

N:o 276.

Af herr **A. Jonsson** i *Lycksele*, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan dels ock för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal.

Genom proposition n:o 162 har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen, bland annat, att för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för 1908 bevilja 83,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

Såsom af det vid propositionen fogade statsrådsprotokoll (sid. 103) framgår, äro dessa medel, enligt af järnvägsstyrelsen afgifvet förslag, afsedda dels för definitiv undersökning angående vissa sträckningar af inlandsbanan norr om Ume älf äfvensom okulär undersökning af en del sträckningar i Härjedalen, Jämtland och Västerbotten, dels ock för fortsatta utredningar, »huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer kunde tillgodoses genom anläggning af bibanor»; och tillägger föredragande departementschefen i detta sammanhang, att sistnämnda spørsmål, på sätt äfven inom Riksdagen anmärkts, torde vara ett viktigt moment i undersökningsarbetet, ity att, vare sig inlandsbanan kommer till stånd eller icke, bibanor kräfdes på vissa sträckor. Emellertid har departementschefen icke funnit sig hafva anledning föreslå några andra undersökningar än de af järnvägsstyrelsen ifrågasatta. På sätt vid propositionen fogade kartor utvisa, har järnvägsstyrelsen icke heller förordat undersökning af någon bibana från

inlandsbanan på hela den betydande sträckningen från Östersund ända upp till banans slutpunkt, Gellivare.

Det lärer väl dock icke råda något tvifvel om, att denna i kommunikationsafseende så illa lottade del af landet med dess stora utvecklingsmöjligheter och rika naturtillgångar är väl förtjänt af att komma i åtnjutande af de modärna samfärdsmedlens välsignelser. Det har därför väckt förstämning uppe i dessa bygder, att vederbörande icke mera behjärtat deras behof i detta hänseende, än hvad förhållandena gifva vid handen.

Särskildt i den nordliga bygd, som jag har äran representera, har allt sedan stambanans framdragande genom öfre Norrland behofvet af en järnvägsförbindelse mellan stambanans och nämnda landsdels hufvudort, Lycksele kyrkoby, gjort sig allt starkare gällande.

Med insikt härom var det, som Lycksele och Degerfors kommuner, efter att hafva genom sakkunnig person verkställt en okulär undersökning af två alternativa järnvägslinjer mellan Lycksele kyrkoby och lämpliga punkter på norra stambanans, hos Kungl. Maj:t, med åberopande af denna undersökning, redan den 12 april 1904 anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes uppdraga åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af en fullständig, af kostnadsberäkning åtföljd plan för ifrågavarande järnväg samt därvid jämväl verkställa den utredning, som från statens synpunkt syntes erforderlig för banans förverkligande. Kungl. Maj:t infortrade häröfver yttrande såväl af järnvägsstyrelsen som af Konungens befallningshafvande i Västerbottens län.

Järnvägsstyrelsen hemställde i ett den 8 maj 1905 afgifvet utlåtande, att ansökningen icke för det dåvarande måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd, därvid järnvägsstyrelsen hänvisade till att, på sätt af sökandena också framhållits, den föreslagna banan måste betraktas såsom en del af en blifvande grenbana till inlandsbanan, och tillika förklarade sig anse, att dylika framställningar icke borde blifva föremål för pröfning, förrän pågående undersökningar och utredningar angående inlandsbanan blifvit afslutade och till Kungl. Maj:t öfverlämnade — ett skäl för afslag, som numera ej får anses äga vidare giltighet med anledning af chefens för civildepartementet ofvan anförda yttrande till statsrådsprotokollet.

Från Konungens befallningshafvande i Västerbottens län, till hvilken myndighet ärendet remitterades redan den 26 juli 1905, har ännu icke något yttrande i saken inkommit, ehuru i slutet af samma år infortrade yttranden till Konungens befallningshafvande afgifvits såväl af Lysekils kommunalstämma som ock af kronofogden i orten. Emellertid

lärer, enligt hvad jag vid samtal med landshöfding Biörklund trott mig finna, Konungens befallningshafvande ställa sig mycket gynnsam mot den föreslagna järnvägsanläggningen.

