

Nr 91.

Av herr Hage m. fl., om anslag till fortsättande av inlandsbanan mellan Porjus och Jokkmokk.

Den nu framlagda statsverkspropositionen innehåller under avdelningen: »Utgifter för kapitalökning» bl. a. tvenne yrkanden berörande Norrbottens län, av vilka det ena kommer att på sitt håll mottagas med en viss tillfredsställelse och det andra på den trakt, frågan berör, kommer att väcka den djupaste misstämning. De yrkanden vi här åsyfta äro, *dels* framställningen om anslag till fortsättandet av byggandet av Inlandsbanans norra del och *dels* förslaget om anstånd med påbörjandet av tvärbanan Jörn-Gubbljaure.

När man läser framställningen i statsverkspropositionen och jämför denna med järnvägsstyrelsens yttrande rörande dessa båda frågor, måste man beklaga, att vederbörande anse det nödvändigt, att, då det gäller en så kommunikationsfattig trakt, ställa spørsmålet på det sättet, att man anser sig böra föreskriva ett: *antingen* anslag till Inlandsbanans norra del, *eller* till linjen Jörn-Gubbljaure. För vår del kunna vi ej finna annat än att båda dessa järnvägslinjer sedda var för sig eller gemensamt utgöra ett viktigt och nödvändigt led mot förbättrandet av kommunikationerna i detta kommunikationsfattiga och på långa avstånd så rika län. Bägge dessa banor måste alltså enligt vårt förmenande sägas vara av lika stor betydelse och lika nödvändiga för de trakter de komma att genomlöpa och för länet i sin helhet.

Vi vilja alltså först i allo underskriva vad kommunikationsministern anfört, nämligen, att Inlandsbanebyggets fortsättande fram till Jokkmokk är väl motiverat. Det är endast att beklaga, att statsrådet ansett sig på grund av den nuvarande situationen tvungen att inskränka anslaget för

år 1922 till arbetet å denna sträcka. Inseende omöjligheten att få riksdagen att nu gå med på ett större anslag, vilja vi uttrycka den förhoppningen, att riksdagen ej skall neka till att anslå de begärda medlen för att giva befolkningen i dessa trakter någon uppmuntran och för att i någon mån minska den misstämning, som blivit en följd av det oerhörda försenandet av byggandet av denna bana, vilken enligt den ursprungliga planen skulle varit vid Jokkmokks kyrkoplats året 1919.

Med hänsyn till dessa förhållanden vilja vi också inför riksdagen framföra den enligt vårt förmenande blygsamma och väl motiverade framställningen, att riksdagen ville anslå begärda en million kronor för Inlandsbanans *norra del å tilläggsstaten* för år 1921, och detta icke minst med hänsyn därtill att det alldeles bestämt skulle vara till nytta även för minskande av arbetslösheten, vilken inom Norrbotten gjort sig och säkerligen ännu mera kommer att göra sig synnerligen kännbar.

Vi våga också uttala den förmodan, att en kommande riksdag giver ett så stort anslag, att banan fortast möjligt kan framföras till Jokkmokk eller till någon plats i närheten, så att denna trakts avsättningsmöjligheter av trävaror, träkol m. m. kunde fortast möjligt komma till sin rätt. Vi ha nämligen den bestämda uppfattningen, att vad av de lokala myndigheterna, särskilt landstinget och Jokkmokks kommuns järnvägskommitté, anförts om möjligheterna att erhålla inkomster av framfraktandet av dylika varor i hög grad är beaktansvärt och riktigt.

Samtidigt som vi alltså kraftigt understryka vad regeringen anført rörande behovet av anslag till Inlandsbanans norra del, måste vi dock, som redan förut antytts, uttrycka en förmodan, att det är synnerligen hårt mot befolkningen i Arvidsjaur och Arjeplogs kommuner att ställa densamma utanför möjligheten att erhålla en järnvägsförbindelse inom rimlig tid, av den anledningen att man anslår medel till en bana, som berör en helt annan del av länet.

Vi våga därför vördsamt för riksdagen framföra en begäran om anslag även till denna järnväg, och vilja vi härvidlag även hänvisa till den framställning, som gjorts av länets landsting, från vilket även behovet av en järnväg Jörn-Gubblijaure starkt understrukt. Vid planerandet av dessa banor har man aldrig hitintills uttalat sig för att den ena banans byggande borde utesluta byggandet av den andra.

