

## N:o 44.

Af herr **G. A. Ahlstrand**, om anläggning af en statsbana från Älfsby station till Piteå.

Som bekant föreslog Kungl. Maj:t uti en till nästlidna års Riksdag aflåten proposition, n:o 161, Riksdagen att, under förbehåll om iakttagande af vissa villkor om markupplåtelse m. m. besluta anläggning af bibanor från Bastuträsks och Älfsby stationer å norra stambanan till Skellefteå och Piteå, för hvilka bägge banor fullständiga af kostnadsförslag åtföljda planer förelågo, samt att för 1908 anvisa ett anslag af 800,000 kronor till påbörjande af Skellefteåbanan, under det däremot intet anslag begärdes för banan Älfsby—Piteå. Med anledning af sistnämnda omständighet tillät jag mig i afgifven motion föreslå, att jämväl för Piteåbanans påbörjande måtte anvisas ett liknande anslag som det för banan till Skellefteå äskade. En motionär i Första Kammaren, herr Lars Berg, föreslog, att det af Kungl. Maj:t för 1908 begärda anslaget skulle lika fördelas mellan bägge banorna. I enlighet med statsutskottets hemställan biföll emellertid Riksdagen endast Kungl. Maj:ts förslag angående banan Bastuträsk—Skellefteås anläggning samt anvisade det för dess påbörjande begärda anslaget, men afslog Kungl. Maj:ts och motionärens förslag rörande banan Älfsby—Piteå.

Detta Riksdagens beslut, hvarigenom det äldre, mer än dubbelt folkrikare Piteå förmenades den förmån, som beskärdes den yngre och mindre systerstaden, framkallade inom det förstnämnda samhället och de trakter, hvilka Älfsby—Piteåbanan skulle komma att genomlöpa, en besvikenhet, så mycket större, som man på grund af under det föregående decenniet gifna löften och vidtagna åtgärder haft grundad anledning att vänta, att de bägge banorna skulle samtidigt beslutas och samtidigt påbörjas. Riksdagens beslut var emellertid ej blott egnadt

att hos dem, som det närmast rörde, väcka bedröfvelse; det var enligt min och mångas uppfattning; att beklaga äfven från synpunkten af *statens* välförstådda intresse.

När jag redan nu tillåter mig att åter bringa inför Riksdagen frågan om anläggning af denna bana mellan Älfsbyn och Piteå stad, är det alltså icke blott såsom lokalpatriot, utan såsom förespråkare för ett verkligt riksintresse jag tager till orda; och från bägge dessa synpunkter gör jag det, i känslan af, att här är *fara i dröjsmål*.

Att en bibana från norra stambanan till Piteå måste komma till stånd, och att den bör hafva den af Kungl. Maj:t föreslagna sträckningen, därom råder väl full enighet. Såväl järnvägsstyrelsen som regeringen hafva uttalat sig härför, och vid debatten i Andra Kammaren förliden riksdag förklarade vice talmannen och vice ordföranden i statsutskottet sig vara öfvertygade därom, att en statsbana Älfsbyn—Piteå snart skulle komma till stånd. När emellertid järnvägsstyrelsen ansåg sig vid fråga om *samtidigt* byggande af de bägge banorna till Skellefteå och till Piteå böra afstyrka detta och för det dåvarande endast tillstyrka byggandet af den ena, och när Kungl. Maj:t i enlighet därmed af Riksdagen blott begärde anslag för påbörjande af den ena banan, skedde det, emedan man till följd af nödvändigheten att tillgodose andra järnvägsbehof ej ansåg, att vi hade råd att bygga bägge banorna samtidigt. Om de skäl, som anfördes för det företräde, man därvid gaf Skellefteåbanan, saknar jag numera all anledning att yttra mig. Att dessa skäl icke vägde synnerligen tungt, blef emellertid, såsom jag tror, till fullo uppvisadt såväl af herr Lars Berg m. fl. i Första Kammaren som af mig i den andra.

