

**Nr 101.**

Av herr **Bäckström m. fl.**, om anslag för fortsättning av inlandsbanan samt statsbanan Hällnäs—Stensele.

I statsverkspropositionen, utgifter för kapitalökning, har Kungl. Maj:t beträffande statens järnvägar föreslagit dels i punkt 18 att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare måtte anvisas 1,000,000 kronor, dels i punkt 20 att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele måtte anvisas 1,700,000 kronor, allt för budgetåret 1923—1924.

Anslaget till inlandsbanan är avsett att användas för dess södra del, som skulle fullbordas till Storuman, och anslaget till järnvägen Hällnäs—Stensele avses för banans framdragande till Lycksele. I överensstämmelse med järnvägsstyrelsens hemställan har departementschefen föreslagit, att nämnda banbyggnader skulle avbrytas, inlandsbanan vid Storuman och tvärbanan Hällnäs—Stensele vid Lycksele. Departementschefen har visserligen funnit att många skäl tala för ett fortsättande, om ock i inskränkt omfattning, av ifrågavarande banbyggnader. Emellertid hade statsfinansiella och järnvägsekonomiska skäl ansetts böra sättas i första rummet, och med hänsyn till dessa hade departementschefen funnit sig böra förorda arbetenas temporära nedläggande på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Departementschefen hade dock ansett självfallet, att då de ekonomiska förhållandena komma att förbättras, frågan om anslag för banbyggnadsarbetenas fortsättande i mera planelig takt komme att tagas under förnyat övervägande.

Emot järnvägsstyrelsens förslag har överingenjören Hj. Fogelmarck i avgiven reservation anfört att många skäl tala för banbyggnadsarbetets fortgång och därvid föreslagit, bland annat, att södra inlandsbanan bör fortsättas mot Sorsele och banbyggnaden Hällnäs—Stensele fortsättas i ett sammanhang till Stensele.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har uttalat sin fulla anslutning till de synpunkter, överingenjören Fogelmarck anført. Från de av ifrågasvarande banbyggnader berörda orterna hava ett flertal framställningar om arbetenas fortsättande ingivits till Kungl. Maj:t.

I anledning av vad länsstyrelsen i Västerbottens län anført har järnvägsstyrelsen uttalat, att man måste iakttaga all försiktighet och något se tiden an, då det gällde att bestämma sig för ett fortsatt utbyggande av i hög och stegrad grad förlustbringande nya järnvägslinjer. Till stöd för detta uttalande åberopar järnvägsstyrelsen det ekonomiska resultatet av driften dels å »norrlandslinjerna norr om Bräcke», dels å »de södra stambanorna». Av den i statsverkspropositionen intagna, av järnvägsstyrelsen utarbetade tablån framgår, att från »norrlandslinjerna norr om Bräcke» uteslutits den betydelsefulla järnvägen Luleå—Riksgränsen med bilinjer till MalMBERGET och Koskullskulle, och att bland »de södra stambanorna» allenast medräknats de tre huvudlinjer, som ej minst tack vare mängden anslutande bibanor äro starkt trafikerade. På grund av att i det förra fallet den del av statens järnvägar, nämligen malmbanan, som under många år givit större avkastning än någon annan bandel, helt lämnats åsido, och att i senare fallet vissa oekonomiska bandelar likaledes uteslutits, har jämförelsen blivit synnerligen förmånlig för den mening, som järnvägsstyrelsen för närvarande förfäktar. De betydande driftkostnader, som föranledas genom upprätthållande av den direkta förbindelsen mellan malmbanan och det övriga järnvägsnätet, medräknas, men däremot bortses ifrån den inkomst, som statens järnvägar uppbär av malmbanan. En så missvisande jämförelse bör rättvisligen icke utgöra grundval för bedömning av frågan om järnvägsbyggnader i Norrland.

