

Nr 158.

Av herr **Rosén** m. fl., om anslag till påbörjande av arbetena å järnvägen Lycksele-Stensele.

I statsverkspropositionen, utgifter för kapitalökning, hemställes att riksdagen måtte till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor. Därjämte föreslår departementschefen, i likhet med järnvägsstyrelsen, att arbetet skall tillsvidare nedläggas så snart linjen Hällnäs—Lycksele är fullbordad. Som skäl härför anföres, att järnvägen upp till Arvidsjaur (Jörn—Gubblijaure) bör före linjen Lycksele—Stensele komma till utförande, vilket enligt departementschefens mening torde bäst motsvara statsmakternas tidigare åtgöranden samt den av frågan berörda befolkningens därpå grundade förhoppningar.

Detta uttalande synes nödvändigöra en redogörelse för denna järnvägsfrågas uppkomst och utveckling.

Redan år 1905 gjorde kommitterade för Lycksele och Degerfors kommuner framställning till Kungl. Maj:t om undersökning av en järnväg till Västerbottens läns lappmark. I anledning härav uttalade järnvägsstyrelsen i ett samma år avgivet yttrande, att innan en sådan undersökning företoges, borde anbefalld utredning rörande inlandsbanan vara slutförd. År 1910 erhöi järnvägsstyrelsen begärt bemyndigande att verkställa undersökning för en järnväg till Lycksele och vidare till lämplig punkt på inlandsbanan.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 januari 1911 påpekade järnvägsstyrelsen det kännbara behovet av tvärbanor i den mån anläggningen av norra inlandsbanan fortskrider. Järnvägsstyrelsen ifrågasatte en tvärbana från Hällnäs över Lycksele fram till inlandsbanan — dock med delvis annan sträckning än den sedermera föreslagna — vilken tvärbana avsågs påbörjad år 1915 och till hela sin längd öppnad för allmän trafik år 1921. Denna tvärbanas tillkomst ansågs så brådskande, att enligt järnvägsstyrelsens mening anläggningen borde bedrivas både från norra stambanan och inlandsbanan.

Härav framgår att befolkningen i dessa orter redan för 14 år sedan bibragts grundade förhoppningar att inom överskådlig framtid erhålla en av behovet påkallad järnvägsförbindelse från de inre delarna av Västerbottens län (den blivande inlandsbanan) till residensstaden.

Proposition angående järnvägsbyggnader i Norrland framlades för 1916 års riksdag, men densamma vann då icke riksdagens bifall.

Förnyad proposition, nr 221, avläts till 1917 års riksdag. Till grund för *Bihang till riksdagens protokoll 1924. 3 saml. 42 häft. (Nr 158.)* 1

densamma låg järnvägsstyrelsens förslag, omfattande dels fullföljande av norra inlandsbanan, dels anläggande av tre tvärbanor.

I sitt yttrande av den 7 mars 1917 angav järnvägsstyrelsen att tvärbanornas uppgift vore

»dels att förmedla sådan trafik från eller till inlandsbanans stationer, som, såvida tvärbanor ej byggas, måste dirigeras antingen i långa omvägar till eller från kusten eller ock ledas i annan riktning än handels- än ålder varande och naturliga riktning (transitotrafik),

dels att i lokalt berörda områden lätta de tunga utgifter vid nödvändiga resor och nödvändiga godstransporter, som befolkningen har att bära,

dels slutligen att framkalla ökat näringsliv såväl i inlandsbaneområdet genom de billigare järnvägsfrakter till kusten, som tvärbanorna medgiva, som ock, och detta i främsta rummet, i tvärbanornas direkt berörda områden, genom att dessa erhålla förut saknad järnvägsförbindelse.»

I den utförliga motiveringen anförde järnvägsstyrelsen, bland annat, att mycket avsevärda förutsättningar för träförädlingsindustri i större skala finnas på de platser, där tvärbanan från Hällnäs berör Vindel- och Umeälvarna vid större lugnvattensbäcken, ägnade till magasin för flottgods. Sin största betydelse för skogsbruket få dock tvärbanorna därigenom, att de möjliggöra förädling till träkol av gallrings- och avfallsvirke och därigenom indirekt i hög grad kunna befördra en rationellare skogsvård. Den tvärbanelinje, från vars stationer det största flottningsområdet kan behärskas, är framhöll järnvägsstyrelsen, linjen Hällnäs—Lycksele—Stensele, vilken kommer i beröring med såväl Umeälven (vid Åskilje, Kattisavan och Lycksele) som Vindelälven (vid Åmsele). Tjärbränningen utgör en viktig hantering i de områden, där tallen är förhärskande, vilket särskilt är fallet i de nordligare älvarnas dalgångar.

Vad beträffar vattenkraftstillgångarna anförde järnvägsstyrelsen att antalet turbinhästkrafter vid 6 månaders effekt utgjorde på högst 1 mils avstånd från linjen Jörn—Avaviken 0, Hällnäs—Stensele 126,900, och på över 1 till 2 mils avstånd från linjen Jörn—Avaviken 40,100, Hällnäs—Stensele 17,000 eller tillhoppa resp. 40,100 och 143,900. Per km. banlängd i förra fallet 245, i senare fallet 431 turbinhästkrafter. Järnvägsstyrelsen framhöll att den vattenkraftsenergi, som genom en bibana till Lycksele får järnväg i sin närhet, blir förhållandevis mycket betydande. Än bättre kunna Umeälvens starka fall utnyttjas vid banans framdragande till Stensele. Tvärbanan Jörn—Avaviken saknar i detta hänseende nämnvärd betydelse.

Järnvägsstyrelsen övergick härefter till en granskning av de olika ifrågasatta tvärbanornas blivande funktioner som transitoleder. Efter erinran om, att det övre Norrland kan sägas i stort sett vara ur ekonomisk synpunkt uppdelat i med de större älvarnas flodområden sammanfallande skikt, vilkas huvudorter äro de vid flodmynningarna belägna städerna, anförde styrelsen följande.

»Skulle inga transitoleder i samband med Inlandsbanans byggande anläggas, skulle denna de inre områdenas samhörighet med kustområdena på ett betänkligt sätt brytas. Handeln och samfärdseln komme att söka sig nya

vägar, delvis med norska hamnar som ändpunkt, och kustens städer och hamnar bleve berövade sina naturliga uppland. Inlandsbanan skall väl i och för sig verka i hög grad stimulerande på näringslivet inom av den berörda områden, men de alltför långa järnvägstransporterna till hamn skola dock lägga hinder i vägen för uppblomstrandet av större industriell verksamhet. Det synes därför styrelsen vara av största vikt, att tvärbanor anläggas, och synes hänsynen till geografiskt och historiskt givna förhållanden kräva, att tvärbanor byggas i sådan riktning, att alltför svåra omkastningar i bestående förhållanden undvikas, och till sådant antal, som kan vara förenligt med den begränsning, som ur statsekonomisk synpunkt är nödvändig.»

