

## Nr 45.

Av herr **Bergqvist m. fl.**, om anslag till byggandet av Inlandsbanans norra del Arvidsjaur—Jokkmokk.

I årets statsverksproposition intaga äskandena om anslag till nya statsbanebyggnader ett synnerligen blygsamt rum. 2 miljoner till fortsättande av Inlandsbanan samt 1½ miljon till statsbanan Hällnäs—Stensele, det är allt, som begäres, en summa, som genom sin litenhet giver en antydning därom, att man nu vill understryka, att statsbanebyggandet i övre Norrlands kommunikationsfattiga trakter skall fortgå i mycket sakta tempo.

Särskilt med avseende på *Inlandsbanan* innebär det nu framlagda regeringsförslaget ett frångående — till nackdel för de bygder, som beröras av denna banbyggnad — av ett uttalande, som en gång gjordes av järnvägsstyrelsen, då nämnda styrelse i en framställning till Kungl. Maj:t av den 29 september 1928 gjorde gällande, att i händelse Pajalabanan icke komme att beslutas, anslagen för Inlandsbanan från Arvidsjaur norrut och Jokkmokk söderut borde appliceras med början för budgetåret 1930/1931 respektive 1932/1933.

Nu blev, som bekant, förslaget om byggande av Pajalabanan avvisat av 1929 års riksdag. Men, trots detta, har järnvägsstyrelsen frånträtt den förut uttalade meningen, att anslag för påbörjandet av byggandet av Inlandsbanans norra del Arvidsjaur—Jokkmokk borde under denna förutsättning upptagas i budgeten 1930/1931. Däremot har skiljaktig mening anförts av chefen för styrelsens militärbyrå, som därvid — under framhållande att Inlandsbanans snabba färdigställande ur militär transportsynpunkt måste anses ha den allra största betydelse — förklarat sig anse, att styrelsen hade bort vidhålla sitt ovan nämnda uttalande. Slutligen har Kungl. Maj:t anslutit sig till järnvägsstyrelsens uppfattning, vilken, om den godtages av riksdagen, kommer att leda till ett ytterligare uppskov med byggandet av nämnda bana.

Denna utveckling av frågan har, som helt naturligt är, mottagits med bekymmer och beklagande inom de bygder, som direkt eller indirekt skulle beröras av järnvägen, i synnerhet som man där på grund av en del företags nedläggande drabbats och än mera kommer att drabbas av en betydande arbetslöshet. Man hade då hoppats, att järnvägsbyggets igångsättande skulle kunna åstadkomma, direkt eller indirekt, åtminstone ett uppsugande av någon del av de arbetslösa, på samma gång som det skulle kunna åstadkomma någon stimulering av affärsverksam-

heten och penningomsättningen inom bygden samt att en inom en rimlig tid skeende sammanknytning av Inlandsbanan skulle kunna åstadkomma vissa förutsättningar för återupptagande av den malmsmältning, som förut bedrivits i Porjus. Härigenom skulle också större möjligheter skapas för bedrivande av träkolning samt avsättning för avfallsvirke erhållas m. m.

Med hänsyn till här påtalade förhållanden tillåta vi oss att här påyrka, att ett lämpligt anslag gives för påbörjande av nämnda banbygge mellan Arvidsjaur och Jokkmokk. Riksdagen har vid något eller några tillfällen uttalat sympatier för den tanken, att offentliga arbeten igångsättas under tider, då större arbetslöshet kan konstateras. Då nu med avseende på övre Norrlands inland inträffat en sådan situation på grund av nedläggandet av ett flertal arbetsföretag — vilket i det följande skall ytterligare beröras — anse vi det rimligt, att statsmakterna bidra till att sådana arbeten *nu* igångsättas i trakten, vilka i alla fall senare skola enligt riksdagens principbeslut komma igång.

Denna uppfattning, som främst syftar till ett igångsättande fortast möjligt av Inlandsbanebygget mellan Arvidsjaur och Jokkmokk, har framförts från den kommun, Jokkmokk, som främst beröres av denna fråga. Men den har också framförts av landstingens Norrlandskommitté, vilken utgör en sammanslutning av norrländska landsting och vilken i denna egenskap ingått till Kungl. Maj:t med en framställning i frågan. Som nämnda framställning innehåller ett flertal fakta och synpunkter, som lämpligen böra beaktas vid denna frågas behandling, tillåta vi oss att här in extenso intaga skrivelsen.

Landstingens Norrlandskommitté anför i frågan följande:

»Till Konungen.

Landstingens Norrlandskommitté, som utgör en sammanslutning av norrländska landsting, ingick den 17 december 1927 till Eders Kungl. Maj:t med en underdånig framställning, vari hemställdes, att Eders Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana åtgärder, att en del planerade banor i Norrland — bland andra Inlandsbanan — kunde bli föremål för en sådan behandling av statsmakterna, att de kunde *inom en rimlig tid* byggas, så att för Norrlands kommunikationsfattiga bygder skapades de förutsättningar, som äro ett av livsvillkoren för landsdelens fortsatta framåtskridande och utveckling'.