Hvad nu beträffar det skälet, att vi ej skulle ha råd att bygga de bägge banorna samtidigt, så synes det mig, som om man snarare kunde sätta i fråga huruvida vi ha råd att låta det anstå längre med att bereda Piteå stad och Piteålfvens floddal den enda möjlighet, som kan gifvas dem, ej blott till utveckling af deras naturliga resurser, deras handel och näringar, utan rent ut till förebyggande af det ekonomiska och kulturella förtvinande, hvartill, sedan stadens och den kringliggande ortens handels- och afsättningsområde genom stambanans tillkomst betydligt inskränkts, denna landsdel, som nu, sedan Skellefteåbanans anläggning påbörjats, befinner sig i den mest tillbakasatta undantagsställning, annars synes dömd, och hvartill de betänkligaste tecken allt tydligare visa sig.

Vid frågans behandling i Andra Kammaren förliden riksdag påpekade jag, hurusom Piteå stadsfullmäktige i skrifvelse till Kungl. Maj:t

framhållit, hvilket afbräck för stadens ekonomiska lif och vidare förkofran norra stambanans framdragande, utan att staden tillika erhållit järnvägsförbinbelse med densamma, åstadkommit, i det att staden därigenom hotades med förlust af en betydlig del af sitt dittillsvarande handelsområde och redan såg sin handel inskränkt hufvudsakligen till kustlandet. Det vore af största vikt, att staden genom järnvägsförbinbelse med stambanan sattes i tillfälle att återvinna, hvad den sålunda förlorat, äfvensom att denna förbinbelseled komme till stånd, medan ännu handeln och rörelsen med lappmarken och de öfre delarne af kustsocknarne för alltid frångått staden. Och att det verkliga, hvad Piteå stad beträffar, är fara i dröjsmål, ådagalägges ytterligare af sjunkande fastighetsvärden och minskade inkomster af handel och näringar med däraf följande minskning i bevillningen, något, som ju också direkt kommer staten vid.

Hvad den angränsande landsbyggden angår, äro förhållandena fullt ut så sorgliga. Bristen på kommunikationer utöfvar en rent af förlamande inverkan. Hvad Piteå socknemän i sin skrifvelse till järnvägskommittén 1906 yttrade, att nämligen ett ytterligare uppskof med den för deras jordbruk så viktiga banan komme att ha till följd en afmattning af jordbruket och en tilltagande emigration, har, sedan genom 1907 års Riksdags beslut hoppet att i en nära framtid få den väntade banan till stånd förbleknat, i påfallande grad besannats. Då afsättningsmöjligheter saknas, kan jordbruket icke löna sig; befolkningen, som i följd däraf ser framtiden mörk, lämnar hemmanen åt sitt öde och emigrera i ökad antal. Bland arbetarna råder en allmän brist på arbetsförtjänst, och deras belägenhet är mycket bekymmersam. Komme här järnvägsbyggnad till stånd, låge däri för dessa arbetslösa skaror en stor välsignelse.

I denna den allmänna upplysningens tid vore det sällsamt, om statsmakterna skulle med likgiltighet åse, hurusom en hel landsända med en kraftig, idog och intelligent befolkning och rika naturliga resurser ginge *tillbaka* i välstånd och kultur och huru denna befolkning lämnade fäderneslandet för att söka sin lycka i landet på andra sidan Oceanen, där redan alltför många af Sveriges bästa söner och döttrar sökt sig ett nytt hem. Det vore så mycket sorgligare, som den befolkning, hvarom här är fråga, är varmt fästad vid fädernejorden och icke begär bättre än att få möjlighet att med skälig vinst bruka sin torfva och bryta ny bygd. I den af milkontrollören A. d'Ailly på uppdrag af järnvägsstyrelsen verkställda utredning, som finnes intagen sid. 44—48 i Kungl. Maj:ts härförut omnämnda proposition n:o 161 till 1907 års

Riksdag, framhålles, att inom de trakter, banan komme att genomlöpa, finnas stora arealer odlingsbar mark af utmärkt beskaffenhet, och att intresset för nyodling är mycket stort bland befolkningen. Men utan järnvägen, som ensam kan bereda afsättningsmöjligheter för jordbrukets alster, blir naturligtvis detta intresse ofruktbart. Man emigrerar i stället. D'Ailly nämner också, att en vid Storfors anlagd ångkvarn, afsedd för förmalning af 50,000 tunnor spannmål årligen, måst nedläggas af brist på kommunikationer. Detta torde för öfrigt icke vara någon enstaka företeelse, och visst är, att de förutsättningar för ortens utveckling i industriellt hänseende, hvilka förefinnas, icke kunna tillgodogöras, så länge järnväg saknas.

