

Nr 35.

Av herrar **Bergqvist** och **Asplund**, *angående öppnande av järnvägen Gällivare—Porjus för allmän trafik.*

Järnvägen Gällivare—Porjus, som utgör en del av den framtida inlandsbanan, blev räslagd fram till Porjus sommaren 1911 och började den samtidigt därmed att trafikeras på trafikanters och resandes egen risk och utan avgift.

Den 1 juli 1915 öppnades den för provisorisk trafik mot betalning, men måste allt gods omexpedieras i Gällivare fram till den 1 dec. 1917, då även denna omexpediering upphörde.

Samtrafik med övriga statsbanor med zontariffberäkning tillämpas dock icke vid denna järnväg, utan betraktas denna som en särskild bana, å vilken användes S. J:s taxa för lokaltrafik utan zontariffberäkning, varjämte ompollettering av resgods alltid måste ske i Gällivare, till stort men för resande till och från Porjus.

Därigenom att samtrafik ej äger rum med övriga statsbanor, bliva alla järnvägsfrakter och resekostnader väsentligt fördyrade, vilket verkar i högsta grad betungande för befolkningen i Porjus, i all synnerhet som detta samhälle med undantag av Kiruna med omnejd ligger mest avlägset på det svenska järnvägsnätet och redan på den grund lider av mycket höga frakt- och biljettkostnader. Då därför en ökad fraktavgift måste erläggas för de sista 53 km. från Gällivare till Porjus, bliva givetvis järnvägstransporterna oskäligt dyra och bidrager detta avsevärt till fördyringen av levnadskostnaderna därstädes.

För att påvisa i vad mån fraktkostnaderna äro ökade vid nu gällande taxebereäkning mot vad förhållandena skulle bliva, om samtrafik med zontariffberäkning ägde rum, har i bilaga 1 för olika varuslag från mest trafikerade orter angivits såväl nuvarande fraktkostnad som kostnaden vid samtrafik, varjämte även antecknats differensen dem emellan och den procentuella ökningen.

Av tablån framgår, att kostnadsökningen är högst avsevärd och utgör t. ex. för paketgods från Stockholm c:a 28,5 %, för paketgods från Luleå c:a 60 %, för mjöl vagnslastvis c:a 18 % och för potatis c:a 21 %, för tegel från Boden c:a 32 % etc.

Flerfaldiga gånger hava framställningar gjorts till kungl. järnvägsstyrelsen och två gånger genom kungl. vattenfallsstyrelsen till Kungl. Maj:t för att få ändring i nuvarande förhållanden, men utan resultat.

I sitt utlåtande av den 7 juli 1922 anför kungl. järnvägsstyrelsen, att skillnaden mellan fraktkostnaden vid genomgående taxa och vid bruten taxa numera är mindre än under år 1921 samt att Porjusbanans ekonomi skulle ytterligare försämrans, om den öppnades för allmän trafik, enär järnvägens driftkostnader då skulle ökas. Allmänheten skulle nämligen, säges det, ställa högre krav på trafikens skötsel än vad som anses kunna framställas vid en för endast provisorisk trafik öppnad järnväg.

Mot detta kunna åtskilliga erinringar göras. Ovan angivna skillnad mellan taxorna är nu icke mindre utan större än den var under år 1921, om man tager hänsyn till den procentuella ökningen, vilket givetvis är den riktiga jämförelsesynpunkten, när alla taxor något sänkts under de senaste åren.

Mot trafikens skötsel på banan kan från allmänhetens sida ej ställas några berättigade krav på högre standard för densamma. Omkostnaderna för trafiken behöva på grund därav ej bliva högre därför att samtrafikstaxa införes, men medför den givetvis en sänkning av inkomsterna, om icke genom den sänkta taxan trafikintensiteten ökas så, att totalinkomsten för S. J. ej blott på denna bana utan även för dennas trafik på anslutna banor blir högre.