Järnvägsstyrelsen, som uttalade att en tvärbana till Jörn icke kunde lämpligen ersättas av annan tvärbana, angav tvärbanan Hällnäs-Stensele såsom för transitotrafiken i hög grad behöflig, enär avståndet mellan Umeå och dess uppland kring de övre delarna av Ume älv eljest bleve större än rimligt är.

Avståndet från Stensele över Lycksele till Umeå uthamn vid Holmsund är 261 kilometer men till samma hamn över Forsmo-Hoting, om linjen Lycksele-Stensele ej bygges, 519 kilometer.

Järnvägsstyrelsen ansåg emellertid att linjen Lycksele-Stensele, såsom den ur ekonomisk synpunkt minst bärkraftiga av de ifrågasatta tvärbanorna, syntes kunna sättas såsom sista led i byggnadsplanen. Även denna bandels utförande borde dock beslutas.

Dåvarande departementsschefen statsrådet Oskar von Sydow anförde, att viktiga skäl syntes tala för och gjorde det ovillkorligen nödvändigt, att frågan om tvärbanor i Norrland avgöres snarast och i ett sammanhang. Samtliga ifrågavarande järnvägsföretag äro i större eller mindre grad beroende av varandra och kunna på sätt och vis betraktas som ett enhetligt järnvägsföretag. I mån som Inlandsbanan öppnas för trafik allt längre norrut, framstår som alltmera trängande behovet av kompletterande förbindelser österut från de inre trakterna till deras av ålder varande kultur- och handelscentra, såvida icke till skada för en sund och jämn utveckling handel och samfärdsel skola ledas in på och bindas vid vägar, som äro främmande för ifrågavarande områdets historiskt, geografiskt, kulturellt och administrativt givna betingelser. Innan man ännu vet, hur järnvägsnätet kommer att läggas, och följaktligen även, hur det icke kommer att läggas, är man nödgad låta anstå med en mängd på dagordningen stående frågor, såsom anläggande av vägar, sjukhus m. m. Nyodlingar och kolonisationsföretag hållas tillbaka och ovissheten lägger en hämsko på såväl den allmänna som den enskilda verksamheten i hela län, vilkas starkt stigande folkmängd och växande kapitalkraft visa en sund utveckling och fordra utrymme för densamma.

Till dessa skäl ville statsrådet von Sydow lägga ett av mera allmän betydelse. Vid den ovisshet, som under en tid framåt torde komma att råda på arbetsmarknaden, kan det inträffa, att stora arbetarskaror plötsligt stå utan arbete. Det bör då vara av allra största betydelse, att större offentliga arbeten såsom ifrågavarande järnvägsbyggnader föreligga beslutade och så

planerade, att arbetet kan sättas igång i nödig omfattning för att avhjälpa en eventuell arbetsbrist.

Departementschefen erinrade vidare om de övriga allmänna skäl, som talade för såväl inlandsbanans fortsättande som för tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan, vilka av honom anförts år 1916 och som återfinnas i den då framlagda propositionen. Han underströk nu, att erfarenheterna med växande skärpa visat angelägenheten av, att landets alla tillgångar organiseras och tagas i bruk, liksom de ock visa ett sådant starkt stigande värde för övre Norrlands tillgångar i jord, skog och vattenkraft m. m., att kapitalutlägg för deras utnyttjande framstår som allt mera motiverat även ur rent ekonomisk synpunkt.

I annat sammanhang anförde departementsschefen att han efter en skissering av de allmänna geografiska konturerna för dessa tvärbanors trafikområden påvisat de utomordentligt stora utnyttjade eller endast mycket ofullständigt utnyttjade naturtillgångar i odlingsvärd jord, skog och vattenkraft, som dessa trafikområden äga, och framhållit, att dessa tillgångar äro av den betydande storlek, att landet helt enkelt icke har råd att låta dem i brist på kommunikationer ligga mer eller mindre obrukade.

»Tvärbaneproblemet hade» — uttalade departementschefen — »upprunnit ur nödvändigheten att finna sådana förmedlingslänkar mellan den nya inre och den äldre yttre stambanan, att icke inlandsbanan skulle komma att medföra skadliga omvälvningar i de intresseområden, som naturliga vägar och historisk hävd skapat i övre Norrland.»

För det dåvarande, och ehuru departementschefen upprepade gånger vitsordat att en tvärbana fram till Stensele vore behövlig, kunde han ej förorda en järnväg längre än till Lycksele men skulle önska, att en komplettering till Stensele kunde utan hinder av ekonomiska hänsyn omedelbart genomföras.

I anledning av en motion av herr Schotte m. fl. beslöt 1917 års riksdag att bifalla Kungl. Maj:ts förslag med bl. a. den förändringen, att tvärbanan från Hällnäs skulle byggas till Stensele. Riksdagen anförde i sin skrivelse den 12 juni 1917, nr 331, följande:

»Vidkommande härefter frågan om byggande av en tvärbana mellan norra stambanan och inlandsbanan över Lycksele har riksdagen funnit en sådan bana vara väl motiverad. Riksdagen har emellertid ansett, att beslut om banans framförande till Stensele omedelbart bör fattas. Arbetena å bandelen Lycksele—Stensele böra likväl enligt riksdagens mening icke bedrivas hastigare än som beräknats i järnvägsstyrelsens byggnadsplan av den 7 mars 1917.»

I enlighet härmed anmälde riksdagen, »att riksdagen beslutat anläggande av en tvärbana från Hällnäs station å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor.»

I sin den 28 september 1922 avgivna framställning angående behovet av anslag att äskas av 1923 års riksdag för nya statsbanebyggnader hade järnvägsstyrelsen föreslagit att anläggningen av inlandsbanan skulle avbrytas

vid Storuman och att arbetet på tvärbanan Hällnäs—Stensele skulle tillsvidare avbrytas, så snart banan fullbordats till Lycksele, vilket beräknades inträffa år 1924. Länsstyrelsen i Västerbottens län hade avfordrats utlåtande häröver, och i skrivelse den 30 oktober 1922 anförde dåvarande landshövdingen Axel Schotte i huvudsak följande:

»De huvudsakliga skälen för nu antydda förslag angivas vara, att de ekonomiska förhållandena både i allmänhet och för statsbanorna numera omstörtats i så hög grad, att man icke kunde tänka på att omedelbart fortskrida på realiserande av den åren 1916 och 1917 antagna planen för statsbanebyggnaden i Norrland, varför densamma i vissa delar borde tillsvidare avbrytas.