Vi förstå visserligen till fullo, att de nuvarande ekonomiska svårigheterna för staten kunna föranleda och nödvändiggöra en viss betänksamhet med anslag, som måste upplånas. Men vi betona samtidigt, att det här

gäller anslag för *produktiva* ändamål samt att anslående av dylika medel måste vara ägnade att medverka till arbetslöshetens minskande, under det att anslående av allt för obetydliga summor av dylika medel kunna resultera i ökad arbetslöshet och därmed följande nödvändighet att giva anslag för *improduktiva* ändamål, d. v. s. arbetslöshetsanslag. Det uttalades också i remissdebatten från socialministern en antydning om, att det kanske kunde bli nödvändigt mot den växande arbetslösheten att anslå ytterligare dylika medel för åstadkommande av arbete.

Här bör även beaktas, att järnvägsstyrelsen nu förordat anslag till påbörjande av denna bana och att framställning om anslag till densamma förelåg även vid 1920 års riksdag.

Det måste sägas att motiveringen för att intet anslag skall beviljas till denna järnväg av årets riksdag är grundad på en uppfattning, som vi ej kunna gilla. Såsom en av anledningarna, varför arbetet med järnvägen kan uppskjutas, anföres att dessa trakter, åtminstone till största delen, redan ha vägförbindelser i banans planerade riktning. Det är alldeles riktigt, att det finnes vägförbindelser, men vi vilja erinra om att vägsträckan mellan Jörn och Arvidsjaur är 8 mil och att det mellan Arvidsjaur och Arjepluog är 9 mil. Under sådana förhållanden är det icke nog med att anföra att det finnes vägförbindelser, man bör även samtidigt taga vägens längd med i beräkningen. Sommartiden kunna visserligen kommunikationsförhållandena i någon mån upphjälpas med biltrafik, som dock ställer sig synnerligen dyrbar, men man måste även taga hänsyn till den långa vintern och de under denna mycket svåra trafikförhållandena. Utom den kulturella betydelse denna järnväg, liksom alla andra, skulle ha, komme denna tvärbana att få mycket stor ekonomisk betydelse. Vi äro övertygade om att järnvägen redan från början skulle komma att förränta sitt kostnadskapital eller giva en någorlunda god avkastning — en uppfattning som omfattas även av järnvägsstyrelsen — och därjämte vara av stor ekonomisk betydelse, icke minst därigenom att skogs- och andra naturprodukter komme att tillvaratagas på ett bättre sätt än nu. Därjämte kommer helt säkert järnvägen att medföra industriella anläggningar och i övrigt giva Arvidsjaur och Arjepluog ett blomstrande uppsving.

Av de skäl, som vi här ovan anfört, anse vi oss alltså föranledda att framföra yrkanden rörande bägge ovan nämnda järnvägsbyggnader, och anse vi oss böra med avseende på Jörn—Gubblijaurelinjen inskränka vårt yrkande till det anslag av  $\frac{1}{2}$  million, som av järnvägsstyrelsen till-

styrkts, vilket torde kunna anses vara så obetydligt, att det ej kan anses komma i någon högre grad försvåra riksdagens möjligheter att finansiera utgiftsstaten, men likväl kan medföra, att en utstakning och första påbörjande av banan ifråga kan åstadkommas.

Under hänvisning till att yrkandet rörande anslag om banan Jörn—Gubblijaure kommer att framläggas i en annan motion, som väckes samtidigt, hemställes alltså,

att riksdagen måtte besluta anslå å tilläggsstat för år 1921 under Utgifter för Kapitalökning, att täckas av lånemedel, en million kronor för fortsättandet av byggandet av Inlandsbanans norra del mellan Porjus och Jokkmokk.

Stockholm den 21 januari 1921.

*Ernst Hage.*

*Linus Lundström.*

*N. E. Nilsson.*

*K. Bergström*  
i Högsön.

*Alfred Lindström*  
i Långnäs.

*O. W. Lövgren*  
i Nyborg.

*J. P. Dahlen.*

---