Genom de höga taxorna har Porjusbanan under alla krisåren fram till 1921 gått med god vinst, medan övriga statsbanor under samma tid gått med förlust, vilket givetvis visar, att Porjus samhälle med industrier fått erlägga för höga fraktavgifter i förhållande till övriga svenska orter. Enligt uppgift från Inlandsbanan uppgå de årliga överskotten eller underskotten å Porjusbanans drift till följande belopp:

för år 1917	+ 35,927: —	Kr.
» » 1918	+ 12,248: —	»
» » 1919	+ 8,440: —	»
» » 1920	+ 93,815: —	»
» » 1921	— 41,076: —	»
» » 1922	— 30,432: —	»
» » 1923 c:a	— 25,000: —	» enligt uppskattning.

Under ovanstående 7 driftår uppgår således driftöverskottet till + 150,430: — kr. för 4 år, medan driftunderskottet utgör — 96,508: — kr. för senaste 3 år. Det torde dock observeras, att Inlandsbanan därvid icke debiterat något för sina egna transporter, vilka måst vara av rätt så stor omfattning, då den underhållit en avsevärd arbetsstyrka samt fraktat en hel del materiel å denna bana för järnvägsbyggnaden söder om Porjus mot Jokkmokk samt för den stora brobyggnaden över Lule älv. Om skäliga avgifter erläggas för dessa transporter i likhet med vad byggnadsavdelningen får betala till övriga S. J:s banor, kommer Inlandsbanebygget att kunna uppvisa ett avsevärt netto på trafiken av Porjusbanan under de senaste 7 åren.

I ovannämnda skrivelse till Konungen av den 7 juli 1922 uttrycker kungl. järnvägsstyrelsen farhågor för att den vid tillämpande av samtrafikstaxa skulle

ikläda sig förluster för andra statens affärsdrivande verk, nämligen kungl. domänstyrelsen och vattenfallsstyrelsen. Det förra har dock under år 1922 fått sina fraktsatser för virkestransporter avsevärt reducerade och vad vattenfallsstyrelsen beträffar hava samtliga dess byggnadsarbeten i Porjus med omnejd nedlagts hösten 1923, varför S. J. ej behöver förorsakas någon förlustbringande transport av dess förnödenheter.

De i Porjus varande industrierna, A. B. Porjus Smältverk och Fosfatbolagets natriumverk, nedlades i början av år 1921 och därtill bidrog i mycket hög grad de mycket höga fraktkostnaderna för deras råvaror och tillverkningsprodukter. Hade kraftiga fraktreduceringar gjorts i stället för att såsom nu hålla upp taxorna, är det möjligt, att industrierna kunnat fortsätta sin verksamhet i Porjus, och skulle därmed Norrlands statsbanor i övrigt kunnat tillföras ökad allmän trafik till och från den industriort, Porjus var avsedd att bli.

Kungl. järnvägsstyrelsens uppgift om att avtalet mellan statens och Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag skulle på något sätt lägga hinder i vägen för införande å Porjusbanan av samtrafik med övriga statsbanenätet torde väl vara minst sagt något överdriven. Skulle det dock förhålla sig så, torde väl gruvbolaget på framställning därom säkerligen ej hava något att erinra mot införande av sådan samtrafik.

Med ovanstående har påpekats det ohållbara i kungl. järnvägsstyrelsens ställning i denna samtrafiksfråga, i all synnerhet som huvudförutsättningarna för densamma numera bortfallit. Järnvägen mellan Gällivare och Porjus, som är 12 år gammal, befinner sig icke fortfarande under byggnad, såsom anges av S. J. i tågtidtabellen m. m. Byggnadsarbetena å denna sträcka blevo fullt avslutade under år 1921 och därefter utföras endast arbeten hörande till banunderhållet. Kungl. vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet och all privat industrirörelse i Porjus har upphört, varför S. J. ej behöver befara några förluster för deras transporter.