Till belysande av förhållandena anse vi oss böra framhålla, att för femårsperioden 1912—1916 avkastningen i procent av statens järnvägars disponerade kapital utgjorde för hela riket 3,80 % och för järnvägarna i Norrbotten 6,39 %. I sistnämnda siffra ingår resultatet även av de bandelar i Norrbotten, som äro svagt trafikerade.

Det är tyvärr sant, att driftresultatet å den långa norrländska stambanan — bortsett från malmbanan — är ogynnsamt. Men den huvudsakliga anledningen härtill är ju den, att ifrågasvarande stambana byggts så långt från bebyggda orter, att dessa knappast kunna begagna sig av järnvägen utan äro hänvisade att använda sig av sjökommunikationer under den tid, då sjöfart är möjlig, och att i övrigt vara i saknad av andra förbindelser än landsvägsledes. Norrlands befolkning och Norrlands representanter i riksdagen hava emellertid ingen del i ansvaret för

detta beklagliga förhållande. Ifrågavarande för statens järnvägars ekonomi menliga och för Norrlands utveckling mindre lämpliga sträckning har fastslagits utslutande med hänsyn till militära skäl och i strid mot den norrländska befolkningens önsknings. Det är under sådana förhållanden en orättvisa, om det av järnvägsstyrelsen liksom av Kungl. Maj:t och riksdagen upprepade gånger kraftigt framhållna behovet av fortsatt järnvägsbyggande i Norrland icke skulle tillgodoses på grund av resultatet av de ovan åberopade missgrepp, som tidigare begåtts.

Ej sällan har framhållits att de bansträckningar, som nu äro i fråga, genomlöpa glest befolkade bygder. Det bör dock ihågkommas, att Kungl. Maj:t och kronan äger högst betydande markarealer i nämnda trakter och att bosättning å kronans jord ända till senaste tid förvägrats dem som där velat söka sin utkomst av jordbruk och skogsarbete. Trots detta kan emellertid Västerbottens län uppvisa större folkökning än något annat län, och trots kommunikationsbristen har i jordbrukshänsende detta län under de senare åren mycket starkt utvecklats.

Många hava i förlitande på att 1917 års riksdags beslut om byggande av vissa järnvägar i Norrland skulle fullföljas förvärvat jord och planerat eller redan uppfört byggnader, även för industriella ändamål. Om järnvägsbyggnadernas fortsättning nu ställs på framtiden, kommer detta att vålla svårigheter för många av dem, som hoppats på de beslutade kommunikationernas snara fullbordande.

Umeå stad har, i överensstämmelse med det av statsmakterna uppställda villkoret för byggande av statsbanan Umeå—Holmsund, anlagt hamn vid Holmsund, vilken anläggning kostar i runt tal 1,500,000 kronor. Beslutet om detta åtagande från stadens sida fattades först sedan riksdagen beslutat anlägga tvärbanan Hällnäs—Stensele, enär genom detta beslut utsikt öppnades för Umeå stad att återvinna det handelsområde inom lappmarken, som av ålder tillhört Umeå stad men som genom inlandsbanans framdragande utan samtidigt byggande av tvärbanan avskurits och förlagts till Östersunds och Sundsvalls handelsområden. Då trafiken till och från lappmarkssocknarna i Västerbottens län uppenbarligen måste söka sig andra vägar, än över den nya hamnen vid Holmsund, intill dess tvärbanan Hällnäs—Stensele blir fullbordad, är det utslutet, att hamninkomsterna vid Holmsund skola kunna förränta det i hamnanläggningen nedlagda kapitalet, kanske icke ens täcka driftkostnaderna vid hamnen. Stadsfullmäktige i Umeå hava också i sin framställning till Kungl. Maj:t om banbyggnadens fortsättande framhållit här nämnda synpunkter och tillika ifrågasatt, att staten skulle övertaga ham-

nen, därest det av riksdagen fattade beslutet om byggande av statsbanan Hällnäs—Stensele icke fullföljdes.