Mot detta järnvägsstyrelsens förslag har överingenjören Fogelmarck till styrelsens protokoll den 8 september 1922 uttalat avvikande mening. Länsstyrelsen uttalar sin fulla anslutning till de synpunkter beträffande förevarande frågor, som överingenjör Fogelmarck framfört; och tillåter sig länsstyrelsen därutöver framhålla följande.

Vid upprepade tillfällen har järnvägsstyrelsen starkt betonat nödvändigheten av att en plan uppgjordes, antoges och fullföljdes för statens järnvägsbyggnader i Norrland, en plan omfattande en längre tidsperiod. När nu en sådan plan i anledning av järnvägsstyrelsens framställningar åren 1916 och 1917 antagits av statsmakterna, hade man kunnat förvänta, att järnvägsstyrelsen skolat medverka till, att denna plan bleve genomförd i enlighet med statsmakternas beslut. Med det att styrelsen, på sätt som skett, i sin förevarande underdåniga framställning, i vad nu är fråga, föreslår att arbetena på inlandsbanan och tvärbanan Hällnäs—Stensele skola avbrytas samt att deras fullföljande ställas på en oviss framtid, har styrelsen trätt i en opposition mot statsmakternas beslut och direktiv, som synes så mycket anmärkningsvärdare, som bandelen Lycksele—Stensele av statsmakternas beslutits och intagits i byggnadsplanen, i trots av att den ej var upptagen i järnvägsstyrelsens förslag. Järnvägsstyrelsens nu gjorda framställning i denna del får härmed skenet av att styrelsen vill hävda och på en omväg genomdriva en ståndpunkt, som en gång underkänts av statsmakterna.

De skäl, som järnvägsstyrelsen anför för sin förevarande ståndpunkt, synas länsstyrelsen synnerligen svaga. Att statsmakternas beslut om anläggning av vissa statsbanor i Norrland fattats med öppen blick för att dessa banor icke på långa tider skulle kunna förränta och amortera byggnadskapitalet, är känt och betygat och kan icke vara obekant för järnvägsstyrelsen. Järnvägsbyggnaden i övre Norrland har haft till ändamål och syfte att bereda en synnerligen vidsträckt del av landet nödtorftiga järnvägskommunikationer, att därmed binda denna landsända närmare vid det övriga landet och möjliggöra förbindelser mellan de olika landsdelarna, som förut saknats eller varit ytterligt försvarade. Detta har varit icke blott en gärd av rättvisa mot Norrland, utan också, enligt en sammanstående mening, huvudvillkoret för att bygd skulle kunna brytas i de avlägsna delarna av Norrland och dessa traktens betydande utvecklingsmöjligheter kunna tillvaratagas. Det har varit fråga om kulturbanor, på vilket man aldrig ställt anspråk att de skola »bära sig». I det avseendet har intet ändrat sig sedan riksdagarna 1916 och 1917. De förhoppningar, som då hystes på att odlandet och bebyggandet skulle följa järnvägslinjerna i spåren, hava visat sig välgrundade. Efter inlandsbanan söder om Vilhelmina har här i länet en livlig bebyggelse kommit till stånd och det ligger icke det ringaste tvivel om, att icke så kommer att bli fallet även utefter inlandsbanans övriga del

inom länet. Och kring den sträcka, som järnvägsstyrelsen nu vill lämna åt en oviss framtid, eller mellan Storuman och Sorsele äro odlingsmöjligheterna kanske än större och än mera lovande.

Att järnvägsstyrelsens allmänna ekonomiska ställning tilläventyrs blivit försvagad i förhållande till år 1917 är väl möjligt, men detta beror väsentligen på taxepolitiken och den stora personal, man tog in under krigsårens högkonjunkturer, och som man nu har svårt att avveckla. Dessa förhållanden stå således icke i något sammanhang med ett järnvägsbyggande i Norrland, som aldrig avsetts att giva något tillskott till förbättrande av statsjärnvägarnas allmänna ställning. När planen för detta järnvägsbyggande fastslogs vid riksdagarna 1916 och 1917 var för övrigt statsjärnvägarnas allmänna ekonomiska ställning icke alltför lysande. Järnvägarnas inkomster bero i hög grad av de växlande konjunkturerna; efter detta förhållande måste varje järnvägsförvaltning i görlig grad inrätta sig. Skapandet av nya järnvägskommunikationer är alltid ett verk på lång sikt.

Den allmänna ekonomiska situationen för närvarande i landet manar givetvis till varsamhet jämväl med avseende å nybyggnadsföretag från statens sida. Men detta är ingalunda ett skäl att nu söka bryta sönder den en gång antagna, för en längre tidsperiod avsedda planen för järnvägsbyggandet i Norrland, utan kan endast föranleda till ett eventuellt förskjutande av denna plan genom anvisande av reducerade anslag. Visserligen uttalar järnvägsstyrelsen i sin framställning om avbrytande av arbetena på inlandsbanan och tvärbanan Hällnäs—Stensele, att den ursprungliga byggnadsplanen framdeles bör återupptagas, när »ljusare tider» inträda, men detta uttalande är av föga värde och ligger utanför styrelsens möjligheter till förverkligande. Allenast om den 1916 och 1917 fastställda planen oryggligen vidhålles, kan det förskjutande av denna plan, som tilläventyrs kan påkallas av det nuvarande ekonomiska läget, bliva utan svårare följder för de trakter, varom fråga är. Motivet såväl för järnvägsstyrelsen som för statsmakterna med en dylik plans fastställande har alltid med full rätt varit, att det ekonomiska livet i de landsdelar, som berördes av en eventuell järnväg, gestaltade sig helt olika, om man visste, att en planerad järnvägsförbindelse en gång skulle komma till stånd eller om ovisshet i detta avseende rådde. Det är alldeles otvivelaktigt, att statsmakternas beslut 1916 och 1917 om järnvägsbyggnaderna i Norrland redan haft en stimulerande inverkan på den enskilda företagsamheten. Beslutes nu en ändring av eller ett avbrott i denna plan, kommer den förhoppningsfullhetens anda, som fyllt befolkningen i de trakter, vilka beröras av de beslutade järnvägsförbindelserna och långt därutanför, vilken anda redan satt spår i betydande odlingsarbeten och planer till än större sådana samt i en allmän uppryckning å många områden, att förbytas i missmod, lojhet och bitterhet.