Nämnda framställning tillmötesgicks som bekant, evad det gällde Inlandsbanan, av 1928 års riksdag, så till vida att riksdagen avvisade ett av järnvägsstyrelsen framfört förslag om avbrytande av Inlandsbanebygget, sedan det söderifrån kommit fram till Sorsele och norrifrån till Jokkmokk. Ävenså beviljade riksdagen anslag för banans vidare fortsättande samt bestämde, att banan skulle å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muoskosel och Kåbdalis.

På detta sätt ha statsmakterna alltså definitivt sagt ifrån, att det en gång fattade principbeslutet om Inlandsbanans byggande i sin helhet

skulle vidhållas. Däremot ha statsmakterna i ett annat avseende, nämligen i frågan om *arbetstakten* vid banans fullbordande, intagit en ståndpunkt, som innebär ett betydande avsteg från det ursprungliga beslutet vid 1916 års riksdag, enligt vilket banan skulle vara färdigbyggd redan år 1925. Vi skriva nu 1929, men likväl har ännu icke någon del av järnvägslinjen från Sorsele till Jokkmokk öppnats för trafik, och enligt den plan, som nu framlagts av järnvägsstyrelsen i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t av den 17 september innevarande år skulle färdigställandet av banans sista del ske först under budgetåret 1939/1940. Byggandet av hela Inlandsbanan Gällivare—Volgsjön skulle alltså komma att taga en tid av 23 år (1917—1940) och 15 år längre tid än vad som vid påbörjandet av banbygget ställdes i utsikt av statsmakterna.

Det är helt naturligt, att ett fullföljande av banbygget i en sådan takt ej kan tillfredsställa befolkningen i de trakter, som direkt eller indirekt beröras av järnvägen. Ett yttryck för uppfattningen hos befolkningen i dessa trakter i nämnda hänseende framfördes också i ovan nämnda skrivelse under år 1927 från landstingens Norrlandskommitté, vilken bland annat hemställde, att nämnda banas byggande skulle avslutas 'inom en rimlig tid'.

Landstingens Norrlandskommitté har nu särskilt på grund av nyinträffade förhållanden, som här nedan komma att beröras, anledning att ytterligare framföra detta yrkande om ett något hastigare byggande av järnvägslinjen ifråga, vilket lämpligast borde kunna ske genom att byggandet även bedrevs norrifrån, d. v. s. från Jokkmokk, vilket väl ej torde möta något hinder, då sträckningen nu definitivt fastställts av riksdagen.

De nu inträffade förhållanden, som enligt kommitténs mening skulle särskilt motivera, att järnvägsbygget bedrevs från tvenne håll, varigenom ett byggande i något ökad takt kunde åstadkommas, äro främst, att det i de inre delarna av övre Norrland samt främst i den stora kommunen Jokkmokk inträffat och är att förvänta en betydande arbetslöshet, som en följd av nedläggande av industri, vilket redan skett eller som kommer att ske.

För bedömandet av arten och omfattningen av arbetslösheten i dessa bygder bör det då först erinras därom, att arbetstillgången i övre Norrlands inland ofta är mycket osäker och problematisk, bland annat på grund av de upp- och nedgående konjunkturerna inom trävaruindustrin. Men härtill kommer, att de trakter, som beröras av här nämnda järnvägsbygge, undan för undan drabbats av nedläggandet av ett flertal större arbetsföretag, vilket åstadkommit, att stor arbetslöshet inträffat och att respektive kommuner fått taga på sig försörjningsbördan för arbetare och deras familjer, vilka lockats till orten, icke på grund av åtgöranden från kommunens sida utan på grund av de igångsatta företagen. Den omständigheten att dessa företag i stor utsträckning igångsatts av *staten* samt att deras nedläggande åstadkommits genom beslut av *statsmakterna*, borde kunna i hög grad motivera, att statsmakterna vidtog vissa åtgärder för lättande av den tunga, som på grund av arbetsföretagens nedläggande drabbat vissa kommuner — här gäller det också synnerligen skattetyngda sådana. Och det bör särskilt kunna framhållas, att ett sådant krav på staten icke kan anses orimligt, såvida det endast kräves — här är det ju icke fråga om något annat — att staten skall tidigare anslå ett visst kapital för ett hastigare fullbor-

dande av en redan beslutad järnvägsbyggnad; ej att staten skall anslå en kapitalsumma för åstadkommande av en ny och förut ej beslutad järnväg.

De nedlägganden av arbetsföretag, som särskilt föranlett kommittén att avlåta denna skrivelse, äro främst de, som kommit eller komma till stånd under nuvarande tid, nämligen dels nedläggandet av domänverkets såg vid Porjus, dels av Porjus smältverk, vid vilket företag driften kommer att inställas under februari 1930. Nedläggandet av nämnda bägge företag torde komma att tillsammans mer eller mindre kännbart beröra en befolkningsstock i och omkring Porjus samhälle av 200 personer, familjemedlemmar inräknade.