Befolkningen i Västerbottens läns lappmark är synnerligen vanlottad i avseende å möjligheten att erhålla sjukvård. Trots sina betydande sjukvårdskostnader har länets landsting behjärtat lappmarksbefolkningens svåra ställning och år 1919 beslutat att uppföra ett lasarett å lämplig plats i lappmarken, förslagsvis Storuman med hänsyn till att tvärbanan här skulle förbindas med inlandsbanan. För ändamålet har medel avsatts. Emellertid kan rimligen intet göras för frågans lösning, förrän det blir oåterkalleligen klart, att tvärbanan skall fullbordas enligt 1917 års riksdags beslut. Ty om lasarettet nu skulle byggas, kan detsamma på grund av bristande kommunikationer icke komma till full användning.

För närvarande kunna statens väster om inlandsbanan belägna högst betydande skogar icke fullt utnyttjas på grund av transportsvårigheter. Om och när tvärbanan Hällnäs—Stensele blir fullbordad, möjliggöres anläggningen av en trämassfabrik vid eller i närheten av Storuman, i vilket fall den producerade massan kan forslas järnvägsledes till hamnen i Holmsund för utskeppning. Att uppföra en dylik industriell anläggning med tanke på export över annan hamn torde få anses utslutet med hänsyn till den vida längre järnvägstransporten. Sveriges geologiska undersökning har uttalat, att den svavelkis, som erfordras för denna industri vid Storuman, kan tagas från i närheten befintlig svavelkisfyndighet.

Därest den kolonisation, som med statens medverkan sedan någon tid bedrives i här ifrågavarande orter, ej skall misslyckas, är det uppenbart att möjligheter måste beredas icke blott för underlättande av jordbruksprodukternas avsättning och för anskaffande av kalk och gödningsämnen, utan även för beredande av skogsarbete åt kolonisterna.

Vid bedömande av här ifrågavarande spörsmål är det icke utslutande järnvägsekonomiska skäl, som böra tagas i beaktande. För statens domäner är det av synnerlig vikt att kommunikationerna förbättras. Fastigheternas antal ökas och taxeringsvärdena stiga i den mån järnvägar komma till stånd. Postverkets för närvarande betydande utgifter för postförbindelserna å vägarna minskas, om nya järnvägar anläggas.

Ekonomiska skäl kunde hava talat för banbyggnadernas avbrytande för fyra eller fem år sedan, då bristen på arbetare var stor samt arbets- och materialkostnaderna orimligt höga. Men dessa skäl kunna icke tala för arbetenas avbrytande nu, då arbetslöshet råder och priserna avsevärt nedgått. Ett uppskov med arbetena till dess de ekonomiska förhållandena

förbättras torde medföra, att arbetena komma till utförande då arbetsmarknaden åter blivit god och priserna stigit.

Om arbetena nu skola nedläggas, kommer den goda arbetarstammen vid ifrågavarande banbyggnader att skingras och de arbetslösa ingenjörernas antal ökas. Ifråga om dubbelspårs- och bangårdsbyggnaderna har järnvägsstyrelsen ansett att desamma böra fortgå bland annat för att arbetarna ej skola bliva arbetslösa. Samma skäl synes med större styrka tala för att även vid järnvägsbyggnaderna i Västerbottens län arbetena hållas i gång.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta,

1) att för fortsättning av arbetena å inlandsbanan, södra delen, jämväl norrut från Storuman, för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,600,000 kronor, och

2) att för fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele, utan avbrott, för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1923.

*W. Bäckström.*

*Ant. Wikström.*

*N. E. Nilsson.*

*Ad. Wiklund.*

*Ewald Lindmark.*

*C. J. Öberg.*

*Elof Lindberg.*

*Johan Olofsson.*

*O. W. Lövgren.*

*J. Mauritz Västberg.*

*Rob. Karlsson.*

*Ivar Österström.*

*Joh. Johansson,*  
Kälkebo.

*Ernst Håge.*

*K. Bergström.*

*Verner Hedlund.*

*J. Rehn.*

*O. Johansson,*  
Edshytt.

*Carl Sehlin.*

*Linus Lundström.*