Länsstyrelsen vägar också antaga, att statsmakterna, som på så många sätt visat sig vilja främja Norrlands utveckling å olika avseenden, dess kolonisation och bebyggelse och där skapa egna hem åt en del av de skaror, som med industriens depression icke längre kunna få sin utkomst i denna — icke skola följa järnvägsstyrelsen i dess mening om att järnvägsbyggandet i Norrland skall efter vissa nu pågående arbetens utförande avbrytas, utan i stället hålla fast vid den en gång antagna planen, en plan som så gott som enhälligt fastslogs av riksdagen för få år sedan, samt till genomförande av planen anvisa så stora anslag, som överhuvud kunna under nuvarande förhållanden uppbringas. Allenast med denna plans genomförande komma Norrlands lovande utveckling och betydande ekonomiska möjligheter att bli en verklighet, som om den också först i en avlägsnare framtid räcker till att göra järnvägstrafiken därstädes lönande, dock i andra avseenden kommer att

bereda staten fördelar, som eljest ej föreligga, i möjligheter till utveckling av industri och jordbruk, med därav föranledda direkta och indirekta intäkter.

För Västerbottens län blir frånvaron eller framskjutandet till en oviss framtid av en tvärbanan Hällnäs—Stensele, sammanbindningsleden mellan de båda stambanorna i Norrland, till synnerlig olägenhet. Redan nu hava i och genom inlandsbanebygget allvarliga svårigheter gjort sig gällande. Handelsområden, som alltid tillhört länet, hava gått förlorade och överförts till andra län. Vilhelmina, Dorotoa och Åsele socknar hava med södra inlandsbanans tillkomst fått sina handelsförbindelser framför allt vända till Jämtland och blir tvärbanan Hällnäs—Stensele i sin övre del undanskjuten till en oviss framtid, kommer Stensele och Sorsele samt jämväl Tärna socknar att gå liknande utveckling till mötes. Det blir därmed norska hamnar, som bli de naturligaste utfartsvägarna för en del exportvaror, i stället för de svenska hamnarna vid Bottenhavet. Att detta för Umeå stad och särskilt den nya hamnbyggnad, som staden med stora uppoffringar anlagt vid Holmsund, efter statsmakternas villkor och i förlitande på tvärbanans Hällnäs—Stensele snara tillkomst, kommer att få ödesdigra verkningar, är uppenbart. Stadsfullmäktige i Umeå hava också i särskild skrivelse den 30 sistlidne september till Eders Kungl. Maj:t framlagt sina synpunkter på denna fråga, och kan länsstyrelsen i allt väsentligt ansluta sig till vad av stadsfullmäktige sålunda framhållits. Länsstyrelsen återopar också härutinnan vad länsstyrelsen i sin skrivelse till järnvägsstyrelsen den 31 juli 1922, varav en avskrift här bifogas, yttrat beträffande ifrågasatt anknytning till Vilhelmina av tvärbanan från Hällnäs. Jämväl andra orter i länet hava blivit lidande av ovan berörda förskjutning av handelsvägarna, som, om den blir av varaktigare art, kommer att menligt inverka på utvecklingen i dessa trakter.

Jämväl på flera andra områden är, om tvärbanan Hällnäs—Stensele framskjutes till en oviss framtid, fara för att samhörigheten mellan länets inre delar och kustlandet rubbas. Det kan nämnas att inom Dorotea och Vilhelmina socknar jämtlandsförbindelserna och jämtlandsintresset är så utbrett, att t. ex. införande av stiftelseurkunder i de i Östersund utkommande tidningarna måst godkännas såsom införda i ortstidning. Detta må nu vara av mindre betydelse, men skola allt flera delar av länet i brist på förbindelser av olika slag med de nuvarande huvudorterna i länet och länets residensstad dragas till annat län, vilket med all sannolikhet blir en följd av ett undanskjutande av tvärbanan över Lycksele, löper länet fara att söndersprängas i två delar.

Ett rationellt ordnande av sjukvården möter också under nuvarande förhållanden stora svårigheter. De inre och västligare delarna dragas naturligt till sjukvårdsanstalter i Östersund. Västerbottens södra lasarett i Umeå med dess storartade utvidgning under senare år blir därmed ej den centralort för länets sjukhusvård, som det är avsett till; samma blir förhållandet med det under uppförande varande centralsanatoriet i Hällnäs. Och uppförande av ett lasarett i lappmarken, avsett att bereda lasarettsvård för vidsträckt trakter av länet, i de fall då Umeålasarettet med dess större resurser ej behöva anlitas, har måst anstå intill dess full visshet förefinnes, att kommunikationsfrågan kommer att lösas i enlighet med riksdagens en gång fattade beslut och inom sådan tid, att tvärbanan genom Västerbotten är fullbordad, då lasarettet blir färdigt. Av den redogörelse för detta ärende samt i sammanhang därmed framkomna yrkanden från länets landsting om bland annat fullbordande inom ursprungligen beräknad tid av den av riksdagen beslutade tvärbanan Hällnäs—Stensele, som i annat ärende avgivits, bifogas länsstyrelsen här en avskrift. Jämväl för det ordnande av epidemivården, som ankommer på landstinget, är tvärbanans tillkomst inom möj-

ligast korta tid en nödvändighet; denna angelägenhet kan och bör ordnas olika allt eftersom tvärbanans tillkomst inom en närmare framtid kan påräknas eller ej.

Den avveckling av statens nuvarande järnvägsbyggnadsverksamhet inom något år, vartill järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning uppenbart syftar, medför också vådor och svårigheter med hänsyn till den splittring av järnvägsbyggnadskåren, befäl och arbetare, som därav blir en följd samt de förfoganden, som i detta fall måste vidtagas. Länsstyrelsen torde icke behöva närmare ingå på dessa frågor, men har all anledning att uttala sin anslutning till vad som härutinnan anförts såväl i överingenjören Fogelmarcks förutberörda reservation som i statens järnvägsbyggnaders ingenjörsförenings ovannämnda framställning till Kungl. Maj:t av den 30 september 1922.

Med hänvisning till vad sålunda yttrats och åberopats får länsstyrelsen underdånigst hemställa *dels* att järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning om avbrytande av den en gång av statsmakterna beslutade planen för järnvägsbyggnadet i Norrland icke måtte vinna Eders Kungl. Maj:ts godkännande, *dels ock* att i stället den nämnda planen alltjämt förklaras skola lända till efterrättelse och snarast möjligt genomföras. Den skyndsambhet, varmed denna plan kan bringas till verkställighet, beror visserligen av statens möjligheter att härför uppbringa medel, men så stora intressen stå härvid på spel, att alla ansträngningar böra inriktas på att planens genomförande icke förskjutes alltför mycket. För Västerbottens läns utveckling, framtid och sammanhållande är det av största vikt, att den från Hällnäs utgående banan icke avbrytes vid Lycksele, utan omedelbart fortsättes från Lycksele till Stensele, helst med arbetenas bedrivande både från Hällnäs norrut och från Stensele (Storuman) söderut — — — — —.»

