

Nr 61.

Av herr Åström, om anslag för igångsättande av nödhjälpsarbeten å Morjärv—Kalixbanan.

Av de stora norrländska älvdalarna är det blott Kalix älvdal som ännu saknar förbindelsebana mellan stambanan och de vid kusten liggande befolkningscentra. Det är då lätt förklarligt att befolkningen i dessa trakter med längtan ser mot den tid då en järnväg sätter den uti intimare kontakt med landets övriga delar. Den senaste tidens fruktansvärda arbetslöshet inom Neder-Kalix kommun har ju också bidragit till att aktualisera frågan. Stilleståndet inom trävaruindustrien under år 1921 medförde en omfattande arbetslöshet, som tvang de kommunala myndigheterna till mycket betydande åtgärder för dess bekämpande redan under årets första del. Kommunen har sålunda, för att anföra ett exempel, nedlagt av egna medel 494,000 kronor på väganläggningar som igångsatts under 1921, och det stannar naturligtvis icke vid detta belopp utan dessa under förra året påbörjade vägbyggnader komma naturligen att kräva betydande anslag även i framtiden. Men det är ju klart att det icke är möjligt för kommunen som sådan att åstadkomma tillräckligt med arbetstillfällen åt de arbetslösa och i klar insikt härom uppvaktade man redan under april månad 1921 den dåvarande regeringen med begäran om åtgärders vidtagande i syfte att bereda de arbetslösa arbete. Denna framställning blev så tillvida tillmötesgången som regeringen gav järnvägsstyrelsen i uppdrag att utföra undersökning angående möjligheten att igångsätta arbeten på den tänkta bandelen Morjärv—Kalix. Denna undersökning är nu slutförd, och järnvägsstyrelsen tillstyrker däri arbetets upptagande som nödhjälpsarbete med en arbetsstyrka av 250 man, och handhavd av styrelsen på vanligt sätt. Arbetet har emellertid ännu icke igångsatts, men torde väl början komma att göras

inom den allra närmaste tiden, antingen i något begränsad omfattning under ledning av Norrlands statsarbeten, eller ock i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag. Jag anser emellertid att man icke bör stanna vid detta och skjuta frågan om banans färdigställande till en avlägsen framtid, utan hellre redan nu besluta om denna bandels färdigställande i ett sammanhang. Skälen för denna min uppfattning skall jag här nedan framlägga.

För det första vågar jag påstå att arbetslösheten icke kommer att upphöra med sommarens ankomst, som många gärna vilja tro. Jag grundar denna min uppfattning därpå, att man under denna vinter icke företar några skogsavverkningar av betydelse uppför Kalix älvdal och följaktligen blir största delen av det folk som under normala tider syssla med flottning arbetslösa instundande sommar. Sågverken, vilka inskränkt sin skogsavverkning till ett minimum av vad de under normala förhållanden pläga avverka, komma också att under vintern 1923 sakna timmer för normal drift, såvida icke en flerdubbelt ökad import av timmer från Finland skall ske under stundande sommar. Vidare bör erinras om att Karlsborgs sulfatfabrik är nedlagd och att de tekniska förbättringarna inom sågverksindustrien gör att man med en långt mindre arbetsstyrka än tidigare erhåller samma arbetsresultat. Och slutligen så har nu järnvägsbyggandet på bandelen Boden — Finska gränsen slutförts och många hundra man som under det senaste årtiondet sysslat med arbete i järnvägsbyggnader inom östra Norrbotten äro därigenom arbetslösa. Landshövding Malm besökte Neder-Kalix dagarna närmast före jul för att undersöka förhållandena och han yttrar uti sin rapport till regeringen bland annat: »En jämförelse mellan antalet arbetslösa och nuvarande tillgång på arbete vid pågående nödhjälpsarbeten ger vid handen att det, såsom jag förut framhållit, är synnerligen angeläget att snarast möjligt ökade arbetsmöjligheter öppnas.» Han slutar med att sammanfatta sin åsikt om förhållandena inom kommunen på följande sätt: »De undersökningar rörande arbetsförhållandena i Neder-Kalix sågverksdistrikt, som jag sålunda satts i tillfälle att göra, synas mig visa, att det knappast blir möjligt att få balans mellan den nuvarande arbetarstocken och tillgängligt industriarbete därstädes. Samma förhållande torde helt naturligt under närmaste tiden komma att existera i många industriorter. Men i Neder-Kalix synas mig utsikterna vara föga ljusa för rätt så lång tid framåt. Huru en någorlunda tillfredsställande lösning skall åstadkommas är ej nu möjligt att angiva, men frågan förtjänar att med uppmärksamhet följas. Särskilt bör därvid beaktas att söka öka befolkningens möjligheter att skaffa sig tillräckligt stora småbruk, så att de få en starkare rygg i tider av industriell avmattning».

Det är lätt förståeligt att man ur nationalekonomiska synpunkter hyser tvekan om lämpligheten av ett igångsättande av arbetena på denna bandel, i all synnerhet som de belopp, som krävas för banans färdigställande uppgå till, enligt järnvägsstyrelsens beräkning, 8,500,000 kronor. Enligt min mening komma emellertid icke kostnaderna att uppgå till ett så högt belopp och jag vill till stöd för denna min åsikt framföra följande. Tillgängliga statistiska uppgifter ge vid handen, att den avkomstberättigade byggnadskostnaden för bandelen Boden—Lappträsk uppgår till 5,520,000 kronor. Denna bandels längd är 77 kilometer, alltså 30 km. längre än sträckan Morjärv—Kalix, och det vore då märkligt om icke, med de nu ständigt fallande priserna på materialier, kostnaderna skulle kunna avsevärt nedbringas i all synnerhet som uti bandelen endast ingår en älvövergång. Denna bro över Kalixälven som också skulle tjänstgöra som landsvägsbro blir av utomordentligt värde för befolkningen därigenom att den sammanknyter landsvägsnätet och åstadkommer en länge åtrådd förbindelselänk mellan byarna på ömse sidor om älven.