Porjus är numera ingen tillfällig byggnadsplats utan ett allmänt och permanent svenskt samhälle, där det finnes tvenne stabila företag, Porjus kraftverk och Kungl. domänstyrelsens sågverk med tillhörande skogsavverknings- och flottningsarbeten. Dessutom äro där förlagda jägmästaren i Porjus revir med sin expeditionspersonal, järnvägsstationen med dess personal, komminister, postkontor och telefonstation. För denna befolkning erfordras skolor med lärarepersonal, polis, bank, handlande, åkare och hantverkare samt givetvis även avsevärd personal av arbetarekategorien. Det permanenta invånareantalet i Porjus torde komma att hålla sig omkring 1.000.

Givetvis bör ett sådant samhälle tillerkännas lika förmåner med varje annan svensk ort, som ligger invid statens järnvägsnät, vad frakttaxor beträffar och detta desto hellre som denna plats redan förut i detta avseende är så tungt belastad genom sitt avlägsna läge. Statsmakterna hava i andra hänseenden på allt sätt lämnat sin medverkan till att föra denna plats framåt, och

borde detta snarare vara orsak för statens järnvägar att tillmötesgå samhällets begäran i stället för motsatsen.

Det bör även erinras om att sedan nya landsvägen mellan Jokkmokk och Porjus nu snart är färdig, förkortas avståndet från Jokkmokk till närmaste järnvägsstation från nuvarande 62 km. till Murjek till 48 km. till Porjus. Allt tyngre gods till Jokkmokk och trakterna därovan ända upp mot Kvikkjokk kommer därför att sändas över Porjus, om järnvägsfrakterna hållas nere på en rimlig nivå. Det är beklagligt att t. ex. för livsförnödenheter, mjöl och potatis m. m. behöva betala c:a 20 % högre frakt från Luleå till Porjus därför att banan, ehuru sedan flere år tillbaka färdig, icke öppnas för allmän trafik. Frakten för en för lantbruket i Jokkmokk så viktig vara som gödningsämnen fördryas av samma orsak med 19 % från Luleå till Porjus.

Den minskade inkomst statens järnvägar eventuellt kommer att få, om Porjusbanan sättes i samtrafik med övriga statsbanor, har givetvis ej den ringaste inverkan på statsbanornas ekonomi över huvudtaget, medan en dylik fullt berättigad fraktunderlättning är av mycket stor betydelse för Porjus samhälle och större delen av Jokkmokks vidsträckta område.

Den huvudsakliga orsaken till att levnadskostnaderna i övre Norrland äro så höga är de långa och dyra järnvägsfrakterna. Om därför dessa kostnader höjas med 20 % och däröver, höjas även levnadskostnaderna i avsevärd grad, vilket i sin tur omöjliggör den utveckling härstädes som en gång avsetts.

När man erfar att den nyligen färdigblivna cirka 6 mil långa bandelen Vilhelmina—Stensele för kort tid sedan öppnades för allmän trafik, gör man ofrivilligt en jämförelse med den 53 km. långa Porjusbanan, som fortfarande har blott provisorisk trafik med förhöjda fraktavgifter. Båda banorna utgöra delar av Inlandsbanan och hava ungefär likartade trafikintressen. Man skulle därför kunna vänta, att Porjusbanan även skulle få komma i åtnjutande av de fördelar samtrafik medför.

Med stöd av nu anförda motivering anhålles,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande, huruvida icke bandelen Gällivare—Porjus numera må kunna utan vidare uppskov öppnas för allmän trafik.

Stockholm den 19 januari 1924.

O. Bergqvist.

C. I. Asplund.

Avskrift.

Bilaga 1.

Tablå

öfver såväl nuvarande fraktavgifter som sådana efter införande af samtrafik å järnvägen Gällivare—Porjus.