1917 års riksdag beslöt jämväl anläggande av järnväg från Umeå till Holmsund. Såsom förutsättning för att denna byggnad skulle komma till utförande hade emellertid uppställts såsom villkor, att Umeå stad skulle åtaga sig att anlägga hamn vid Holmsund. Tidigare utarbetade förslag avsågo, att *staten* skulle utföra och bekosta ifrågavarande hamnanläggning.

Umeå stad iklädde sig också det nämnda villkoret, och första utbyggnaden av hamnen är redan utförd. Kostnaden härför uppgår till 1,300,000 kronor men torde inom närmaste tiden, på grund av förestående husbyggnader, ökas till 1,500,000 kronor.

Åtagandet ifråga torde icke hava kommit till stånd, om stadsfullmäktige ej varit förvissade om att hela tvärbanan Hällnäs—Stensele skulle inom en nära framtid anläggas.

I anledning av järnvägsstyrelsens år 1922 avgivna förslag, att tvärbanebygget Hällnäs—Stensele skulle avbrytas vid Lycksele, framhöllo stadsfullmäktige i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 september 1922 att detta förslag framkallat stark misstämning ej blott i de på kommunikationer vanlottade bygder, som beröras av förslaget, utan i långt vidare kretsar. Ej minst inom Umeå stad hade detta förslag till sönderbrytande av den av 1917 års riksdag fastställda planen för järnvägsbyggnader uppväckt bekymmer. Umeå stad hade nämligen för att järnvägsförbindelsen med havet skulle komma till stånd, förbundit sig att anlägga hamn i Holmsund. Till grund för åtagandet lågo — framhöllo stadsfullmäktige — de upprepede uttalan-

den, som från järnvägsstyrelsens sida gjorts om behovet av en järnvägsförbindelse Hällnäs—Stensele, varigenom inlandet skulle erhålla kommunikationsled till havet. Behovet av en sådan förbindelse hade också vitsordats såväl av Kungl. Maj:t som av riksdagen. Med den kännedom, som stadsfullmäktige hade om de tungt vägande skäl som redan tidigare från olika håll anförts för nödvändigheten av en sådan förbindelse, är det förklarligt att stadsfullmäktige i förvissningen att banan också skulle komma till stånd inom av riksdagen angiven tid åtog sig att anlägga hamn vid Holmsund.

Stadsfullmäktige anförde vidare:

»Om tvärbanan avbrytes i Lycksele; går hela den beräknade trafiken till och från inlandsbaneanområdet förlorat för Umeå stads hamn i Holmsund, och i sådant fall är det uteslutet, att hamninkomsterna komma att täcka ränteutgifter och driftskostnader. Under sådana förhållanden torde stadsfullmäktige komma att se sig nödsakade göra underdånig hemställan, att staten måtte inlösa hamnanläggningen och uppehålla driften vid densamma, en hemställan för vilken så mycket större fog måste anses förefinnas, som det icke är genom något Umeå stads förvällande som detta steg måhända måste tagas.

Genom tvärbanans avbrytande i Lycksele går ett avsevärt handelsområde, som av ålder tillhört Umeå stad, förlorat för staden och länet, vilket förhållande kommer att menligt inverka framför allt på stadens ekonomi. Att statsmakterna icke böra främja ett sådant sönderslitande i handels- och andra avseenden av bygder, som alltid stått i förbindelse med varandra, synes framgå av de uttalanden, som härovan återgivits. Till dessa uttalanden torde böra fogas en erinran om vad herr Sven Norrman anförde i sin utredning av järnvägsfrågorna, då han påpekar bl. a. Umeå stads stora betydelse såsom förläggningssort för länsstyrelse, skolor, sjukhus och militäretablissemang med därav föranledda behov av förbindelse med upplandet, varjämte han påpekat att genom Hällnäs—Stenselebanans anläggande förhoppning finnes att med svenskt näringsliv införliva Tärna socken och de västra fjällområdena i Sorsele och Stensele socknar, som nu förmedla så gott som hela sin handel över Norge.»

Den av stadsfullmäktige för år 1924 fastställda staten för stadens hamn i Holmsund upptager å utgiftssidan avlöningar och andra omkostnader 4,160 kronor och räntor 65,000 kronor, tillhopa 69,160 kronor. Inkomsterna äro beräknade till 25,000 kronor, därav 20,000 kronor i hamnuppboerd och 5,000 kronor i platshyror. Bristen, 44,160 kronor, skall täckas genom tillfälligt lån.

I statsverkspropositionen till 1923 års riksdag anslöt sig emellertid dåvarande departementschefen till järnvägsstyrelsens åsikt, att banbygget temporärt borde avbrytas vid Lycksele. I anledning av väckta motioner om beviljande av anslag för banbyggnadens fullföljande uttalade statsutskottet, att något anslag för arbetenas utsträckande ovanför Lycksele mot Stensele icke behöver beviljas förrän vid 1924 års riksdag. Någon omprövning av frågan, huruvida arbetena tillsvidare skola avbrytas vid Lycksele, syntes alltså icke påkallas vid 1923 års riksdag. Statsutskottet ansåg sig därför böra tillstyrka, att med avgörandet av sistnämnda fråga måtte anstå till 1924 års riksdag. Statsutskottets ifrågavarande förslag blev av riksdagen bifallet.

Västerbottens läns landsting, som erfarit att järnvägsstyrelsen ämnade föreslå banbyggnadens avbrytande i Lycksele, har den 27 november 1923 till Kungl. Maj:t avlåtit en framställning i ärendet, vari bl. a. anföres:

»Befolkningen inom de av ifrågavarande beslut berörda trakter har givetvis förlitat sig på riksdagens beslut om byggande av hela banan i ett sammanhang. Stora svårigheter skulle uppstå för mängen, om beslutet till äventyrs icke fullföljes.

Sedan lång tid tillbaka har frågan om ett nöjaktigt ordnande av sjukvårdsfrågan i lappmarken varit brännande, men på grund av kommunikationsbristen har densamma icke kunnat lösas. 1919 års landsting beslöt emellertid, sedan statsmakterna fattat beslut om fortsättande av inlandsbanan samt anläggande av tvärbanor, att bygga ett lasarett i lappmarken. Lasarettet borde enligt kommittéförslaget förläggas till Storuman, som på grund av tvärbanans anknötning till inlandsbanan komme att bli den centralaste orten. För ändamålet avsattes 200,000 kronor. Något definitivt beslut i förlägningsfrågan har emellertid icke fattats. Vid 1920 års landsting, då frågan ånyo förelåg, motiverades uppskovet med den ovisshet, som tyvärr föreläge beträffande tidpunkten för tvärbanans fullbordande. En förskjutning i den beräknade byggnadstiden hade nämligen redan då inträffat. Med hänsyn till de allvarliga konsekvenser och stora olägenheter, som en ändring i den beslutade utvecklingen av järnvägskommunikationerna skulle medföra, ansåg sig landstinget icke kunna fatta beslut i lasarettets byggnadsfråga. Så länge järnvägsfrågan är svävande, är landstinget urständsat att nöjaktigt ordna den synnerligen trängande frågan om sjukvård för lappmarkens befolkning.