Sedan nu inlandsbanan kommit i ett mera aktuellt skede, så att man torde hafva att förvänta dess förverkligande, har Lycksele kommun å nyligen afhållen stämma ånyo tagit upp frågan om anläggande af meranämnda sammanbindningsbana. Jag har i utdrag fått del af kommunalstämmans protokoll af den 10 sistlidne mars, hvori uttalas förhoppning om, att kommunen inom en icke allt för aflägsen framtid måtte hugnas med en på statens bekostnad anlagd järnväg mellan stambanan och inlandsbanan.

Med anledning af hvad sålunda förekommit, har jag ansett mig böra bringa denna fråga under Riksdagens pröfning och får därvid såsom skäl för det förslag, jag kommer att väcka, framdraga följande synpunkter:

Lycksele socken är den folkrikaste inom lappmarken och Lycksele kyrkoby har i århundraden varit och är fortfarande lappmarkens centralpunkt, belägen som den är vid Ume älf, 10 mil från den blifvande inlandsbanan med den sträckning, man nu ifrågasatt att gifva denna del däraf, och 6,5 mil från norra stambanan. I förbigående må påpekas, att dessa betydande afstånd för öfrigt tydligt nog gifva vid handen, att denna landsändas behof af kommunikationer icke ens närmelsevis blir tillgodosedt äfven genom tillkomsten af inlandsbanan. Vid Lycksele kyrkoby sammanlöpa landsvägar från kringliggande socknar, nämligen Degerfors, Vännäs, Örträsk, Fredrika, Åsele, Vilhelmina, Stensele, Sorsele och Norsjö, i hvilka sistnämnda trakter det äfven råder ett lifligt intresse att få till stånd en bibana sådan som den ifrågavarande. Det är också en ganska betydande transitotrafik, som redan nu förmedlas öfver Lycksele kyrkoby till kringliggande bygd, trots de primitiva kommunikationsförhållanden, som för närvarande äro rådande. Att ett storartadt uppsving i trafik skulle uppstå, om ifrågavarande bibana komme till stånd, därom råder intet tvifvel, om man här tar i betraktande de rika utvecklingsmöjligheter, som finnas på en hel mängd områden.

Inom Lycksele socken finnas ofantliga skogsvidder, och staten äger där de största och värdefullaste kronoparker icke blott inom lappmarken utan äfven i hela Norrland. Visserligen äro älfvarne det naturliga transportmedlet för trävaror, men till följd af de dyra flottningskostnaderna i Ume älfs och Vindelälvens nedre distrikt kunna hvarken sta-

ten eller de enskilde på ett rationellt sätt tillgodogöra sig dessa ofantliga skogstillgångar, utan årligen få affall och annat mindre virke, som vore användbart för framställande af trämassa, kol och tjära, förfaras till många millioner kronors värde, och detta om något illustrerar på ett sorgligt sätt talet om våra »ruttnande millioner». Med anläggningen af ifrågavarande järnbana skulle ökad möjlighet beredas att till lämpliga afsättningsorter försända de förädlade produkterna.

Äfven med afseende å jordbruket skulle förbättrade järnvägs-kommunikationer spela en viktig roll. I trots af den karga naturen däruppe, är och måste dock jordbruket vara att anse såsom modernäring. De vidsträckta myrmarker, som där finnas, erbjuda förträffliga odlings-möjligheter under förutsättning af tillräcklig tillgång på kalk och andra artificiella gödningsämnen. Anskaffandet af nödiga kvantiteter däraf är dock för närvarande förenadt med stora svårigheter och kostnader just till följd af den långa och besvärliga landsvägstransporten. Visst är, att en lättare tillförsel af dessa ämnen och därmed följande högre jordbrukskultur skulle kunna bereda existensmöjligheter för mångdubbel talrikare befolkning än den nuvarande.