Neder-Kalix kommun har en folkmängd av, inklusive Töre församling, 15,365 personer och av dessa äro åtminstone 12,000 bosatta i kustbyarna eller älvdalen och skulle således erhålla en omedelbar och påtaglig förbättring av sina förhållanden genom denna banas tillkomst. Landshövding Malm antyder uti sin ovannämnda rapport, att bildandet av nya småbruk skulle vara en väg att finna användning för det överskott på arbetskraft som nu faktiskt finnes och jag ger honom rätt däruti, men det första villkoret för att detta skall kunna ske är att man förbättrar kommunikationerna så att det blir möjligt att snabbt förflytta sig från hemmet och till arbetsplatsen. En av de största olägenheter som småbrukarna inom Neder-Kalix för närvarande lida av är den att deras jordlotter äro för små samt dessutom fördelade i mångskifte. Inom en del byar är varje hemmansdel fördelad uti ända till 6 à 7 skiften med ofta ända till tio kilometers avstånd från gården. Detta inverkar naturligtvis ytterst menligt på brukarnas möjlighet att rationellt sköta sitt jordbruk, men det är en direkt följd av en föråldrad skiftesstadga och förhållandena sådana de utvecklats under de senaste årtiondena. Sågverken ha endast kunnat erbjuda arbete under en del av året och detta har haft till följd att det i sågverkens närhet uppstått en kategori av folk som närmast kan betecknas som säsongarbetare. Dessa ha naturligen betraktat innehavet av även en liten jordbit på vilken de uppfört sitt hem som en värdefull tillgång att falla tillbaka på vid tider av arbetslöshet inom industrien. Det har dessutom gjort dem mera självständiga, satt dem i tillfälle att i någon mån välja arbetsplats o. s. v. Men just bristen på goda

kommunikationer med det inre av landet är den största bidragande faktorn till den trängsel som nu råder inom kustbyarna. En järnväg mellan Morjärv och Kalix skulle därför enligt min mening i hög grad bidra till bildandet av nya småbruk, inom det område den genomlöper, men även utefter linjen Boden—Lappträsk. Och dessa småbruk skulle bli av en högre klass än de gamla därigenom, att de kunna förläggas i en- eller tvåskifte, i omedelbar närhet av bostaden.

Så vitt jag har kunnat förstå råder det icke delade meningar angående tillkomsten av denna bana hos vederbörande myndigheter, men man anser, utgående från nationalekonomiska synpunkter, att tidpunkten ännu icke är lämplig för detta arbete. Jag kan dock icke ansluta mig till denna uppfattning, utan jag förmenar att den nu rådande depressionen på arbetsmarknaden som med allra största sannolikhet kommer att räcka en ganska lång tid framåt väl motiverar ett igångsättande av detta arbete. Om man inriktar sig på att under den första tiden endast utföra arbeten i vilka arbetslönen utgör huvudutgiften och låter anstå till längre fram i tiden med den del av materielen i vilka även andra summor ingå, så torde även under nu rådande finansiella betryck ett igångsättande av arbetet låta försvara sig. Ty man får ju ej bortse ifrån att de summor som man nu måste offra i form av arbetslöshetsunderstöd äro som bortkastade, medan däremot de summor som läggas ner uti förbättrandet av landets kommunikationer äro en penningplacering som, även om den icke lämnar vanlig bankränta, dock på grund av de indirekta värden den tillför samhället blir bland de bäst använda av statsmedlen.

Jag skall icke fortsätta med att framdraga ytterligare skäl för ett igångsättande av arbetet på denna bana som nödhjälpsarbete utan vill jag inskränka mig till att hänvisa till den framställning som länshjälpkommittén i Norrbotten avgivit till Kungl. Maj:t vilken finnes bifogad motion nr 10 i första kammaren och den av landshövding Malm till regeringen avlätna rapporten över förhållandena i Neder-Kalix.

Med hänsyn till den utomordentligt svåra arbetslöshet som råder inom de trakter som banan genomlöper och de hotande utsikterna till att denna arbetslöshet skall fortsätta under en ganska lång tid framåt är jag av den åsikten att ett beslut av riksdagen redan nu om ett färdigställande av denna bandel icke skulle medföra några ur ekonomisk synpunkt riskabla konsekvenser, då ju med allra största sannolikhet det blir nödvändigt att under de närmaste åren anvisa mycket betydande summor till arbetslöshetens bekämpande i dessa trakter och det ju dessutom är tydligt att uti kostnaderna

för materielen arbetslönen utgör en mycket stor del, men med hänsyn till den ovissa ekonomiska situationen skall jag dock inskränka mig till att hemställa, att riksdagen måtte besluta,

att ur det i särskild motion i andra kammaren av herr Lindberg denna dag föreslagna ytterligare anslaget till byggande av järnvägar m. m. å 10 millioner kronor eller, om denna motion icke bifalles, ur det av regeringen för år 1922 begärda anslaget å sammanlagt 85,000,000 kronor till arbetslöshetens bekämpande anvisa 1,000,000 kronor samt att ur det i Kungl. Maj:ts proposition nr 11 begärda anslaget å 5,000,000 kronor för tiden 1 januari —30 juni 1923 anvisa ett belopp av 500,000 kronor för igångsättande såsom nödhjälpsarbete av en järnvägsanläggning Morjärv—Kalix.

Stockholm den 21 januari 1922.

Ernst Åström.