Landstinget har igångsatt uppförandet av ett centralsanatorium för länet. Denna sjukvårdsanstalt har förlagts till Hällnäs, vilken plats ansågs bli synnerligen lämplig framförallt med hänsyn till den beslutade tvärbanan Hällnäs—Stensele, som skulle åstadkomma en god förbindelse vid sjuktransporter med lappmarken. Om banbyggnaden nu avbrytes vid Lycksele, måste de sjuka från lappmarken färdas över Östersund och Bräcke till Hällnäs, en järnvägsresa på två dygn. Samma tid måste de sjuka, som behöva lasarettsvård, vistas på tåget för att komma från Stensele eller Vilhelmina till länslasarettet i Umeå. Vid svåra sjukdomsfall måste en så lång och tidsödande resa innebära en allvarlig fara.

Ett rationellt utnyttjande av kronans skogar synes, såsom framhålles bl. a. i den på sin tid verkställda utredningen om tvärbanan, icke vara möjlig utan att en tvärbana bygges, varigenom produkterna kunna transporteras till närmaste hamn. Även med hänsyn till jordbruket, som i lappmarken äger goda förutsättningar att bli lönande om kommunikationer komma till stånd, är tvärbanans fullbordande av behovet påkallad.

Slutligen anser sig landstinget böra framhålla, att om tvärbanebyggnaden avbrytes i Lycksele, de naturliga handelsvägarna bli betänkligt rubbade. Lappmarken har av ålder haft sina handelsförbindelser med kustlandet, men om tvärbanan ej nu fullbordas, komma dessa att helt brytas.

På grund av vad sålunda anförts, och då järnvägsarbetets nedläggande kommer att medföra ökad arbetslöshet, får landstinget i underdånighet hemställa att Eders Kungl. Maj:t måtte hos 1924 års riksdag framlägga proposition om anvisande av medel för fortsättande av tvärbanan Lycksele—Stensele i enlighet med av 1917 års riksdag fattat beslut.»

Med översändande av ovannämnda framställning har länsstyrelsen den 5 januari 1924 i skrivelse till Konungen anført bland annat:

»Då statsmakterna beslöto anläggande av järnvägslinjen Umeå—Holmsund. uppställdes som villkor för beslutets genomförande, att Umeå stad byggde en hamn vid järnvägens slutpunkt. Detta villkor har fullgjorts och stadens kostnader för hamnbygget i fråga belöpa sig till mer än 1,320,000 kronor.

Det är påtagligt, att, då staden iklädde sig förpliktelser med dessa konsekvenser, staden även räknade med att staten, som uppställt villkoren, skulle i sitt fortsatta arbete med järnvägs kommunikationernas utveckling ledas av sådana principer, som vore ägnade att underlätta bördan för staden av dess ekonomiska uppoffringar. Så synes emellertid ej bliva förhållandet, om fullföljandet av järnvägen Lycksele—Stensele skall undanskjutas till en oviss framtid. De handelsområden, vilkas in- och utförsel naturligt skulle förmedlas över Umeå stads hamn, komma genom den ordning i vilken statens järnvägsbyggande planlägges, att söka förbindelse med ytttervärlden över andra hamnar. De svårigheter, vilka, enligt vad all erfarenhet visar, äro förbundna med arbetet att återleda handelsvägarna till platser, som en gång lämnats, komma givetvis att än ytterligare minska utsikterna för Umeå stad att förränta och amortera sin av staten påbjudna hamnbyggnad, om byggandet av järnvägen Lycksele—Stensele undanskjutes.

Det är emellertid ej endast av Umeå stad gjorda kapitalutlägg, som härigenom ligga räntelösa eller med minskade förräntningsmöjligheter. Var statens avsikt att målmedvetet fullfölja en byggnadspolitik, som tillsvidare gjorde Lycksele till en slutpunkt på linjen Hällnäs—Stensele, så var byggandet av järnvägsbron över Ume älv vid Lycksele en åtgärd, vars lämplighet starkt kan ifrågasättas. Kostnaden för denna jämte järnvägens framdragande från älven in till Lycksele kyrkoplatz torde hava dragit en kostnad av inemot 500,000 kronor.

För förbindelsen Hällnäs—Lycksele hade en provisorisk station på norra sidan älven helt visst varit tillfyllest.

När nu efter vad kunnigt är järnvägsstyrelsen anser statens intresse av att hålla en tränad och god arbetarestam samlad kräver, att järnvägsbygget i övre Norrland fortsättes, har styrelsen föreslagit, att byggandet av linjen från norra stambanan till Arvidsjaur upptages. Att även denna järnväg bör komma till utförande torde vara ställt utom allt tvivel. Såvitt länsstyrelsen varit i tillfälle följa detta ärendes utveckling, synes emellertid en viss tvekan rörande den lämpligaste sträckningen av denna bana vara rådande. Framför allt tyckes detta gälla banans del närmast norra stambanan och alltså den, å vilken arbetet torde böra påbörjas. Huru denna fråga skall lämpligast lösas, blir uppenbarligen beroende av det resultat, som pågående undersökningar rörande malmförekomsterna i Norsjö lämna. Innan dessa slutförts, vill det synas, som ett på fullt sakliga grunder fotat beslut knappast kunde fattas. Under sådana förhållanden torde det kanske med skäl kunna ifrågasättas, huruvida icke ett uppskov med arbetenas påbörjande på denna bansträcka vore av omständigheterna påkallat. Då tillfälle till arbete för de vid järnvägsbygget sysselsatta arbetarna kan beredas på linjen Lycksele—Stensele behöver ett sådant uppskov icke betyda ett korsande av järnvägsstyrelsens önskemål att hålla dess goda stam av arbetare samlad. Det kan nu visserligen invändas, att även beträffande banan från Lycksele förslag om ändrad riktning framställts, i det att yrkande framkommit om undersökning av en linje Lycksele—Vilhemina i stället för den av statsmakterna beslutade linjen Lycksele—Stensele. Ett uttryck för dessa önskemål är bland annat den till landstingets beslut om nu överlämnade underdåniga framställning fogade reservation. I denna fråga har länsstyrelsen avgivit yttrande till järnvägsstyrelsen den 31 juli 1922, av vilket yttrande en avskrift här närslutes. De av länsstyrelsen då framhållna synpunkterna

anser länsstyrelsen allt fortfarande äga full giltighet, och att alltså en sådan undersökning icke bör komma till utförande.

