckligtvis är det så, att man här i Norrbottens län har en stor arbetsreserv, som lätt kan tillgripas och som dessutom äger den stora förtjänsten, att, samtidigt som den är ägnad att verka kraftigt utjämnande på arbetstillgången



under en depressionstid, den kommer att verka i hög grad livgivande och utvecklande på bygden samt stärka förmågan att giva uppehälle åt sin befolkning samt giva förutsättningar för att bereda utkomst åt en ökad sådan. Länshjälskommittén syftar härvid på de många järnbanor, delvis redan beslutade, ehuru tillsvärdare utan anslag, delvis under utredning, vilka planerats i Norrbottens län. Alla de planerade järnvägslinjer, vilka närmast kunna komma i fråga till utförande, ligga i bygder, där stort behov av ökad arbetstillgång är till finnas och kan väntas vara för handen åtskillig tid framåt.

Att dessa järnbanor äro lämpliga såsom arbetsreserv under dessa tider torde alltså vara uppenbart, och riksdagen har också genom beslut år 1921 att medgiva upptagande av nödhjulsarbete av banan Morjärv—Nederkalix anslutit sig till en sådan uppfattning. Men dessa järnvägsfrågor äro av den betydelse för Norrbottens län, att det synes länshjälskommittén riktigast, att ifrågasvarande järnvägsbyggnader visserligen nu öppnas för de arbetslösa, men upptagas med särskilda anslag samt sedan fullföljas och genomföras enligt ett efter förhållandena lämpat program, så att de järnvägslösa delarna av länet kunna se sina genom föregående riksdagens beslut närda förhoppningar inom rimlig tid realiserade.

Länshjälskommittén har nu, när en ny riksdag är inne, ansett sig med hänvisning till den stora arbetslösheten i länet samt vad i övrigt här ovan anförts, böra i underdånighet hos Eders Kungl. Maj:t hemställa, att Eders Kungl. Maj:t ville medverka till, att *dels* statens nödhjulsverksamhet i Norrbotten inriktas på att i lämplig utsträckning bygga de planerade järnvägslinjerna i Norrbottens län, *dels* anslag beredes att fullfölja ett efter landets bärkraft avpassat program för byggande av statens i Norrbottens län planerade järnvägslinjer.

Luleå den 9 januari 1922.

Underdånigst:

För Norrbottens länshjälskommitté:

G. MALM.

H. Glimstedt.

