

## Nr 92.

Av herrar **Lagerkvist** och **Asplund**, om anslag för påbörjande av tvärbanan Jörn—Gubblijaure.

I den kungliga propositionen beträffande utgifter för kapitalökning har chefen för civildepartementet i likhet med järnvägsstyrelsen ej begärt något anslag för år 1920 för inlandsbanans fortsatta byggande och därjämte vidtagit högst betydande reduceringar i de anslagskrav, som järnvägsstyrelsen trots stor sparsamhet ansett sig böra framföra, och på grund härav begäres icke något anslag för de norrländska järnvägarna för år 1920.

Tillfölje härav framföres också i en av norrlänningar undertecknad motion ett yrkande, att riksdagen måtte bevilja medel för fortsatt banbygge i Norrland.

Även vid ett bifall till denna motion, som nöjer sig med ett belopp betydligt under det en gång för år 1920 beräknade, kommer den en gång för dessa banor uppgjorda byggnadsplanen att högst väsentligt ändras, och tidpunkten för det slutliga färdigbyggandet att framskjutas i betydande grad.

Detta torde vara ofrånkomligt tillfölje statsfinansernas läge, men även civilministern synes först efter åtskillig tvekan ha sett sig nödsakad att avstå från att i någon mån råda bot däremot genom att begära anslag av årets riksdag.

Denna förskjutning i byggnadstiden drabbar i största mån trakterna omkring Skellefteåälvens källsjöar, och man må icke förtänka socknemännen därstädes, att de med bekymmer se den utveckling järnvägsfrågorna tagit. Inlandsbanan fördröjes, och detta är största bekymret, men även den i samband därmed stående tvärbanan Jörn—Gubblijaure kommer att avsevärt fördröjas.

Under sådana förhållanden har den tanken framförts att söka någon

ersättning för detta försenande och inom rimlig tid sätta åtminstone en del av dessa trakter i förbindelse med det övriga statsbanenätet och detta skulle uppnås genom att byggande av tvärbanan Jörn—Gubblijaure nu påbörjas. Byggnadsplanen upptager år 1921 såsom begynnelseår för denna bana, men för att något resultat skulle kunna uppnås i ovan antydd riktning, bör den påbörjas redan 1920.

Vid en omprövning av detta förslag bör då också en undersökning vidtagas, huruvida några allmänna intressen av betydande art äro förbundna med ett tidigare byggande av tvärbana och med några ord skall därför beröras vad som i detta sammanhang kan anföras.

De stundande åren torde av allt att döma komma att kännetecknas av en stark efterfrågan på järn och trä, varjämte allt fortfarande högsta vikt kommer att läggas vid ett fortsatt tillgodogörande av vårt lands möjligheter till självförsörjning och frigörande från beroende av utlandet.

Framdragandet av tvärbanan Jörn—Gubblijaure kommer förvisso att underlätta strävandena att möta denna efterfrågan på bästa sätt, enär banan framgår på vattendelaren mellan Skellefteå och Byske älvar, vilka traktens rika tillgångar på skogsprodukter ej förr ha kunnat tillgodogöras på grund av dåliga kommunikationer. Särskilt är detta förhållandet med slipersskog i stor utsträckning och ofantliga massor kolved. Staten har här stora intressen att bevaka, enär cirka 70 procent av all skogsmark inom banans trafikområde tillhör staten. Redan nu är Jörns socken den största kolleverantören efter norra stambanan, vadan vid kolning vant och intresserat folk redan är för handen. Betydelsen av god tillgång på träkol inom rimliga avstånd från i Norrbotten redan befintliga och planerade järnverk ligger så i öppen dag, att något vidare ordande därom ej är behöfvligt.

Vad sedan odlingsmöjligheterna beträffar, så torde utan överdrift kunna sägas, att få orter av vårt land besitta motsvarande utvecklingsmöjligheter, detta särskilt med tanke på Arvidsjaurs socken. Enbart inom denna socken finnes enligt beräkning 28,300 hektar odlingsbar jord, varav bortåt hälften av synnerligen godartad beskaffenhet. Här ligger ock Lapplands största jordbrukssamhälle vid Glommersträsk.

Rentabilitetsberäkningarna för banan visa siffror fullt i jämhöjd med andra banor och böra väl stå sig och även förbättras i den mån tillgodogörande vidtager av de ej långt från bansträckningen beläntliga vattenfallen, till stor del i statens ägo.

När en gång inlandsleden skall med kraft färdigbyggas, måste det anses vara av stort värde, att en i det hela gen tillförselväg från hamn finnes, varigenom kostnaderna säkerligen kunna nedbringas och banans

snara färdigbyggande underlättas, vadan även ur den synpunkten banäns tillkomst kan väl motiveras.

Vad slutligen byggnadskostnaderna beträffar, så äro de visserligen orimligt höga, men då det här ej behöver ifrågakomma några brobyggnader av någon nämnvärd betydelse och terrängförhållandena äro ovanligt gynnsamma, borde den saken ej vara avgörande för en början till arbetet nu snarast möjligt. Kommer så härtill att räls ju finnes inköpt i rätt betydande omfattning.

Då det av det anförda torde framgå, att ett ej oväsentligt allmänt intresse tillgodoses av nu berörda banas snara tillkomst och rättvisa och billighet kräva, att ett tillgodoseende av så vitt möjligt alla fjällsocknars behov av järnvägsförbindelser inom rimlig tid vidtager, får jag hemställa,

att riksdagen måtte för påbörjande av tvärbanan Jörn—Gubblijaure för år 1920 bevilja ett anslag av 500,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1919.

*Emil Lagerkrist.*

*C. I. Asplund.*

---