Med åberopande av såväl de nu i föregående skrivelser anförda skäl hemställer länsstyrelsen i underdånighet om nådigt bifall till den av länets landsting i dess härmed överlämnade skrivelse gjorda framställning.»

Järnvägsstyrelsen har i samband med framställning om anslag av 1924 års riksdag anført, att intet nytt förhållande inträtt, som kunnat ändra styrelsens i skrivelse den 8 september 1922 uttalade uppfattning i fråga om fortsättningen av banbyggnaden fram till Stensele. Styrelsen uttalade därför såsom sin mening, »att denna banbyggnad för närvarande bör fullföljas endast fram till Lycksele, vilken ort alltså skulle bli banans slutpunkt en tid framåt».

Hänsynen till konjunkturerna synes hava utgjort anledningen till järnvägsstyrelsens förslag om banbyggets avbrytande. Emellertid föreslår järnvägsstyrelsen, att tvärbanan till Arvidsjaur i stället skall påbörjas, »då det allmänna ekonomiska läget i landet väl nu åtminstone i någon mån förbättrats». Den arbetsstyrka, som sysselsättes vid tvärbanan Hällnäs—Stensele, bör enligt järnvägsstyrelsens mening lämpligen överflyttas till tvärbanan till Arvidsjaur.

Från Arvidsjaur har dock i en till Kungl. Maj:t gjord framställning påpekats, att denna banas påbörjande är av nöden för beredande av arbete åt inom orten befintliga arbetsbehövande personer.

Departementschefen har, såsom inledningsvis nämnts, anslutit sig till järnvägsstyrelsens förslag under uttalande, att ett avbrytande av Stenselebanan och påbörjande av Arvidsjaurbanan »bäst torde motsvara statsmakternas tidigare åtgöranden samt den av frågan berörda befolkningens därpå grundade förhoppningar».

Då i stadsfullmäktiges, landstingets och länsstyrelsens yttranden ävensom de av frågan berörda kommunernas tidigare framställningar Hällnäs—Stenselebanans fullbordande fram till inlandsbanan enstämmigt begärts, synes det knappast kunna göras gällande att järnvägsstyrelsens av departementschefen understödda förslag skulle motsvara befolkningens förhoppningar. Och då 1917 års riksdag beslutat att banan till Stensele skall byggas, dock ej i snabbare takt än järnvägsstyrelsen år 1917 föreslagit, kan det ej heller anses motsvara statsmakternas tidigare åtgöranden att nu besluta avbryta banbyggnaden och uppskjuta dess fortsättande till en mer eller mindre avlägsen framtid.

Departementschefen framhåller, att i propositionerna till 1916 och 1917 års riksdagar angående byggande av tvärbanor var linjen Lycksele—Stensele ej medtagen, »enär den ansågs komma att beröra områden, som icke i särskild grad ägde förutsättningar för vare sig större utveckling av jordbruket eller industriellt framåtskridande».

Ifråga om jordbruksmöjligheterna framgår av byråchefen Norrmans utredning i tvärbanefrågan att å linjen Hällnäs—Stensele finnes 101,359 hektar od-

lingsvärd jord, medan motsvarande siffra inom Arvidsjaur och Arjeplogs socknar är 38,232.

Av samma utredning framgår, att »det synes med ganska stor säkerhet kunna beräknas, att trämasseindustri skall lokaliseras invid järnvägslinjen, där tillräckligt med råvara finnes att påräkna. Denna järnvägs betydelse för berörda skogsområden framstår klart i revirförvaltarnas utlåtanden och får ej underskattas».

I det av revirförvaltaren i Stensele revir avgivna utlåtandet uttalas, dels att en trämassefabrik vid Ume-Luspen (Storuman) anses ställd utom tvivel, om tvärbanan dit framdrages, dels att träkolstillverkning blir ekonomiskt bärkraftig och att tjärbränningen väntas skola kraftigt uppblomma. Byråchefen Norrman framhåller vidare, att »den avgjort största betydelsen för skogens framtid har därför av de tre främst ifrågasatta tvärbanorna sträckningen Hällnäs—Stensele, därefter komma Mellansel—Råsele och Sollefteå—Hoting med företräde för den förstnämnda. Slutligen erinras om, att den redan begynta och i starkare fart motsebara realisationen av lappmarkens överåriga och skadade skog gör en snar anläggning av tvärbanor dubbel önskvärd». I utredningen påpekas att ur vattenfallssynpunkt Stenselealternativet har en »avsevärd betydelse». Det erinras vidare om »de i fjälltrakterna vitt utbredda olivinstenarna samt de vid dessa bundna goda och stora täljstensförekomsterna i Vilhelmina och Tärna ävensom Stensele socknar». Förhoppningar om en lönande brytning inge förekomsterna av svavelkis vid Joranselberget i Stensele.

Anförda utdrag ur den verkställda utredningen synas icke giva stöd för den förmodan, att ifrågavarande tvärbanor berör områden, som icke i särskild grad ägde förutsättningar för vare sig större utveckling av jordbruket eller industriellt framåtskridande.

I detta sammanhang bör måhända meddelas följande sammanställning över taxeringsvärden å bevillningspliktig fast egendom år 1923 i de kommuner som få gagn av en tvärbanor Hällnäs—Stensele:

Soeken.	Jordbruksfastighet.	Annan fastighet.	Summa.
Degerfors	18,365,600	1,709,600	20,075,200
Lycksele	31,009,900	2,338,500	33,348,400
Stensele	11,704,100	824,200	12,528,300
Tärna	1,143,300	31,700	1,175,000
Sorsele	8,215,400	279,300	8,494,700
	70,438,300	5,183,300	75,621,600

Även Vilhelmina, Åsele och Dorotea socknar få, ehuru i mindre grad, nytta av ifrågavarande järnväg. Taxeringsvärdet å fast egendom i nämnda socknar uppgick år 1923 till 37,095,800 kronor, varigenom sammanlagda taxeringsvärdet uppgår till 112,717,400 kronor.

Från landskontoret i Umeå har inhämtats uppgift rörande antal invånare, taxerad inkomst, taxeringsvärden å jordbruksfastighet, areal odlad jord m. m.

beträffande en av de byar, Bastuträsk i Stensele socken, som banan Lycksele—Stensele skulle genomlöpa. Byn är belägen cirka 7 mil från Lycksele och cirka 3 mil från Stensele. Liknande uppgifter hava även inhämtats beträffande en under de senare åren av kronotorpare nybildad by Juktåkolonien, belägen omkring en halv mil från Bastuträsks by. Kronotorpskolonien är ännu i saknad av varje vägförbindelse. Av dessa uppgifter framgår följande:

Bastuträsks by.

