

Nr 40.

Av herr **Gustafsson, Karl**, om utredning och förslag angående ordnande av gods- och persontrafiken från och till Huskvarna.

I 1931 års statsverksproposition föreslås under rubriken »Utgifter för kapitalökning» 8. »Elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer» att för berörda elektrifiering måtte för budgetåret 1931/1932 av riksdagen anvisas ett reservationsanslag av 23 miljoner kronor.

Bland de järnvägslinjer, som sålunda nu skulle elektrifieras, är även linjen Falköping—Nässjö. Denna linje passerar — strax efter det banan lämnat Jönköping och Vättern — en utkant av Huskvarna stad. Tyvärr blev järnvägen från början så lagd, att den gick och fortfarande går Huskvarna helt förbi. Den enda förbindelse staden har med järnvägen är en sedan några år tillbaka i stadens södra utkant anordnad hållplats, »Huskvarna södra», där en del tåg göra uppehåll för resandes av- och påstigande.

Att järnvägen fick denna sträckning och icke från början erhöll direkt anslutning till Huskvarna, torde i främsta rummet bero därpå, att ingen vid den tiden kunde förutse, att Huskvarnaindustrien skulle gå en så stortartad utveckling till mötes som sedan skett.

Från början forslades godset till och från Huskvarna fabriker per landsväg, den mer än en halv mil långa vägen mellan Huskvarna och statens järnvägars godsstation i Jönköping, med undantag för det gods som seglationstiden gick sjövägen till och från Rosendala brygga i Vättern. Då detta sätt för godsbefordran ganska snart visade sig allt för olämpligt och otillräckligt, tillkom för 38 år sedan en smalspårig järnväg — Gripenbergsbanan — som utgick från Jönköping, utan direkt förbindelse med statsbanan därstädes, över Huskvarna, och var meningen att den skulle fortsätta fram till Gripenberg. Den var alltså avsedd att bli en direkt förbindelseled mellan Jönköping och Östra stambanan. Den blev emellertid aldrig färdigbyggd till Gripenberg utan byggandet avslutades vid Vireda. Den järnvägen var icke ägnad och kan icke heller motsvara de förhoppningar, man från början hyste med avseende på företaget i fråga. Den omlastning av gods, som alltid blir en följd av en smalspårig järnväg, vållar dröjsmål, olägenheter och stora kostnader.

Ett förslag har på senare tider varit uppe att fortsätta järnvägen Jönköping—Ulricehamn från Jönköping över Huskvarna till Östra stam-

banan vid Tranås eller Sommen. Kunde detta förslag genomföras vore detsamma utan tvivel den bästa lösningen av kommunikationsfrågan för dessa byggder. I denna depressionstid finnes emellertid föga hopp om, att detta förslag skall kunna förverkligas. Då nu en betydande omläggning av järnvägsförbindelserna från Stockholm söderut skall ske, däri linjen Nässjö—Falköping inbegripen, och staten nedlägger stora summor på detta företag för vinnande av större effektivitet och modernare drift, synes det mig, att i samband därmed rätta tillfället är inne att företaga en undersökning, huru och på vad sätt järnvägen Nässjö—Jönköping kunde få direkt anknytning till Huskvarna och Gripbergsjärnvägen för såväl gods- som personbefordran. Därmed skulle ett misstag, som — visserligen förklarligt — dock otvivelaktigt blivit begånget, då järnvägen Nässjö—Jönköping på sin tid byggdes, rättas till, samtidigt som ett oavvisligt trafikbehov för denna stora industri- och lantbruksort bliver tillgodosett. För den landsbygd, som betjänar sig av järnvägen Huskvarna—Vireda (Gripbergsjärnvägen), skulle det även vara till gagn att vid Huskvarna få direkt förbindelse med statsbanan i stället för den längre omvägen över Jönköping.

Jag vågar påstå, att det förslag, jag här tillåter mig framlägga, även ur statsnyttans synpunkt är väl försvarbart. Jag anser nämligen, att förslaget i fråga är sådant, att icke allenast det kapital, som staten skulle komma att däri insätta, skulle förränta sig, utan att företaget även skulle kunna betala amortering å det nedlagda kapitalet.

Som ytterligare skäl för min framställning vill jag även framhålla, att de nuvarande bristfälliga kommunikationerna i hög grad bidra till att godsfrakterna söka sig fram på andra vägar. På senare tid förekommer det att gods fraktats per lastbil från Huskvarna till Göteborg med flera avlägset belägna orter, och med den utveckling automobiltrafiken på sistone fått, kan staten riskera att mista en del av den Huskvarnatrafik, den nu har, om icke en direktare förbindelse med statsbanan kan erhållas. Skulle Huskvarna, vilket man har anledning förmoda, börja köra större delen av sitt gods med lastbil, ligger det nära till hands, att ej i Jönköping överflytta det till statens järnvägar utan låta bilen fortsätta direkt till godsets bestämmelseort. Vilken uppfattning man än har om en dylik utveckling, bör man dock kunna vara överens därom, att det icke kan vara nationalekonomiskt klokt att importera bilar, bensin och gummi, att användas för dylik fraktfart, och samtidigt låta statens järnväg alltjämt passera förbi en så betydande industri- och lantbruksort.

Därtill kommer att de förbättrade kommunikationerna, som förslaget innebär, skulle i hög grad bidra till, att Huskvarnaindustrien kunde utvecklas ytterligare och därigenom bereda arbete för ännu flera, vilket särskilt i denna tiden är av stort värde.

Att detta krav är väl befogat från stadens, industriens och befolkningens

gens sida framgår av följande uppgifter rörande förhållandena på platsen:

Huskvarna stad räknade vid årsskiftet 1929/1930 en folkmängd av icke mindre än 8,163 personer och den kringliggande Hakarps församling 1,763 personer, tillsammans 9,926 personer.

De industriella anläggningarna i Huskvarna, Ebbes och Stenholm syselsätta 2,154 arbetare. Ankommande och avgående gods är för närvarande 21,730 ton och omsluter ett försäljningsvärde per år av 17,701,000 kronor. Härtill komma alla godskvantiteter, som beröra handlande och hantverkare i staden jämte skogs- och lantmannaprodukter, som avgå från orten.

På vad sätt anknytningen skall ordnas och vad de särskilda kostnaderna härför kunna belöpa sig till, är icke möjligt att angiva, förr än en teknisk utredning härutinnan ägt rum. En sådan utredning bör givetvis ske på Kungl. Maj:ts föranstaltande genom järnvägsstyrelsens försorg.

Undertecknad hemställer med anledning härav,

att riksdagen ville, i samband med beviljande av det av Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition begärda anslaget till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl., med däri ingående bansträckan Falköping—Nässjö, hemställa till Kungl. Maj:t om utredning och förslag till sådana åtgärder, att gods- och persontrafiken från och till Huskvarna med omnejd må komma att vid Huskvarna direkt anknyta till statens järnvägar.

Stockholm den 21 januari 1931.

K. J. Gustafsson.