		Nuvarande avgift	Efter samtrafik	Differens	Ökad kostnad i %	Anm.
<i>Paketgods</i> , Stockholm—Porjus	5 kg.	3: 15	2: 45	0: 70	28.5	
» » »	10 »	4: 30	3: 35	0: 95	28.3	
Luleå—Porjus	5 »	1: 85	1: 15	0: 70	60.8	
» » »	10 »	2: 60	1: 65	0: 95	57.5	
<i>Kott</i> , stycke gods		<i>pr 100 kg.</i>	<i>pr 100 kg.</i>	<i>pr 100 kg.</i>		
Luleå—Porjus		5: 22	4: 55	0: 67	15.7	
<i>Mjöl</i> , Stockholm—Porjus						
stycke gods		12: 03	10: 97	1: 06	9.6	
vagnslast	10 000 kg.	4: 20	3: 58	0: 62	17.3	
<i>Mjöl</i> , Luleå—Porjus						
stycke gods		5: 22	4: 55	0: 67	14.7	
vagnslast	5 000 kg.	2: 64	2: 22	0: 42	18.9	
<i>Potatis</i> , Stockholm—Porjus						
stycke gods		12: 03	10: 97	1: 06	9.6	
vagnslast	8 000 kg.	3: 04	2: 70	0: 34	12.5	
<i>Potatis</i> , Luleå—Porjus						
stycke gods		5: 22	4: 55	0: 67	14.7	
vagnslast	8 000 kg.	1: 49	1: 23	0: 26	21.1	
<i>Spik, järn</i> , Stockholm—Porjus	5 000 »	3: 89	3: 57	0: 32	8.96	
Luleå—Porjus		1: 49	1: 23	0: 26	21.1	
<i>Tegel</i> , Boden—Porjus	8 000 kg.	1: 10	0: 83	0: 27	32.5	
<i>Cement</i> , Luleå—Porjus	10 000 »	1: 08	0: 90	0: 18	20.0	
<i>Kalk</i> , » »	10 000 »	0: 99	0: 83	0: 16	19.2	
<i>Gödningsämne</i> , » »	8 000 »	0: 99	0: 83	0: 16	19.2	
<i>Malm</i> , Malmberget—Porjus	8 000 »	0: 46	0: 38	0: 08	21.0	
<i>Träkol</i> , Murjek—Porjus	10 000 »	0: 85	0: 72	0: 13	18.0	
<i>Tackjärn</i> , Porjus—Luleå	15 000 »	1: 08	0: 90	0: 18	20.0	
<i>Personbiljetter III klass</i> :						
Porjus—Boden		12: 25	10: 50	1: 75	16.7	
Porjus—Luleå		13: 25	12: —	1: 25	10.4	
Porjus—Långsele		26: 25	24: —	2: 25	9.4	
Porjus—Stockholm		37: 75	35: —	2: 75	7.9	

Porjus den 21 nov. 1923.

N. K. Sundblad.

Vidimeras:

A. Arner. E. Ström.

1. *Introduction*
 2. *Methodology*
 3. *Results*
 4. *Discussion*
 5. *Conclusion*

The first part of the paper discusses the background and the importance of the study. It also outlines the objectives and the scope of the research. The methodology section describes the data collection and analysis methods used in the study. The results section presents the findings of the research, and the discussion section interprets these findings in the context of the existing literature. Finally, the conclusion summarizes the main points of the study and suggests directions for future research.

The study was conducted using a mixed-methods approach, combining quantitative and qualitative data. The quantitative data were collected through a survey of 100 participants, while the qualitative data were obtained from semi-structured interviews with 10 experts in the field. The data were analyzed using statistical software and thematic analysis, respectively. The results show that there is a significant positive correlation between the variables studied, and the qualitative data provide a deeper understanding of the underlying reasons for these findings.

In conclusion, the study has provided valuable insights into the relationship between the variables under investigation. The findings suggest that there is a need for further research to explore the underlying mechanisms and to test the generalizability of the results.