Antal invånare	293
Taxerad inkomst	122,586:—
Taxeringsvärde å jordbruksfastighet	603,700:—
Odlad jord, har	161,1
Ängsmark »	490,6
Medeltaxv. pr. har odlad jord	1,200:—

Juktåkolonien.

Antal invånare	114
Taxerad inkomst	32,431:—
Taxeringsvärde å jordbruksfastighet	45,100:—
Odlad jord, har	48
Medeltaxv. per har odlad jord	800:—

Såsom härav synes, är den odlade jorden i Bastuträsks by taxerad till i medeltal 1,200 kronor per hektar. Att döma av denna siffra, jämförd med taxeringsvärdet å odlad jord invid järnvägsstationer i mellersta och södra Sverige, och med hänsyn till, att åbyggnaderna i lappmarken äro av mindre värde, måtte jorden utmed linjen Lycksele—Stensele vara synnerligen god.

På varje punkt bestyrkes alltså riktigheten av det av departementschefen år 1917 gjorda uttalandet, att vi icke ha råd att låta landets tillgångar i lappmarken ligga obrukade.

Det är icke fråga om att här skapa en turistled. Avsikten är att bereda folket utkomstmöjligheter i vårt eget land och att sätta landet i stånd att framförallt tillvarataga de oerhörda skogstillgångar, som nu i stor utsträckning förfaras. Detta synes vara så mycket angelägnare, som skogsarealerna befinna sig företrädesvis i statens ägo.

Departementschefen uttalar, att med hänsyn till automobiltrafikens utveckling gäller beträffande båda järnvägarna (Lycksele och Arvidsjaur), att deras framdragande till de nu föreslagna ändpunkterna även för ovanliggande delar av landet innebär en högst betydande förbättring av kommunikationerna.

Tyvärr kan en postverkets omnibuslinje icke inrättas mellan Lycksele och Stensele, enär den långa träbron över Umeälv vid Åskilje (ungefär halvvägs på sträckan) är synnerligen skröplig och ej tål en sådan belastning. Ny-

byggnad av landsvägsbro kommer att kosta ett avsevärt belopp, och vägdistriktet mäktar sannolikt icke deltaga i kostnaden. Om järnvägen bygges, torde medel kunna inbesparas genom uppförande av en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro. Men även om en ny landsvägsbro uppföres, kan omnibus-trafiken icke tillgodose annan trafik än post- och personbefordran, den senare i begränsad utsträckning. Naturtillgångarna kunna genom sådan trafik icke nyttiggöras, varav följer att den utveckling av industri och jordbruk, som är i hög grad önskvärd, omöjliggöres. Med sannolikhet torde den invändningen komma att göras, nu som så många gånger förr, att jordbruk i lappmarken icke kan bedrivas. Då emellertid lappmarkens befolkning i mycket stor utsträckning har sin huvudsakliga utkomst av jordbruk, torde en sådan invändning få anses vederlagd redan genom påpekande av detta faktiska förhållande. Vål är det sant, att lappmarksbefolkningen för en bekymmersam tillvaro. Men det är känt, att även befolkningen i andra landsdelar tidigare levt i knappa omständigheter. Det var med kommunikationsväsendets utbredning som ställningen förbättrades. En betydande del av övre Norrlands befolkning saknar ännu kommunikationer, och detta är orsaken till befolkningens svårigheter. Men denna befolkning har aldrig uppgivit hoppet att bliva i någon mån jämställd med landets övriga medborgare. Och den förtjänar att bli det. Ty arbetsamhet och vakenhet äro de utmärkande dragen för befolkningen i de bygder, som här äro i fråga. Trots fattigdomen fullgöras skyldigheterna till stat och kommun punktligare än annorstädes. Vägväsendet och skolorna kräva betydande uppoffringar på grund av de stora avstånden och den glesa bebyggelsen, och i ett 20-tal år har länets landsting haft den största landstingsskatten i riket, närmast på grund av de stora kostnaderna för sjukvården. Befolkningen klagar emellertid icke. Men den hoppas och tror, att statsmakterna icke skola underlåta att genom kommunikationens anläggande bereda dessa trakter samma förmåner, som redan för många tiotal år sedan kommit andra till godo. Och framförallt tror man ännu, att när *riksdagen* beslutat att en järnväg skall byggas, så skall det beslutet också gå i verkställighet. Man vägrar tro, att någon kan göra ett sådant beslut om intet.

Det har framhållits, att linjen Lycksele—Stensele icke blir bärig. Byråchefen Norrman uttalade i sin utredning »att det icke är riktigt att bedöma de järnvägsekonomiska resultaten endast ur synpunkten av inkomster och utgifter å tvärbanan, då densamma kommer att tillföra andra statsbanesträckor mycket betydande trafikinkomster. — — — En beräkning över samtliga, andra statsbanesträckor tillförbara trafikinkomster och härå fallande nettoinkomst skulle med stor sannolikhet ge vid handen, att även under de första trafikåren ingen väsentlig totalbrist uppstode; så småningom komme säkerligen överskott att erhållas.» Uppenbarligen kommer varje ny bibanelinje, som skapas, att öka trafiken och förbättra driftresultatet å huvudlinjerna. Men statsmakterna kunna icke gärna räkna med allenast inkomster och utgifter vid banorna. När en bana bygges, uppväxa nya samhällen, fastighetsvärdena ökas och nya arbetstillfällen skapas, varav följer ökade skatte-

intäkter. Skogarnas tillgångar kunna bättre tillvaratagas, varav följer ökade skogsmedel. Av värde är det också, att folket kan beredas utkomst inom det egna landet. Sådana synpunkter kunna statsmakterna icke förbise. Av vad förut anförts och åberopats framgår jämväl, att med hänsyn till arbetslösheten byggnadsarbetets fortsättande är av nöden.

Därest det skulle anses mindre lämpligt att under rådande förhållanden bevilja lånemedel för banbyggets fortsättande, så finnes ett annat sätt att täcka kostnaderna, nämligen genom anlitan av statens järnvägars förnyelsefond. Denna fond är betydande, och de norrländska statsbanelinjerna ha i stor utsträckning bidragit till denna fond, utan att nämnvärda belopp ur densamma behövt användas i Norrland.

På grund av vad sålunda anförts, och då det är en livsfråga för Västerbottens lappmarks befolkning att den av 1917 års riksdag beslutade järnvägen Hällnäs—Stensele fullbordas, få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att till påbörjande av arbetena å järnvägen Lycksele—Stensele för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1924.

Gustav Rosén.

Herman Rogberg.

Evert Jonsson.

Nils Gabrielsson.

N. J. F. Almkvist.