Dessa förutsättningar, liksom jordbrukets och dess binäringars utvecklingsmöjligheter, äro ingalunda små. I detta såväl som i andra hänseenden kan till förmån för Piteåbanan åberopas allt hvad som anförts för Skellefteåbanan. Den rika tillgång till naturkraft, som de inom banans trafikområde belägna vattenfallen erbjuda, torde, om banan kommer till stånd, ej länge komma att ligga obegagnad.

Emellertid behöfver man icke i fråga om den trafik, som kan vara att för den nya banan påräkna, hålla sig hufvudsakligen till hvad framtiden kan lofva. Flera näringsgrenar gifva redan eller skola i och med banans tillkomst blifva i stånd att gifva det utbyte, hvarigenom betydlig trafikinkomst tillförsäkras såväl denna bana som stambanan. Ett känt faktum är, att Piteådalen utgör Norrbottens i jordbrukshänseende — såväl med hänsyn till jordens bördighet som befolkningens idoghet och kunnighet — förnämsta region; och då Luleå älfdal omöjligen kan förse Luleå, Boden, Gellivare, Kiruna m. fl. orter med deras behof af jordbruks- och särskildt ladugårdsprodukter, så blefve det naturligtvis i första hand den närmast liggande Piteådalen, som härvid komme att spela hufvudrollen. Invid Piteå stad och närmaste omnejd finnas för närvarande eller funnos i fjol 11 mejerier och inom hela Piteå socken, hvars befolkning uppgår till 20,000, finnes ett 30-tal mejerier. Ett betydligt fiske bedrifves i Piteå skärgård; enligt d'Aillys redogörelse hade under de närmast föregående tio åren den årliga fångsten i medeltal utgjort 520,000 kilogram, och af brist på inlandskommunikationer hade betydande order blifvit utförda. I närheten af banans blifvande ändpunkt vid Piteå finnas 8 stora sågverk och ett flertal andra industriella anläggningar. Sin hamn och seglingsrännan till densamma har Piteå stad med stora kostnader fördjupat och förbättrat.

En vidare detaljering torde vara obehöflig. Man har den mest grundade anledning att å den ifrågasatta banan vänta en afsevärd såväl

gods- som persontrafik. Och att därigenom äfven trafiken å stambanan kommer att ökas, säger sig själf. Detta, äfvensom banans betydelse i öfriga hänseenden, framhölls kraftigt af chefen för civildepartementet i hans yttrande till statsrådsprotokollet vid ärendets föredragning den 19 april 1907.

Såväl med hänsyn till stadens och ortens som till statens intresse bör något ytterligare uppskof med denna banas anläggning icke förekomma. Hvad särskildt beträffar dess betydelse för utvecklingen af stambanans trafik, är det ju klart, att ju förr den blir färdig, desto bättre. Och att låta ortens jordbruk och näringar aftyna, dess befolkning utvandra till Amerika och stadens handel gå tillbaka, innan man beslutar sig för banans anläggning, måste betecknas som dålig ekonomi. Då ej heller för närvarande andra kraf på anslag till järnvägar ställa sig hindrande i vägen, tillåter jag mig hemställa,

att Riksdagen måtte besluta anläggning af en statsbana från Älfsby station å norra stambanan till Piteå stad på de villkor, som finnas angifna i Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 161 till 1907 års Riksdag, samt för påbörjande däraf för år 1909 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

Stockholm den 22 januari 1908.

*Albin Ahlstrand.*

Uti motionen instämma:

*Pehr Svensson.*

*Linus Lundström.*

*Fr. Berglund.*

*G. Kronlund.*

*L. J. Carlsson.*

---