

Nr 117.

Av herr **Hage m. fl.**, om anslag till byggande av järnvägen Jörn Gubblijaure.

Som framgår av statsverkspropositionen, utgifter till kapitalökning, har Kungl. Maj:t i budgeten för tiden 1/1 1923—30/6 1924 ej upptagit något anslag till byggandet av järnvägen Jörn—Gubblijaure. Detta förhållande måste särskilt för oss, som representera de bygder, som skulle beröras av järnvägen ifråga, te sig synnerligen anmärkningsvärt. Särskilt efter de tillstyrkande yttranden rörande järnvägsbyggnadens igångsättande, som under de senaste tiderna avgivits från olika myndigheter samt icke minst efter de för banbyggets påbörjande i pressen refererade gynnsamma uttalanden, som gjorts av kommunikationsministern ävensom av generaldirektör Granholm efter dessas senaste besök i de bygder, som den planerade järnvägen skulle genomlöpa, har man haft grundad anledning antaga, att ett förslag skulle föreläggas 1923 års riksdag om påbörjande av nämnda järnvägslinje. Då så emellertid ej skett, vilja vi härmed inför riksdagen framföra yrkande om anvisande av anslag för detta påbörjande, och vilja vi som skäl härför anföra några synpunkter, vilka enligt vårt förmenande måste anses så bärande, att de väl motivera att en lämplig summa, som vi med hänsyn till den ekonomiska situationen föreslagit till ett mera blygsamt belopp, anslås för ändamålet ifråga.

Vi vilja då först påpeka det förhållandet, att principbeslut om byggandet av järnvägen ifråga redan föreligger från riksdagens sida. Detta fattades så tidigt som år 1917. Men trots detta har något anslag för påbörjandet — vilket även påpekas i statsverkspropositionen — ej ännu givits. Det torde väl kunna antagas, att ett sådant förhållande, som att ett av riksdagen fattat beslut om byggande av en järnväg ännu efter 6 år icke resulterat i varken påbörjande av byggandet eller ens beviljande av anslag, är något som aldrig förut inträffat. Givet är också,

att ett sådant uppskjutande av effektuerandet av ett riksdagsbeslut måste hos innevånarna i de trakter, som beröras av det beslutade järnvägsbygget, framkalla en känsla av besvikelse, missmod och bitterhet på samma gång som befolkningen, som vid principbeslutets fattande såg en ljusning i sin tillvaro, börjar få den uppfattningen, att man ej kan förlita sig på de principbeslut och löften, som härröra från statsmakterna.

Framställningar om anslag till järnvägsbyggets påbörjande ha emellertid flera gånger framförts, bl. a. 1920, då järnvägsstyrelsen uttalade den meningen, att denna järnväg borde snarast påbörjas, isynnerhet som den berörde tämligen befolkade trakter med utsikt till god trafiktillförsel, vadan ett öppnande av trafiken bitvis eller successivt skulle kunna ur ekonomisk synpunkt försvaras. Styrelsen anhöll därför att för ändamålet måtte äskas 500,000 kronor av 1921 års riksdag — en framställning som dock ej ledde till något resultat. Dessutom har frågan förevarit vid 1921 och 1922 års riksdagar, då motioner framfördes om anslag till banbygget ifråga.

Vid sistnämnda riksdag framhölls i lika lydande motioner i första och andra kammaren bl. a. följande motiv för banans byggande — motiv som alltjämt ha oförminskad giltighet:

»Med avseende på banan Jörn—Gubblijaure kan även förtjäna framhållas, att densamma går genom synnerligen odlingsbara trakter, vars bringande i kultur skulle medföra en värdefull ökning av jordbruksproduktionen och bringa bärning till stora mängder av arbetare som med nuvarande konjunkturer eventuellt kunde finna det lämpligt grunda ett eget hem. Skedda undersökningar visa också, att terrängen är synnerligen god, varför det skulle bli billiga byggnadskostnader. Den ifrågasatta järnvägen kommer också att beröra trakter, där det finnes möjlighet att tillvarataga skogsprodukter. Den berör också i stor utsträckning statsskogar. Slutligen kan vara lämpligt nämna, att man från järnvägsstyrelsen betonat, att detta är en sådan bana, av vilken man kan förvänta sig ganska goda inkomster — det är alltså ej uteslutande en kulturbana, det här är fråga om. Alla dessa synpunkter, som visserligen ej äro nya, utan redan förut vid upprepade tillfällen framförts, tala enligt vårt förmenande för denna banas byggande.»

Emellertid avstyrkte statsutskottet vid 1922 års riksdag motio-

nerna, men gjorde därvid ett uttalande, innebärande att utskottet »icke tagit ställning till frågan, huruvida ett igångsättande av vissa nödhjälpsarbeten å ifrågavarande bana kan anses nödigt och lämpligt».

Detta uttalande antogs av riksdagen, sedan vissa talare från statsutskottet i debatten givit detsamma en sådan tolkning att det framgick, att man inom statsutskottet hyste vissa sympatier för påbörjande av järnvägsbygget med anlitande av nödhjälpsmedel. Trots detta ha, som redan förut omnämnts, några åtgärder i dylik riktning ej ännu vidtagits. Däremot framgår det av statsverkspropositionen, att järnvägsstyrelsen i en skrivelse av den 8 september 1922 gjort ett uttalande, som innebär, att densamma anser, att inget hinder föreligger för att redan under 1923 igångsätta arbetena å banbyggnaden, alldenstund förarbetena nu skulle vara i det närmaste avslutade.