I omedelbar närhet af Lycksele kyrkoby ligger vidare en hel del mäktiga, stora vattenfall, såsom

Bålforsen,	12 km. från Lycksele kyrkoby m.	15,277	industriella hästkr.
Fläksseleforsen	9 » » » »	2,155	» »
Betsseleforsen	4 » » » »	3,182	» »

Dessa vattenfall befinna sig uteslutande eller till större delen i statens ägo. Härtill kommer, att likaledes invid Lycksele kyrkoby ligger ett under enskildt ägo varande vattenfall Hällforsen, hvilket torde representera omkring 8 till 10 tusen industriella hästkrafter. Det är otvifvelaktigt, att dessa vattenfall kunde komma att gifva upphof till industriella anläggningar af alla slag, till exempel för framställning af pappersmassa, försågning af virke o. s. v., hvarjämte ur dessa vattenfall skulle kunna hämtas drifkraft för järnvägarnas behof, allt under nämnda förutsättning, att denna plats blefve genom förbättrade kommunikationer lösryckt ur sin isolering. Det torde äfven förtjäna anmärkas såsom ett exempel dels på platsens centrala läge, dels på dess betydelse i allmänhet, att Lycksele kyrkoby är sätet för åtskilliga offentliga funktionärer såsom domhafvande, kronofogde och läkare; där finnas också apotek och filialbankkontor samt småskolläraryrkesseminarium, hvarjämte de större trävarubolagens skogsförvaltare och inspektorer där äro bosatta.

Om den ifrågasatta banan öfver Lycksele komme att anläggas samtidigt med nordligaste delen af inlandsbanan, skulle också byggande af denna senare bandel i betydlig mån underlättas genom den bekvämare tillförsel af byggnadsmaterial, som på den vägen kunde ske.

Det har ofta framhållits, att Lycksele kyrkoby genom sitt läge skulle ha betydelse i strategiskt hänseende, dels såsom depotplats, i hvilket afseende särskildt må påpekas, att där finnas så kallade kyrkobyhus, rik tillgång på stallar äfvensom en god sjukstuga m. m., dels ock på den grund, att en militärväg där går fram. Hvilken vikt en tvärbana öfver en sådan plats från militärsynpunkt skulle äga, tillhör fackmannen att bedöma, men äfven för en icke fackman framstår en järnväg öfver Lycksele i förenämnda afseende såsom en faktor af betydighet att räkna med. Det kan ju tänkas fall, då en sådan bana skulle utgöra en oersättlig förbindelseled mellan stambanan och inlandsbanan, om t. ex. efter krigsutbrott fienden hade upprifvit stambanan öfvanför Boden, då ha vi icke stor nytta af inlandsbanan, därest det ej finnes någon förbindelsebana mellan stambanan och inlandsbanan på hela sträckan ifrån Östersund till Gellivare.

Undersökningen af den utaf mig här föreslagna sträckningen torde emellertid nödvändiggöra ett högre anslag än det af Kungl. Maj:t nu äskade. Uti sitt ofvanberörda utlåtande har järnvägsstyrelsen beräknat, att en fullständig undersökning med kostnadsberäkning rörande en bana från Lycksele kyrkoby till lämplig punkt å norra stambanan skulle betinga en kostnad af omkring 10,000 kronor. Vid sådant förhållande torde en undersökning rörande en dylik bana från Lycksele till lämplig punkt å inlandsbanan allra minst taga i anspråk samma belopp eller 10,000 kronor. Det af Kungl. Maj:t nu begärda anslaget för undersökningsändamål skulle således behöfva tillökas med ett belopp af sammanlagdt 20,000 kronor, eller från 83,000 kronor till 103,000 kronor.

På grund af hvad jag sålunda anført, tillåter jag mig vördsamt hemställa:

att Riksdagen må för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, hvilka undersökningar jämväl böra omfatta anläggningen af en bana från lämplig punkt å norra stambanan öfver Lycksele kyrkoby till lämplig punkt å inlandsbanan, på extra stat för år 1908 bevilja 103,000 kronor med

rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år
1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.
Stockholm den 2 maj 1907.

Alfr. Jonsson.

I motionens syfte instämma:

Ad. Wiklund.

Albin Ahlstrand.

P. Zindahl.

C. G. Sædén.