Ett sådant nedläggande måste träffa ett samhälle, som Porjus, som ligger mitt ute i en ödemarksbygd, som knappast kan taga mot något av det uppkomna arbetskraftsöverskottet på ett helt annat sätt än då något sådant inträffar i ett samhälle, liggande i en trakt, som kan uppsuga någon del av den ledigblivna arbetskraften.

Men härtill kommer, som här ovan omnämnts, att den bygd, som det här gäller, redan förut genom upprepade nedlägganden av större arbetsföretag utarmats och i mycket stor utsträckning fått taga på sig försörjningsskyldigheten för arbetarpersonal med familjer. Sådana nedlägganden ha t. ex. inträffat, då det stora kraftstationsbygget vid Harsprånget på sin tid inställdes på grund av statsmakternas av förhållandena föranledda beslut. Vidare, då staten beslöt att avbryta byggandet av Inlandsbanan norrifrån vid Jokkmokk. Vidare, då Superfosfataktiebolagets verksamhet i Porjus upphörde. Och slutligen, då masugnsdriften nedlades i Porjus — ett ytterligare fullföljande av nedläggandet av detta företag sker i dagarna genom det ovan nämnda nedläggandet av smältverket.

Ävenså kan det i detta sammanhang erinras därom, att de tillfälliga arbetstillfällena, som skapats genom anläggandet av en kraftledning från Porjus till Boden, nu icke längre äro för handen, eftersom nämnda arbete nu är fullbordat.

Man kan väl förstå, att för en bygd, som undan för undan drabbats av ett upphörande av arbetsföretag i en sådan omfattning, måste det så småningom uppstå en mycket prekär situation. Det måste därför kunna på mycket goda skäl — icke minst med hänsyn till statsmakternas åtgöranden, som lett till nedläggandet av ett flertal av de olika företagen — framställas krav därpå, att staten på något sätt bidrager till att i någon mån lätta bördan av den uppstådda arbetslösheten och den ekonomiska depressionen. När detta kan ske genom en för statsmakterna så billig anordning som den att något tidigare igångsätta ett järnvägsbyggande norrifrån d. v. s. å linjen Jokkmokk—Arvidsjaur, vilket i alla fall enligt riksdagens beslut senare skall igångsättas, och då därigenom även en del nu befintlig järnvägsbyggnadspersonal kunde utnyttjas i stället för att förtidspensioneras, förefaller det, som om det icke skulle vara orimligt att staten sloge in på denna väg.

Vad som här påtalats borde alltså kunna motivera, att statsmakterna ginge från sin förut intagna ståndpunkt, att byggandet av den återstående delen av Inlandsbanan endast skulle ske söderifrån. Genom ett sådant nytt ståndpunkttagande skulle också vinnas den fördelen för bygden och landet i sin helhet, att banan inom en rimlig tid kunde fylla det ändamål, för vilket den tillkommit, nämligen att bli — icke två

lokala banor utan förbindelse med varandra — utan en inre genomfartsväg för såväl gods- som persontrafik mellan övre Norrland och det övriga landet samt en motsvarighet för inre delarna av Norrland till den parallellt löpande stambanan för kustbygderna.

Under hänvisning till vad här ovan anförts, ävensom därtill att en reservant vid frågans behandling innevarande år i järnvägsstyrelsen även uttalat sig för ett hastigare byggande av Inlandsbanans norra del och under uttalande av den förmodan, att ett sammanknyttande av Inlandsbanan med därmed följande bättre förbindelser för övre Norrlands inland även skulle kunna leda till en *bestående* järntillverkning i Porjus, tillåter sig alltså landstingens Norrlandskommitté, som representant för de bygder, som beröras av denna fråga, att till Eders Kungl. Maj:t framföra den hemställan

att Eders Kungl. Maj:t måtte främst för åstadkommande av en ökad arbetstillgång och för minskande av den ekonomiska depressionen i övre Norrlands inland vidtaga sådana åtgärder, att Inlandsbanans byggande kunde ske i hastigare takt genom bedrivande av arbetet även norrifrån d. v. s. å bandelen Arvidsjaur—Jokkmokk, helst med utgångspunkt från Jokkmokk.

Underdånigst:  
N. G. RINGSTRAND.

*Ernst Hage.*

Umeå den 24 december 1929.»

Under hänvisning till vad här ovan anförts och då ovan nämnda skrivelse icke beaktats vid statsverkspropositionens utarbetande, hemställas alltså,

att riksdagen, utöver vad som föreslagits i statsverkspropositionen å sid. 82: Utgifter för kapitalökning: bilagan 3, måtte besluta ytterligare anvisa för budgetåret 1930/1931 ett reservationsanslag av 1 miljon kronor att användas för igångsättande under nämnda budgetår av byggandet av norra delen mellan Arvidsjaur och Jokkmokk av Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

Stockholm den 18 januari 1930.

*O. Bergqvist.*

*D. Hansén.*

*C. I. Asplund.*