Ett sådant uttalande, infört å sådan 55 i »bilaga till 1923 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning», där ytterligare en del vägande skäl för banans påbörjande framförts av järnvägsstyrelsen, motiverar enligt vårt förmenande i hög grad, att anslag av riksdagen nu gives för byggandet. Ty även om banan till viss del kan komma att byggas med nödhjälpsmedel, vilket vi givetvis vilja förorda, om medel ej kunna på annat sätt erhållas, så torde knappast ett tillräckligt tryggande av banans fortsatta byggande kunna ernås på detta sätt, särskilt med hänsyn därtill, att det är svårt att veta, huru arbetslösheten under budgetåret 1923—1924 kommer att utveckla sig. Ett anslag under rubriken »utgifter för kapitalökning» för nämnda tid torde därför vara nödvändigt, om någon trygghet skall givas för banbyggets igångsättande och fullföljande.

Nu är det visserligen så, att under senaste tiden ett nytt moment kommit till, berörande denna bana och dess sträckning. Det är den omständigheten, att vissa betydande koppar- och svavelkisfyndigheter upptäckts inom Norsjö och Malå i Västerbotten, vilket givit anledning till att förslag framförts om en annan sträckning än den förut planerade för den del av banan som skulle ligga mellan Jörn och Glommersträsk. Vår uppfattning är emellertid att denna omständighet ej i någon mån motiverar ett uppskjutande av anslående av medel till järnvägen, och vilja vi rörande denna fråga framhålla, att bland traktens befolkning synes i allmänhet råda den bestämda uppfattningen, att den nu renstakade linjen Jörn—Arvidsjaur är den lämpligaste på samma gång

som den åstadkommer den kortare utfartsvägen från Arvidsjaur till stambanan, ävensom att den dragits fram just efter den sträckning, som de naturliga förhållandena betinga.

Ävenså är ju att märka, att riksdagens principbeslut innebär byggandet av en linje Jörn—Gubbljåure och ej en linje med anslutning till stambanan vid annan punkt (söder om Kusfors), vilket är innebörden av det omnämnda alternativförslaget ang. sträckningen. Då nu emellertid nya synpunkter på denna fråga rörande sträckningen på järnvägen framkommit i och med de omnämnda fyndigheternas upptäckande, vilja vi naturligtvis ej motsätta oss, att en utredning — som bör ske i hastig takt — verkställas.

Under alla förhållanden vilja vi bestämt hävda den meningen, att den nu uppkomna diskussionen rörande bansträckningen ej bör få åstadkomma ett försenande av igångsättande av det planerade järnvägsbygget. Så behöver enligt vårt förmenande ej heller ske, ty det torde icke möta något hinder, även om bansträckans riktning i sin helhet ej skulle nu avgöras, att påbörja och giva anslag till vissa arbeten å linjen Arvidsjaur—Glommersträsk, rörande vilken linje inga skilda meningar finnas med avseende på sträckningen. Alltså, det kan ej från dessa nu nämnda synpunkter framföras några vägande motiv mot ett anslående av medel redan nu för påbörjande av järnvägen.

Utöver de skäl, som här framförts och som särskilt tala för att anslag beviljas till järnvägsbyggandet, vilja vi även hänvisa till de uttalanden, som gjorts bl. a. av Norrbottens och Västerbottens handelskammare samt av länsstyrelsen i Norrbottens län. Av sistnämnda myndighet framhålles därvid bl. a. att »statsbanan Jörn—Gubbljåure skulle komma att genomlöpa en stor, utvecklingskraftig bygd, som redan genom betydande odlingsarbeten visat, att den äger stora inre för framtida utveckling ägnade krafter och att den skulle komma att öppna vidsträckta för odling synnerligen väl lämpade områden. Dess byggande hör sålunda väl samman med statens övriga åtgärder för att under dessa tider med dess strömning från industri till jordbruk öppna kolonisationsmark med lämpligt läge. På den grund är järnvägsbyggandet Jörn—Arvidsjaur ej endast av lokal betydelse utan av vikt såsom ledande genom ett kolonisationsområde för stora delar av länet.

Säkerligen är också denna bana den, som av de föreslagna nya banorna skulle komma att lämna bästa driftsresultatet.»

Med hänvisning till bl. a. denna motivering har länsstyrelsen påyrkat att ett anslag av 1 miljon kronor måtte anslås för budgetåret 1923—1924 för järnvägsbyggnadens påbörjande. Vi skulle naturligtvis helst se, att ett anslag av denna storlek gåves, men med hänsyn dels till den nuvarande ekonomiska situationen, dels ock till den omständigheten, att man möjligen kan antaga, att något arbete å järnvägsbygget kan utföras med nödhjälsarbeten, anse vi oss böra inskränka vårt anslagsyrkande till 700,000 kronor, vilket är samma summa, som i en samtidigt väckt motion begäres för fortsättandet av arbetena å Inlandsbanans norra del.

Under återopande av vad här ovan anförts vilja vi alltså hemställa,

att riksdagen måtte till byggande av järnvägen Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1923.

<i>Ernst Hage.</i>	<i>Ant. Wikström.</i>	<i>Rob. Samuelsson.</i>
<i>Ewald Lindmark.</i>	<i>J. P. Dahlén.</i>	<i>Elof Lindberg.</i>
<i>N. E. Nilsson.</i>	<i>Linus Lundström.</i>	<i>O. W. Lövgren.</i>
	<i>W. Bäckström.</i>	
